

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ МОРСЬКОГО ПРАВА ТА
МЕНЕДЖМЕНТУ

Кафедра менеджменту та економіки морського транспорту

Кіценко Яна Василівна

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

НА ТЕМУ

УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЯМИ В РОЗВИТОК ФЛОТУ СУДНОПЛАВНИХ
КОМПАНІЙ

Спеціальність – 073 «Менеджмент»

Освітня програма – «Менеджмент в галузі морського та річкового
транспорту»

Науковий керівник
ст. викладач
Павленко В.А.

Здобувач вищої освіти _____

Науковий керівник _____

Завідуючий кафедрою _____

Нормоконтроль _____

Одеса 2024

ЗАВДАННЯ
 на розробку кваліфікаційної роботи бакалавра
 за темою:
**«УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЯМИ В РОЗВИТОК ФЛОТУ
 СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ»**

	Зміст окремих частин дослідження	Строк виконання	Фактично виконано
1	2	3	4
1	Мета дослідження: аналіз та дослідження управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній	01.03.24	01.03.24
2	Об'єкт дослідження: процес управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній	01.03.24	01.03.24
3	Предмет дослідження: теоретичні та методичні аспекти управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній на сучасному етапі розвитку морського торговельного судноплавства	01.03.24	01.03.24
4	ВСТУП	10.03.24	10.03.24
5	РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЯМИ В РОЗВИТОК ФЛОТУ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ	24.03.24	24.03.24
6	РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ	14.04.24	14.04.24
7	РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ІНВЕСТИВАННЯ В	29.04.24	29.04.24

	РОЗВИТОК ФЛОТУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ		
8	РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ	15.05.24	15.05.24
9	ВИСНОВКИ	20.05.24	20.05.24
10	СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	25.05.24	25.05.24
11	Анотація	28.05.24	28.05.24
12	Формування ілюстративного матеріалу	30.05.24	30.05.24
13	Відгук керівника	09.06.24	09.06.24
14	Рецензування	11.06.24	11.06.24
15	Дата захисту	18.06.24	18.06.24

Здобувач вищої освіти

Керівник

Завідувач кафедрою

ЗМІСТ

	С.
ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ	
ІНВЕСТИЦІЯМИ В РОЗВИТОК ФЛОТУ	
СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ.....	9
1.1.Сутність і види управління інвестиційною діяльністю.....	9
1.2.Принципи, етапи та зміст процесу управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній.....	18
1.3.Цілі і задачі управління інвестиційною діяльністю.....	26
1.4.Основні функції та механізми системи управління інвестиційною діяльністю судноплавних компаній.....	32
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ МОРСЬКОЇ	
ГАЛУЗІ.....	40
2.1.Особливості та проблеми сучасного ринку морських перевезень.....	40
2.2.Аналіз стану світового торгового флоту та інвестиційної привабливості морської галузі.....	46
2.3.Сучасний стан галузі морського транспорту та інвестиційної діяльності в Україні.....	54
РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ІНВЕСТУВАННЯ В	
РОЗВИТОК ФЛОТУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ.....	63
3.1.Інвестиційна політика судноплавної компанії як напрям розвитку її діяльності.....	63
3.2.Алгоритм прийняття рішень щодо інвестування в розвиток флоту судноплавної компанії.....	72
3.3. Обґрунтування доцільності інвестування в розвиток флоту	

судноплавної компанії.....	75
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ.....	90
4.1.Види аварійних ситуацій та їх класифікація.....	90
4.2.Профілактика та заходи щодо зменшення впливу на організм людини електромагнітних та іонізуючих випромінювань.....	93
4.3.Стаціонарні системи пінного пожежогасіння. Тактика гасіння пожежі.....	97
4.4.Призначення та структура Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря з суден 1973 року. Зміст Протоколів I та II 1973 р., Протоколу 1978р. та Протоколу 1997 р. до Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року.....	101
ВИСНОВКИ	104
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	106

ВСТУП

Актуальність теми кваліфікаційної роботи. На сучасному етапі все більше підприємств усвідомлюють необхідність управління інвестиціями на основі наукових принципів, адаптації до загальних стратегічних цілей розвитку та умов зовнішнього середовища, що підтверджує актуальність теми кваліфікаційної роботи. З урахуванням високого ступеню капіталомісткості портфелю інвестиційних проектів поповнення флоту, ефективний розвиток і економічні результати діяльності судноплавних компаній істотно залежать від того, наскільки вдало організоване управління інвестиціями, пов'язаними з відтворенням основних фондів.

Процес управління реальними інвестиціями судноплавних компаній включає формулювання інвестиційних цілей, формування інвестиційної стратегії, вибір активів для формування інвестиційного портфеля, вибір напрямків формування інвестиційних ресурсів, оцінку ефективності інвестицій, забезпечення реалізації інвестицій і контроль досягнення інвестиційних цілей.

Теоретичні та практичні аспекти інвестиційної діяльності судноплавних компаній розглядаються в наукових працях багатьох вчених. Незважаючи на це, управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній дотепер не одержало завершеної форми самостійного наукового напрямку, низка питань вимагає подальшого дослідження.

Метою кваліфікаційної роботи є аналіз та дослідження управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній.

Досягнення поставленої мети вимагало вирішення наступних взаємопов'язаних завдань, які визначили внутрішню логіку і структуру кваліфікаційної роботи:

- розглянути сутність і види управління інвестиційною діяльністю;

- дослідити принципи, етапи та зміст процесу управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній;
- визначити цілі і задачі управління інвестиційною діяльністю;
- розглянути основні функції та механізми системи управління інвестиційною діяльністю судноплавних компаній;
- проаналізувати особливості та проблеми сучасного ринку морських перевезень;
- дослідити стан світового торгового флоту та інвестиційної привабливості морської галузі;
- визначити сучасний стан галузі морського транспорту та інвестиційної діяльності в Україні;
- розглянути інвестиційну політику судноплавної компанії як напрям розвитку її діяльності;
- дослідити алгоритм прийняття рішень щодо інвестування в розвиток флоту судноплавної компанії;
- обґрунтувати доцільність інвестування в розвиток флоту судноплавної компанії.

Об'єктом дослідження в даній роботі є процес управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній.

Предметом дослідження є теоретичні та методичні аспекти управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній на сучасному етапі розвитку морського торговельного судноплавства.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених завдань було використано низку загальних та специфічних методів наукового пізнання. При проведенні дослідження за основу було взято принципи описового, аналітичного, порівняльного, економіко-математичного методів, узагальнення, згрупування та оптимізації різноманітної за своїм походженням інформації.

Науково-методичною основою дослідження є чинні законодавчо-правові та нормативно-методичні акти. Інформаційну базу дослідження становлять дані Review of Maritime Transport, показники міжнародних рейтингів, статистичних збірок та річної статистичної звітності Державної служби статистики України.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ІНВЕСТИЦІЯМИ В РОЗВИТОК ФЛОТУ СУДНОПЛАВНИХ КОМПАНІЙ

1.1 Сутність і види управління інвестиційною діяльністю

Поняття "інвестиції" як економічна первинна категорія представляє собою надзвичайно змістовне та багатогранне явище, що упродовж декількох століть інтенсивно вивчається науковцями-економістами всього світу. Генетичне походження терміну "інвестиції" більшість науковців пов'язують із латинським словом "invest", що означає "вкладати".

У більш широкому визначенні інвестиції представляють собою вкладення капіталу з метою подальшого його зростання. При цьому приріст капіталу має бути достатнім для того, щоб компенсувати інвесторові відмову від використання наявних коштів на споживання у поточному періоді, винагородити його за ризик, повернути втрати від інфляції в очікуваному періоді.

Отже, як правило, під інвестиціями розуміють вкладення капіталу з метою подальшого його збільшення і для повноти розкриття цього поняття дають фінансове та економічне визначення інвестиціям. Зокрема, за фінансовим визначенням, інвестиції — це всі види активів (коштів), що вкладаються у господарську діяльність із метою отримання доходу. За економічним визначенням, інвестиції - свого роду видатки на створення, розширення, реконструкцію і технічне переоснащення основного капіталу, а також на пов'язані з цим зміни оборотного капіталу [3].

Управління інвестиційною діяльністю – це сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави, спрямованих на реалізацію інвестиційних програм з метою отримання доходу або прибутку. Загальні

правові, економічні та соціальні умови інвестиційної діяльності в Україні, поряд із основними принципами, зафіксовані в Законі «Про інвестиційну діяльність».

Відповідно до Закону України "Про інвестиційну діяльність" (18.09.1991р.): Інвестиції - це усі види майнових і інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницького й іншого видів діяльності, у результаті який створюється прибуток (доход) чи досягається соціальний ефект.

До таких цінностей відносяться:

- кошти , цільові банківські вклади, паї, акції й інші цінні папери;
- спонукуване і нерухоме майно;
- майнові права, зв'язані з авторським правом, досвід і інші види інтелектуальних цінностей;
- сукупність технічних, технологічних, комерційних і інших знань, оформлених у виді технічної документації, навичок і виробничого досвіду;
- права користування землею, водою, ресурсами, будинками, спорудженнями, обладнанням, а також інші майнові права;
- інші цінності.

Таким чином для уточнення поняття "інвестиції" узагальнимо основні характеристики, що формують їх сутність, (рис. 1.1.) [4, 5].

1. Інвестиції як об'єкт економічного управління. Незважаючи на значні термінологічні розбіжності, інвестиції трактуються усіма дослідниками як категорія економічна, хоча й пов'язана з технологічними, соціальними, природоохоронними та іншими аспектами. Інакше кажучи, категорія «інвестиції» пов'язаний зі сферою економічних відносин, економічної діяльності. Відповідно, інвестиції є суб'єктом економічного управління як на мікро-, так і на макрорівні будь-яких економічних систем.



Рис. 1.1. Основні сутнісні характеристики інвестицій підприємства як об'єкта управління

Джерело: [4, 5]

2. Інвестиції як найбільш активна форма залучення накопленого капіталу в економічний процес. В теорії інвестицій їх зв'язок із накопленим капіталом (збереженнями) займає центральне місце. Однак не весь накоплений підприємством запас капіталу використовується виключно в інвестиційних цілях. Частина грошового або іншого капіталу в силу потреб ліквідності представляє собою форму страхового резерву. Інвестиції ж у протизаг цьому, варто розглядати як найбільш активну форму використання накопленого капіталу.

Процес використання накопленого капіталу як інвестиційного ресурсу підприємства представляє собою «чисте капіталоутворення». Під цим терміном розуміють обсяг валових інвестицій підприємства у певному періоді, зменшений на суму амортизаційних відрахувань.

3. Інвестиції як можливість використання накопленого капіталу у всіх його альтернативних формах. В інвестиційному процесі кожна з форм

накопленого капіталу має свій діапазон можливостей і специфіку механізмів конкретного використання. Найбільш універсальною з позицій сфери використання в інвестиційному процесі є грошова форма капіталу, яка, потребує у більшості випадків його трансформації в інші форми.

4. Інвестиції як альтернативна можливість вкладення капіталу в будь-які об'єкти господарської діяльності. Інвестований підприємством капітал цілеспрямовано вкладається у формування майна підприємства, передбаченого для здійснення різних форм його господарської діяльності і виробництва різної продукції. При цьому підприємство самостійно обирає пріоритетні форми майнових цінностей, які в обліково-фінансовій термінології носять назву «активи». Інакше кажучи, з економічних позицій інвестиції можна розглядати як форму перетворення частини накопленого капіталу в альтернативні види активів підприємства.

5. Інвестиції як джерело генерування ефекту підприємницької діяльності. Метою інвестування є досягнення конкретного ефекту, який може носити як економічний, так і неекономічний характер (соціальний, екологічний тощо). На рівні підприємства пріоритетною цільовою установкою інвестицій є досягнення, як правило, економічного ефекту, який може бути отриманий в формі приросту суми інвестованого капіталу, позитивної величини інвестиційного прибутку, позитивної величини чистого грошового потоку і т. ін. Досягнення економічного ефекту інвестицій визначається їх потенційною здатністю генерувати дохід. В основі генерування доходу реальних інвестицій лежить продуктивність інвестованого капіталу [6].

В теорії інвестицій виділяють середню і граничну продуктивність інвестованого капіталу. Середня продуктивність характеризує загальний об'єм продукту, що приходить на одиницю використаного капіталу:

6. Інвестиції як об'єкт ринкових відносин. Використовувані підприємством у процесі інвестицій різноманітні інвестиційні ресурси,

товари та інструменти як об'єкт купівлі-продажу формують особливий вид ринку – «інвестиційний ринок», - який характеризується попитом, пропозицією і ціною, а також сукупністю певних суб'єктів ринкових відносин.

7. Інвестиції як об'єкт власності і розпорядження. Як об'єкт підприємницької діяльності інвестиції є носієм прав власності і розпорядження. Якщо на первісному етапі інвестування капіталу титул власності і права розпорядження ним були пов'язані з одним і тим самим суб'єктом, то по мірі подальшого економічного розвитку відбувається поступове їх розділення. Прикладом такого розділення прав є функціонування капіталу в системі інвестиційно-фінансових інститутів, акціонерних товариств і т. ін., коли власники капіталу як накопленого інвестиційного ресурсу передають права розпорядження ним іншим особам.

Як об'єкт власності і розпорядження капітал як інвестиційний ресурс формує також певні пропорції його використання окремими підприємствами, які відображаються співвідношенням власного і позикового капіталу. Це співвідношення характеризується в економічній теорії терміном «структура капіталу». Воно впливає на багато аспектів ефективності інвестицій, а відповідно й на характер інвестиційних рішень, які приймає підприємств [1].

8. Інвестиції як об'єкт часової переваги. Процес інвестування капіталу безпосередньо пов'язаний з фактором часу. З позицій цього фактору передбачений для інвестування капітал можна розглядати як запас раніше накопленої економічної цінності з метою можливого її помноження в процесі інвестиційної діяльності, а з іншого боку, – як задіяний економічний ресурс, здатний збільшити об'єм споживання благ інвестора в будь-якому інтервалі майбутнього періоду. При цьому економічна цінність сьогоднішніх та майбутніх благ, пов'язаних з інвестиціями, для власників інвестованого капіталу нерівнозначні. Економічна теорія стверджує, що сьогоднішні блага завжди оцінюються індивідом вище за блага майбутні.

9. Інвестиції як фактор ризику. Ризик є найважливішою характеристикою інвестицій, пов'язаною з усіма їх формами і видами. Носієм фактору ризику інвестиції виступають як джерело доходу в підприємницькій діяльності інвестора. Здійснюючи інвестиції інвестор завжди має свідомо йти на економічний ризик, пов'язаний з можливим зниженням або неотриманням суми очікуваного інвестиційного доходу, а також можливою втратою (частковою або повною) інвестованого капіталу. Отже, поняття ризику і доходності інвестицій у підприємницькій діяльності інвестора взаємопов'язані.

10. Інвестиції як носій фактору ліквідності. Всі форми і види інвестицій характеризуються певною ліквідністю, під якою розуміють їх здатність бути реалізованими при необхідності по своїй реальній ринковій вартості. Ця здатність інвестицій забезпечує вивільнення капіталу, вкладеного в різноманітні об'єкти та інструменти при настанні несприятливих економічних та інших умов його використання в певній сфері підприємницької діяльності, в окремому сегменті ринку або в задіяному регіоні [6, 7].

З урахуванням розглянутих основних характеристик економічна сутність інвестицій підприємства в найбільш узагальненому вигляді може бути сформульована наступним чином:

Інвестиції підприємства являють собою вкладення капіталу в усіх його формах у різноманітні об'єкти (інструменти) його господарської діяльності з метою отримання прибутку, а також досягнення іншого економічного або неекономічного ефекту.

У нашій країні багато аспектів управління інвестиціями підприємства, що складають основний об'єкт розглянутої функціональної системи управління, знаходяться поки лише в стадії становлення, зіштовхуючись з об'єктивними економічними труднощами перехідного періоду, недосконалістю нормативно-правової бази, недостатньою рівнем підготовки

фахівців до роботи в складних економічних умовах. Подальше просування країни по шляху ринкових реформ і подолання кризових економічних тенденцій дозволить повною мірою застосувати теоретичні результати, а також накопичений закордонний і вітчизняний досвід управління інвестиціями підприємства [8].

Управління інвестиціями тісно зв'язано з такими основними функціональними системами управління підприємства, як операційний менеджмент, фінансовий менеджмент, інноваційний менеджмент і ін. Із системою операційного менеджменту цей зв'язок виявляється спільним управлінням формуванням і відтворенням операційних позаоборотних активів; із системою фінансового менеджменту — формуванням інвестиційних ресурсів за рахунок власних і позикових джерел; із системою інноваційного менеджменту — розвитком автономних інвестицій (управлінням формуванням матеріальних і нематеріальних активів інноваційного характеру).

У фінансово-економічній практиці з метою ведення обліку, аналізу і планування інвестиції класифікуються за окремими ознаками (рис.1.2.) [9].

Розглянемо вищевказані ознаки більш детально.

1. За видами цінностей інвестиції розрізняють:

- реальні інвестиції - вкладення коштів у виробничі фонди (основні і оборотні засоби). Переважно, це вкладення в матеріальні активи (будівлі, споруди, техніку та матеріальні цінності), а також в нематеріальні активи (патенти, ліцензії, "ноу-хау", технічну, інструктивну, проектну та іншу документацію). Реальні інвестиції в даному випадку співставні з капітальними вкладеннями.

- фінансові інвестиції - вкладення капіталу в розробку проектів, у купівлю акцій, облігацій та інших ЦП, випущених державою або приватними юридичними особами. Таке інвестування здійснюється купівлею-продажем ЦП, як правило, на фондовому ринку, через що дані процеси найчастіше

виступають, як короткострокові фінансові операції.

2. За цілями застосування інвестицій їх поділяють:

- реінвестиції (заміна застарілих засобів)
- нетто-інвестиції (придбання нових активів, розширення виробництва).

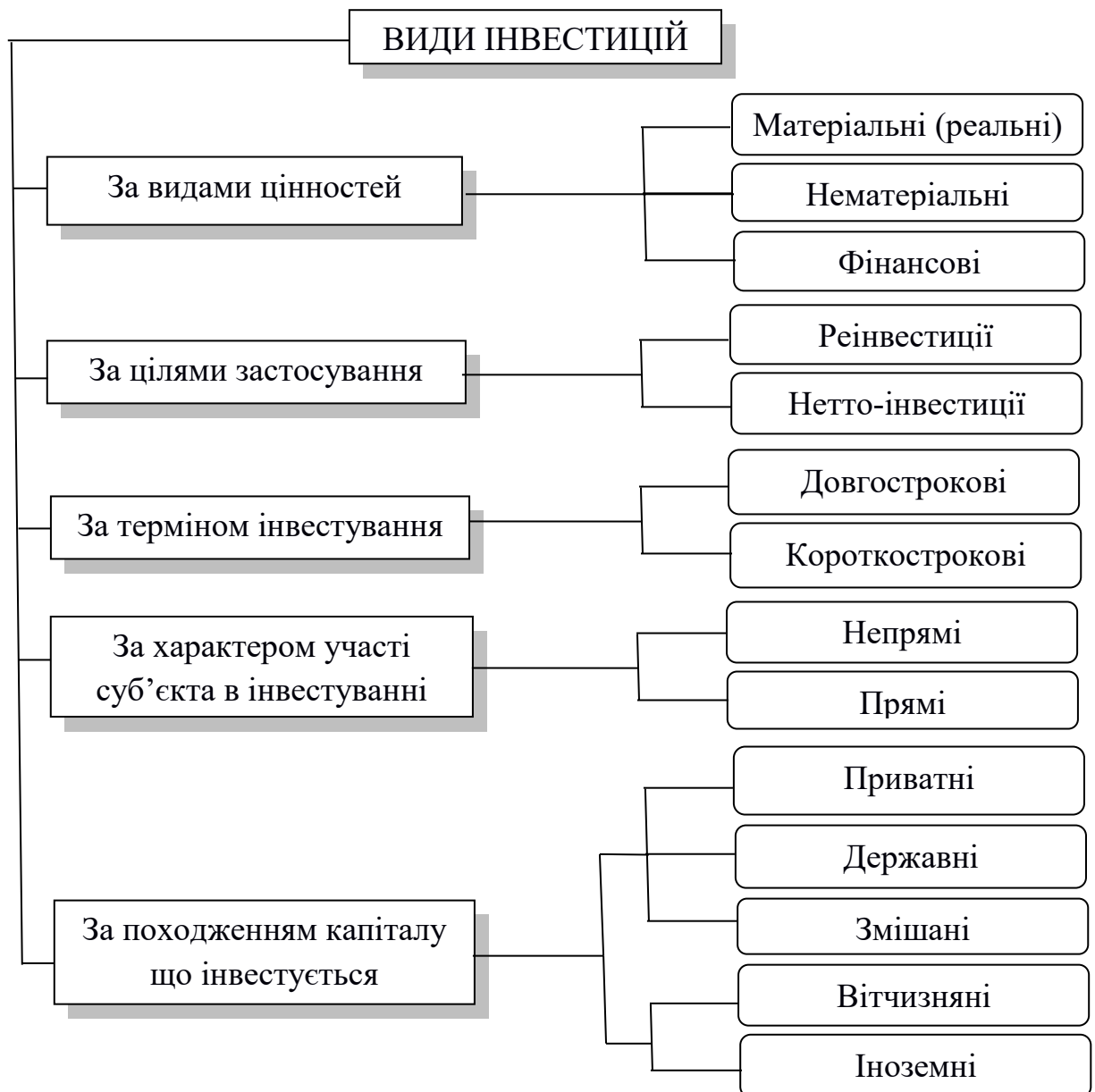


Рис 1.2 Узагальнена класифікація інвестицій

Джерело: [9]

3. За терміном інвестування розрізняють:

- короткострокові інвестиції – це вкладення капіталу на період не більше одного року (короткострокові депозитні внески, купівля короткострокових ощадних сертифікатів тощо).

- довгострокові інвестиції. Під довгостроковими інвестиціями розуміють вкладення капіталу на період понад один рік, хоча інвестиційні компанії довгострокові інвестиції деталізують в такий спосіб: до 2 років; від 2 до 3 років; від 3 до 5 років; більше 5 років.

4. За характером участі в інвестуванні виділяють прямі і непрямі інвестиції.

Під прямими інвестиціями розуміють особисту участь інвестора у виборі об'єктів інвестування і вкладенні коштів. Пряме інвестування здійснюється обізнаними інвесторами, що мають досить точну інформацію про об'єкт інвестування і детально ознайомлені з механізмом інвестування.

Непрямі інвестиції пов'язані з інвестуванням, що опосередковується інвестиційними або іншими фінансовими посередниками. Не всі інвестори мають достатню кваліфікацію для ефективного вибору об'єктів інвестування і подальшого управління ними. Тому вони вкладають кошти в цінні папери, що випускаються інвестиційними або іншими фінансовими посередниками. Такими цінними паперами можуть бути інвестиційні сертифікати інвестиційних фондів або компаній. Акумуляовані таким чином кошти посередники розміщують на свій розсуд – обирають найефективніші об'єкти інвестування, беруть участь в управлінні ними, а отримані прибутки розподіляють серед своїх клієнтів [10, 11].

5. Інвестиції за формою власності інвесторів поділяють на: приватні, державні, іноземні і спільні. В економічній теорії та практиці застосовується термін “приватні” інвестиції до вкладення коштів, що здійснюють фізичні особи, а також підприємства недержавної форми власності, насамперед – колективні. Під державними інвестиціями розуміють вкладення, що здійснюють центральні або місцеві органи влади за рахунок бюджетів,

позабюджетних фондів і позикових коштів, а також державні підприємства й установи за рахунок власних і позикових коштів. Іноземні інвестиції пов'язані з вкладеннями, що здійснюють іноземні громадяни, юридичні особи і держава. Під спільними інвестиціями розуміють вкладення, що здійснюють резиденти та нерезиденти.

Інколи виділяють інвестиції за регіональною ознакою. Інвестиції всередині країни (внутрішні) означають вкладення коштів в об'єкти інвестування, які розміщені в територіальних межах даної країни. Під інвестиціями за кордоном (зарубіжними) розуміють вкладення коштів в об'єкти інвестування, які розміщені за межами території даної країни. До таких інвестицій відносять придбання різноманітних фінансових інструментів інших країн – акцій закордонних компаній, облігацій інших держав тощо.

Наведена класифікація інвестицій відображає найістотніші їх ознаки і при необхідності може бути розширена відповідно до підприємницьких або дослідницьких цілей.

1.2. Принципи, етапи та зміст процесу управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній

Управління інвестиціями в розвиток флоту - це процес підготовки, оцінки, забезпечення реалізації інвестицій і контролю досягнення інвестиційних цілей судноплавної компанії, основною метою якого є здійснення найбільш ефективних шляхів реалізації реального інвестування та розвитку судноплавної компанії.

До основних форм реального інвестування в матеріальні активи судноплавних компаній відносяться будівництво нового тоннажу, придбання суден, що були в експлуатації, модернізація та реновація флоту [12].

Характерними рисами інвестицій в розвиток флоту судноплавних компаній є такі:

- реальне інвестування в розвиток флоту дозволяє судноплавним компаніям забезпечувати зростання ринкової вартості, а також здійснювати вихід на нові фрахтові ринки;

- інвестування в розвиток флоту тісно пов'язане з експлуатаційною діяльністю судноплавних компаній. У результаті реального інвестування компанія може розширити границі експлуатаційної діяльності, збільшити обсяг перевезень, підвищити якість сервісу, знизити експлуатаційні витрати;

- портфель інвестиційних проектів поповнення флоту є високо-капіталомістким;

- інвестиційні проекти поповнення флоту характеризуються підвищеним рівнем ризику, що обумовлено, головним чином, високим ступенем мінливості кон'юнктури фрахтового ринку;

- обсяги реального інвестування в розвиток флоту судноплавних компаній характеризуються нерівномірністю за окремими періодами, що пов'язане з необхідністю попереднього нагромадження інвестиційних ресурсів для початку реалізації великих проектів і використанням сприятливих умов фрахтового та фінансового ринків;

- тип фінансування інвестицій у судноплавстві відноситься до так званого «проектного фінансування» (поряд із проектами фінансування авіаційної галузі та інших видів транспортної інфраструктури, а також нерухомості), основним принципом якого є те, що платежі, пов'язані з виплатою позикових коштів, мають формуватися на основі експлуатаційних грошових потоків;

- інвестиційний прибуток судноплавної компанії може формуватися зі значним часовим лагом між замовленням і поставкою суден, тобто між інвестиційними витратами та одержанням інвестиційного прибутку проходить достатньо великий період часу;

— портфель інвестиційних проектів судноплавної компанії характеризується відносно низькою ліквідністю, що пов'язане з вузько-цільовою спрямованістю реальних інвестицій у розвиток флоту [13, 14].

Управління інвестиціями в розвиток флоту є процесом підготовки, оцінки, забезпечення реалізації інвестицій і контролю досягнення інвестиційних цілей судноплавної компанії, основною метою якого є здійснення найбільш ефективних шляхів реалізації стратегії її розвитку.

Управління інвестиціями в розвиток флоту має здійснюватися на підставі системи принципів (рис 1.3), які разом з методами підготовки, оцінки та реалізації найбільш ефективних інвестиційних проектів, забезпечують цілеспрямовані дії з досягнення інвестиційних цілей судноплавної компанії.

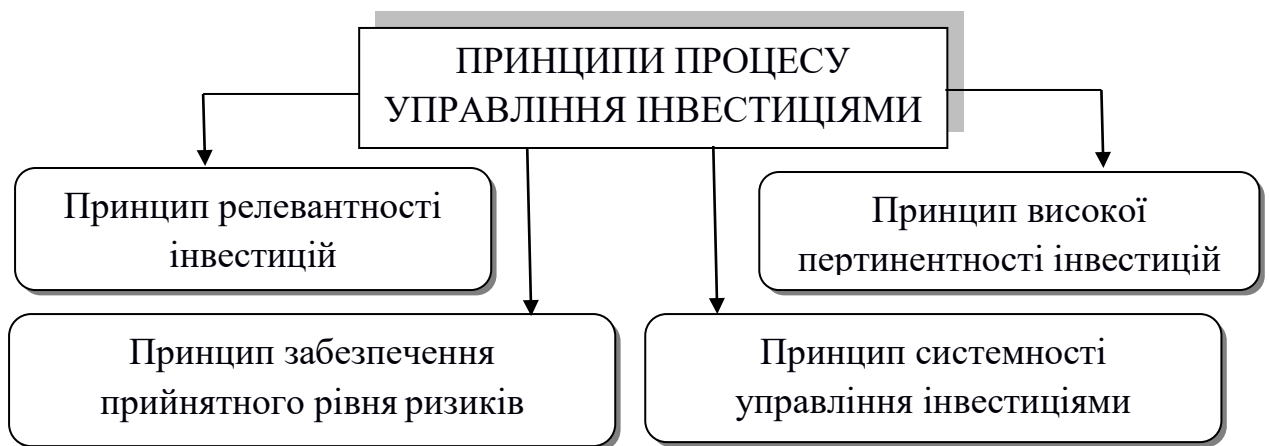


Рис 1.3. Основні принципи процесу управління інвестиціями

Джерело: [14]

1. Принцип релевантності інвестицій (відповідності цілям стратегічного розвитку компанії). В умовах жорсткої конкуренції на світовому фрахтовому ринку, інвестиції в розвиток флоту без обґрунтованої цільової спрямованості приречені на невдачу. В управлінні інвестиціями судноплавної компанії принцип релевантності має виражатися в інвестуванні у найбільш пріоритетні сфери її експлуатаційної діяльності, які передбачено

у стратегії розвитку.

2. Принцип високої пертинентності інвестицій (високий рівень відповідності одержуваних результатів інвестиційної діяльності очікуваним результатам). В інвестиційній діяльності судноплавних компаній принцип пертинентності може бути реалізований шляхом вибору максимально дохідних об'єктів інвестування з урахуванням напрямків експлуатації флоту, характеру транспортних операцій, рівня спеціалізації тоннажу, можливості одержання ефекту масштабу, пов'язаного з розміром суден і т. ін. Необхідно враховувати величину часового лагу між замовленням і поставкою суден, можливість зміни кон'юнктури фрахтового ринку протягом цього періоду тощо.

3. Принцип забезпечення прийняттого рівня ризиків. Рівень ризику інвестицій у розвиток флоту, що обумовлений, насамперед, високим ступенем мінливості кон'юнктури фрахтового ринку, істотно залежить від вибору часу інвестування з урахуванням фази циклу кон'юнктури фрахтового ринку [15].

4. Принцип системності управління інвестиціями. На рівні судноплавної компанії системність управління інвестиціями полягає у своєчасному встановленні найбільш перспективних напрямків інвестування, що найбільшою мірою впливають на ефективність її діяльності, з урахуванням економічних інтересів всіх суб'єктів інвестиційного процесу та стану інвестиційного середовища.

Принципові підходи до розробки варіантів інвестиційних рішень судноплавних компаній передбачають можливість вибору спеціалізації та розміру тоннажу залежно від сегменту / сегментів фрахтового ринку, де планується експлуатація флоту, типу відтворення основних фондів, способу відновлення флоту, методу фінансування інвестицій, часового обрію володіння активами, часу інвестування з урахуванням фази циклу кон'юнктури фрахтового ринку.

До особливостей судноплавства, що істотно впливають на управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній, віднесено високу капіталомісткість, вторинний характер попиту на продукцію судноплавних компаній, циклічність ринкової кон'юнктури, інтернаціональний характер судноплавства, відносно низький рівень диференціації продукції судноплавних підприємств [16].

До основних етапів управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній віднесено на рис. 1.4.



Рис. 1.4. Основні етапи процесу управління інвестиціями

Джерело: [16]

Необхідність розширення сукупності інвестиційних цілей судноплавних компаній обумовлена тісним зв'язком між інвестуванням в розвиток флоту та експлуатаційною діяльністю судноплавних компаній, можливістю розширення границь експлуатаційної діяльності, збільшення обсягу перевезень і підвищення якості транспортного сервісу в результаті реального інвестування. Традиційна система інвестиційних цілей, що включає головну, основні та допоміжні цілі, для судноплавних компаній має бути розширена шляхом введення підсистеми підтримуючих інвестиційних стратегічних цілей, які враховують специфіку реального інвестування та судноплавної діяльності [17].

До підтримуючих інвестиційних цілей слід віднести конкурентні позиції (наприклад, частку ринку, аутсайдерство тощо), продуктивність флоту за типами суден, рівень технологічного розвитку (відновлення флоту сучасними типами суден для використання передових технологій перевезень вантажів), віковий склад флоту за типами суден, кількість сегментів фрахтового ринку, кількість географічних секцій фрахтового ринку, ступінь регулярності перевезень, час доставки вантажів і т. ін.

Система інвестиційних цілей має залежати від розміру та організаційно-правової форми судноплавної компанії. Тому при розробці системи інвестиційних цілей вітчизняних судноплавних компаній, сукупність цільових показників не може бути визначена однозначно як прийнятна для всіх суб'єктів цієї сфери діяльності. При встановленні цільових значень прибутковості інвестицій, вікового складу флоту, ступеня регулярності перевезень, часу доставки вантажів, з урахуванням глобального характеру судноплавства, доцільно орієнтуватися на значення цільових параметрів у конкурентів в усьому світі, а не на нормативи, отримані на основі теоретичних оцінок. Що стосується диференціації стратегічних цілей інвестиційної діяльності залежно від стадій життєвого циклу підприємства,

це більш актуально для великих судноплавних компаній, що функціонують переважно в галузі лінійного судноплавства.

Розробка інвестиційної стратегії включає визначення пріоритетних напрямків і форм інвестування, оптимізацію структури інвестиційних ресурсів, визначення інвестиційної політики. Стратегічні інвестиційні цілі розробляються для реалізації у довгостроковій перспективі головної мети управління інвестиціями і максимізації добробуту власників підприємства. Оскільки процес розробки системи стратегічних цілей не є однозначним і практично не піддається формалізації, у дисертації обґрунтовано систематизовані підходи до формування зазначених цілей, які є характерними для більшості судноплавних компаній [18, 19].

У теорії інвестиційного менеджменту стратегічні інвестиційні цілі традиційно визначаються як бажані параметри стратегічної інвестиційної позиції компанії. До основних інвестиційних цілей традиційно відносять мінімально прийнятний рівень прибутковості інвестицій, гранично припустимий рівень ризику, темп зростання загального обсягу інвестицій у стратегічній перспективі, мінімально прийнятний темп приросту капіталу, що інвестується, певну структуру капіталу підприємства, залученого в інвестиційних цілях (або мінімальний рівень самофінансування інвестицій) і т. ін. У такій постановці більшість з них відображають тільки цільові установки (обмеження) для інвесторів, які здійснюють фінансові інвестиції, та організацій, що виступають як інвестори-кредитори [20].

Етап формування інвестиційного портфеля містить визначення конкретних активів для вкладання коштів, а також пропорцій розподілу інвестиційного капіталу між цими активами на основі комплексу оптимізаційних моделей, які дозволяють сформувати оптимальний для інвестора портфель, ґрунтуючись на прийнятному для нього співвідношенні доходності і ризику.

Формування інвестиційних ресурсів носить регулярний, безперервний характер і супроводжує всі стадії життєвого циклу судноплавної компанії, а також є основною умовою здійснення інвестиційної діяльності та нерозривно пов'язане з її цілями і напрямками. З одного боку, формування ресурсів є фінансовою базою реалізації розробленої інвестиційної стратегії, а з іншого - самостійним блоком стратегії, за яким визначаються стратегічні цільові нормативи.

Етап оцінки ефективності інвестицій характеризує економічні, соціальні або інші результати і господарську доцільність їхнього здійснення. Основою оцінки доцільності капітальних вкладень служить порівнювання вигідності того чи іншого проекту за умови обмеженості капіталу, як ресурсу та забезпечення найбільших прибутків через реалізацію найліпшого з кількох варіантів інвестицій.

Етап забезпечення реалізації окремих інвестиційних проектів і програм – основним інструментом по реалізації реального інвестиційного проекту є схема його фінансування, капітальний бюджет і календарний графік реалізації інвестиційного проекту [21].

Особливо важливим є контролювання досягнення інвестиційних цілей. Саме від контролю залежить ефективність цього процесу на судноплавному підприємстві. Для того, аби забезпечити якісне контролювання необхідно створити механізм контролінгу .

Контролінг є системою заходів, які поєднують в собі економічний аналіз стану підприємства, контролю за виконанням досягнення стратегії судноплавного підприємства та управління. Її створення дасть змогу концентрувати контрольні дії на найбільш пріоритетних напрямках інвестиційного процесу, своєчасно виявляти відхилення фактичних результатів від передбачених, і , відповідно, вчасно приймати важливі управлінські рішення, які забезпечуватимуть її нормалізацію.

Отже, процес розробки системи управління інвестиційною діяльністю судноплавного підприємства має базуватися на принципах стратегічного менеджменту та слідувати всім етапам процесу управління інвестиціями для подальшого ефективного розвитку флоту судноплавної компанії.

1.3. Цілі і задачі управління інвестиційною діяльністю

З урахуванням змісту і принципів управління інвестиційною діяльністю формуються його цілі і задачі.

Розглядаючи головну мету управління інвестиційною діяльністю, слід зазначити, що вона нерозривно зв'язана з головною ціллю діяльності судноплавного підприємства в цілому і реалізується з нею в єдиному комплексі. З розвитком інвестиційної теорії мінялися і підходи економістів до визначення головної цілі інвестиційної діяльності. У генезисі цієї проблеми можна виділити три основних підходи (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Основні підходи до визначення головної цілі управління інвестиційною діяльністю

Джерело: [22]

1. Класична економічна теорія затверджувала, що головною ціллю інвестиційного й іншого видів діяльності судноплавного підприємства є максимізація прибутку. Ця ціль впливала з положення А. Смита, що максимізація прибутку окремих суб'єктів господарювання веде до максимізації всього суспільного добробуту. Уперше вона була чітко сформульована в 1938 році французьким економістом А. Курно і потім розвита в роботах представників неокласичної школи. Реалізація цієї цілі забезпечувалася шляхом досягнення рівності показників граничного доходу і граничних витрат судноплавного підприємства.

Однак згодом це формулювання головної цілі (у тому числі інвестиційної) діяльності судноплавного підприємства було піддано критиці багатьма економістами. Так, було доведено, що максимізація прибутку далеко не завжди забезпечує необхідні темпи економічного розвитку підприємства. Отримана висока по сумі і рівню прибуток може бути цілком витрачена на меті поточного споживання, у результаті чого підприємство буде позбавлено основного джерела формування власних фінансових ресурсів для свого майбутнього розвитку (а підприємство, що не розвивається, втрачає в перспективі досягнуту конкурентну позицію на ринку, скорочує потенціал збільшення власного капіталу за рахунок внутрішніх джерел, що в остаточному підсумку приводить до зниження його ринкової вартості) [22].

Крім того, високий рівень прибутку судноплавного підприємства може досягатися при високому рівні інвестиційного ризику, що генерує погрозу банкрутства. Тому в ринкових умовах максимізація прибутку може виступати як одна з найважливіших задач інвестиційної діяльності чи судноплавного підприємства як критерій оцінки ефективності окремих видів його інвестицій, але не як головна ціль управління інвестиціями.

2. Теорія стійкого економічного росту, що розвивається багатьма наступними економістами, головною ціллю інвестиційної діяльності висуває

забезпечення фінансової рівноваги судноплавного підприємства в процесі його розвитку. На їхню думку реалізація цієї цілі забезпечує тривалий безкризовий розвиток судноплавного підприємства і поступальне розширення обсягу його діяльності в процесі інвестування. Разом з тим, така ціль інвестиційної діяльності судноплавного підприємства, мінімізуючи рівень інвестиційних ризиків, зв'язаних із процесом реалізації інвестицій, не дозволяє реалізувати повною мірою всі резерви росту рентабельності їхнього використання. Крім того, механізм реалізації цієї цілі недостатньо зв'язаний з коливаннями кон'юнктури фінансового і товарного ринків, що змінюють параметри умов формування інвестицій конкретного підприємства при заданих темпах його економічного розвитку. У зв'язку з викладеним, досягнення і підтримка фінансової рівноваги не може розглядатися як головна ціль інвестиційної діяльності судноплавного підприємства (хоча і є однією з важливих задач управління інвестиціями) [23].

3. Сучасна економічна теорія як головну мету інвестиційної діяльності судноплавного підприємства висуває забезпечення максимізації добробуту власників судноплавного підприємства, що одержує конкретне вираження в максимізації ринкової вартості підприємства. Це положення розділяється всіма сучасними теоретиками в області управління інвестиціями, тому що на їхню думку воно щонайкраще реалізує фінансові інтереси власників підприємства. У цій головній меті одержують відображення фактори часу, прибутковості і ризику, що є більш повним відображенням мотивації інвестиційної діяльності підприємства.

З обліком викладеного, головною ціллю управління інвестиціями є забезпечення максимізації добробуту власників підприємства в поточному і перспективному періоді.

У процесі реалізації своєї головної цілі управління інвестиційною діяльністю підприємства спрямовано на рішення наступних основних задач:

1. Забезпечення достатньої інвестиційної підтримки високих темпів розвитку операційної діяльності судноплавного підприємства. Ця задача реалізується шляхом визначення потреби в обсягах інвестування для рішення стратегічних цілей розвитку операційної діяльності судноплавного підприємства на окремих його етапах; забезпечення високих темпів розширеною відтворення позаоборотних операційних активів; формування ефективної і збалансованої інвестиційної програми підприємства на майбутній період.

2. Забезпечення максимальної прибутковості (прибутковості) окремих реальних і фінансових інвестицій і інвестиційної діяльності судноплавного підприємства в цілому при рівні інвестиційного ризику, що передбачається. Максимізація прибутковості інвестицій досягається за рахунок вибору підприємством найбільш ефективних (по показнику чистого інвестиційного прибутку) інвестиційних проектів і фінансових інструментів інвестування. Вирішуючи цю задачу, необхідно мати у виді, що максимізація рівня прибутковості (чистого інвестиційного прибутку) досягається, як правило, при істотному зростанні рівня інвестиційних ризиків, тому що між цими двома показниками існує прямий зв'язок. Тому максимізація рівня прибутковості (прибутковості) інвестицій повинна забезпечуватися в межах припустимого інвестиційного ризику, конкретний рівень якого встановлюється чи власниками менеджерами підприємства з урахуванням менталітету їхнього інвестиційного поведіння (відносини до ступеня ризику при здійсненні інвестиційної діяльності) [24].

3. Забезпечення мінімізації інвестиційного ризику окремих реальних і фінансових інвестицій і інвестиційної діяльності судноплавного підприємства в цілому при рівні, що передбачається, їхньої прибутковості (прибутковості). Якщо рівень прибутковості (прибутковості) інвестицій заданий чи спланований заздалегідь, важливою задачею є зниження рівня інвестиційного ризику окремих видів інвестицій і інвестиційної програми

(інвестиційного портфеля) у цілому, що забезпечують досягнення цієї прибутковості (прибутковості). Така мінімізація рівня інвестиційного ризику може бути :

- забезпечена шляхом диверсифікованості інвестиційних проектів і фінансових інструментів інвестування;
- запобігання окремих видів інвестиційних ризиків і їхньої передачі партнерам по інвестиційній діяльності;
- ефективних форм їх внутрішнього і зовнішнього страхування.

4. Забезпечення оптимальної ліквідності інвестицій і можливостей швидкого реінвестування капіталу при зміні зовнішніх і внутрішніх умов здійснення інвестиційної діяльності. Мінливий інвестиційний клімат країни, зміни кон'юнктури інвестиційного ринку в цілому чи окремих його сегментах, зміна стратегічних цілей чи розвитку фінансового потенціалу підприємства можуть привести до зниження очікуваного рівня прибутковості (прибутковості) окремих інвестиційних проектів і фінансових інструментів інвестування. У зв'язку з цим важливу роль здобуває своєчасне реінвестування капіталу в найбільш дохідні (прибуткові) об'єкти інвестування, що забезпечує необхідний рівень ефективності інвестиційної діяльності в цілому. Найважливішою умовою забезпечення можливостей такого реінвестування капіталу виступає оптимізація рівня ліквідності сформованої підприємством інвестиційної програми (інвестиційного портфеля) у розрізі складових її інвестиційних проектів (фінансових інструментів інвестування). У даному випадку мова йде про оптимізацію, тому що максимізація рівня ліквідності інвестиційної програми (портфеля), як правило, супроводжується зниженням ефективності інвестиційної діяльності, а його мінімізація приводить до зниження можливостей інвестиційного маневру і втраті платоспроможності при порушенні фінансової рівноваги підприємства в процесі інвестування [25].

5. Забезпечення формування достатнього обсягу інвестиційних ресурсів і оптимальної їхньої структури відповідно до прогнозованих обсягів інвестиційної діяльності. Ця задача зважається шляхом збалансування обсягу приваблюваних інвестиційних ресурсів у всіх їхніх формах (грошової, товарної, нематеріальної) із прогнозованими обсягами інвестиційної діяльності судноплавного підприємства в сфері реального і фінансового інвестування. Важливу роль у реалізації цієї задачі грає обґрунтування схем фінансування окремих реальних проектів і оптимізація структури джерел залучення капіталу для здійснення інвестиційної діяльності підприємства в цілому, а також розробка системи заходів щодо залучення різних форм інвестування капіталу з джерел, що передбачаються.

6. Забезпечення фінансової рівноваги судноплавного підприємства в процесі здійснення інвестиційної діяльності. Така рівновага характеризується високим рівнем фінансової стійкості і платоспроможності підприємства на всіх етапах його розвитку. Воно є однією з найважливіших умов здійснення підприємством ефективної інвестиційної діяльності. Це зв'язано зі значним відволіканням у процесі інвестування фінансових засобів у великих розмірах і, як правило, на тривалий період. Крім того, грошові потоки по інвестиційній діяльності відрізняються істотною нерівномірністю. Тому, здійснюючи інвестиційну діяльність у всіх її аспектах, підприємство повинне заздалегідь прогнозувати, яке вплив вона зробить на рівень фінансової стійкості і платоспроможності судноплавного підприємства, а також оптимізувати у цих цілях структуру інвестиційного капіталу й інвестиційні грошові потоки [26].

7. Пошук шляхів прискорення реалізації діючої інвестиційної програми судноплавного підприємства. Намічені до реалізації інвестовані проекти, що входять до складу інвестиційної програми судноплавного підприємства, повинні виконуватися якнайшвидше виходячи з наступних мотивів: насамперед, високі темпи реалізації кожного інвестиційного проекту

сприяють прискоренню економічного розвитку флоту судноплавного підприємства в цілому.

Усі розглянуті задачі управління інвестиціями найтіснішим образом взаємозалежні, хоча окремі з них носять різнонаправлений характер (наприклад, забезпечення максимізації прибутковості інвестицій при мінімізації інвестиційного ризику; забезпечення фінансової рівноваги судноплавного підприємства в процесі здійснення інвестиційної діяльності і забезпечення максимальної прибутковості інвестицій і т.п.). Тому в процесі управління інвестиційною діяльністю судноплавного підприємства окремі задачі повинні бути оптимізовані між собою для ефективної реалізації його головної цілі. Ранжирування окремих задач управління інвестиційною діяльністю здійснюється шляхом визначення значимості (завдання ваг) кожної з них виходячи з їхньої пріоритетності з позицій розвитку флоту судноплавного підприємства і менталітету інвестиційного поведіння його чи власників менеджерів.

1.4. Основні функції та механізми системи управління інвестиційною діяльністю судноплавних компаній

Система управління інвестиційною діяльністю підприємства - це взаємозалежна сукупність окремих елементів, що беруть участь в управлінні підприємством. Основними елементами системи управління інвестиційною діяльністю є: об'єкти управління; суб'єкти управління; функції управління; механізм управління [27].

Об'єкти управління інвестиційною діяльністю являють собою об'єкти, на які спрямований керуючий вплив суб'єктів управління.

До об'єктів управління інвестиційною діяльністю відносять: умови здійснення інвестиційної діяльності; інвестиційні ресурси підприємства;

інвестиційні проекти підприємства; цінні папери; інвестиційні ризики.

Суб'єкти управління інвестиційною діяльністю - це особи, що приймають рішення, пов'язані з управлінням інвестиціями й інвестиційною діяльністю на підприємстві. Усі суб'єкти управління інвестиційною діяльністю поділяються на дві групи, які зазначені на рис. 1.6.



Рис 1.6. Суб'єкти управління інвестиційною діяльністю

Джерело: [28]

Зовнішні суб'єкти управління інвестиційною діяльністю - це фізичні і юридичні особи, що перебувають за межами підприємства і впливають на ефективність інвестиційної діяльності підприємства. До них відносять державні і недержавні

Внутрішні суб'єкти управління інвестиційною діяльністю - це окремі особи, діяльність яких безпосередньо пов'язана з конкретним підприємством.

Система управління інвестиціями реалізує свою головну мету й основні задачі шляхом здійснення визначених функцій. Ці функції підрозділяються на дві основні групи, обумовлені комплексним змістом розглянутої системи управління інвестиційною діяльністю. У найбільш загальному виді склад основних функцій управління інвестиціями в розрізі цих груп представлений на рис. 1.7.



Рис. 1.7. Основні функції системи управління інвестиційною діяльністю

Джерело: [29]

Розглянемо зміст основних функцій управління інвестиціями в розрізі окремих груп.

У групі функцій управління інвестиціями як керуючої системи основними з них є:

1. Розробка інвестиційної стратегії судноплавного підприємства. У процесі реалізації цієї функції виходячи з загальної стратегії економічного розвитку судноплавного підприємства і прогнозу кон'юнктури інвестиційного ринку формується система цілей і цільових показників інвестиційної діяльності на довгостроковий період; визначаються пріоритетні задачі, розв'язувані в найближчій перспективі і розробляється політика дій підприємства по основних формах його інвестування. Інвестиційна стратегія судноплавного підприємства розглядається як невід'ємна складова частина загальної стратегії його економічного розвитку.

2. Створення організаційних структур, що забезпечують прийняття і реалізацію управлінських рішень по всіх аспектах інвестиційної діяльності судноплавного підприємства. Такі структури будуються по ієрархічній чи функціональній ознаці з виділенням конкретних „центрів відповідальності”. У процесі реалізації цієї функції управління інвестиціями необхідно забезпечити постійну адаптацію цих організаційних структур до мінливого умовам функціонування судноплавного підприємства і напрямкам інвестиційної діяльності. Організаційні структури управління інвестиціями повинні бути інтегровані в загальну організаційну структуру управління судноплавного підприємством [27, 28].

3. Формування ефективних інформаційних систем, що забезпечують обґрунтування альтернативних варіантів інвестиційних рішень. У процесі реалізації цієї функції повинні бути визначені обсяги і зміст інформаційних потреб управління інвестиціями; сформовані зовнішні і внутрішні джерела інформації, що задовольняють ці потреби; організований постійний моніторинг інвестиційної позиції судноплавного підприємства і кон'юнктури інвестиційного ринку.

4. Здійснення аналізу різних аспектів інвестиційної діяльності підприємства. У процесі реалізації цієї функції проводиться експрес-аналіз окремих інвестиційних операцій; досліджується рівень і динаміка основних

показників ефективності інвестицій у розрізі окремих їхніх форм і „центрів відповідальності”; здійснюється фундаментальний аналіз факторів, що впливають на окремі показники інвестиційної діяльності в розглянутому періоді.

5. Здійснення планування інвестиційної діяльності судноплавного підприємства по основних її напрямках. Реалізація цієї функції зв'язана з розробкою системи поточних планів і оперативних бюджетів по основних напрямках інвестиційної діяльності, видам і формам інвестування і по підприємству в цілому. Основою такого планування є розроблена інвестиційна стратегія, що вимагає конкретизації на кожному етапі поступального руху підприємства до поставленим стратегічним цілям.

6. Розробка діючої системи стимулювання реалізації управлінських рішень. У сфері інвестиційної діяльності. У процесі реалізації цієї функції формується система заохочень і санкцій у розрізі керівників і менеджерів окремих структурних підрозділів судноплавного підприємства за виконання чи невиконання встановлених цільових показників, інвестиційних нормативів і планових завдань. Індивідуалізація системи стимулювання забезпечується шляхом упровадження на підприємстві контрактної форми оплати праці керівників і інвестиційних менеджерів.

7. Здійснення ефективного контролю за реалізацією прийнятих управлінських рішень у сфері інвестиційної діяльності. Реалізація цієї функції управління інвестиціями зв'язана зі створенням систем внутрішнього контролю на підприємстві; поділом контрольних обов'язків окремих служб і інвестиційних менеджерів; визначенням системи контрольованих показників і контрольних періодів; оперативним реагуванням на результати здійснюваного контролю [29].

У групі функцій управління інвестиціями як спеціальної області управління судноплавним підприємством основними з них є:

1. Управління реальними інвестиціями. Функціями цього управління є виявлення потреби в реновації діючих основних засобів і нематеріальних активів, а також в обсязі і структурі знову формованих капітальних активів; пошук і оцінка інвестиційної привабливості окремих реальних проектів і добір найбільш ефективних з них; формування інвестиційної програми реальних інвестицій підприємства і забезпечення її реалізації.

2. Управління фінансовими інвестиціями, у процесі реалізації цієї функції визначаються мети фінансового інвестування; здійснюється оцінка інвестиційних якостей окремих фінансових інструментів інвестування і добір найбільш ефективних з них; формується портфель фінансових інвестицій за критеріями рівня його прибутковості, ризику і ліквідності; проводиться своєчасна реструктуризація цього портфеля.

3. Управління формуванням інвестиційних ресурсів. У процесі реалізації цієї функції прогнозується загальна потреба в інвестиційних ресурсах, необхідних для реалізації розробленої інвестиційної стратегії по окремих етапах її здійснення; визначається можливість формування інвестиційних ресурсів за рахунок власних джерел (прибутку, амортизаційних відрахувань і т.п.); виходячи із ситуації на фінансовому ринку (насамперед, норми позичкового відсотка) визначається доцільність залучення структури джерел інвестиційних ресурсів забезпечується раціональне співвідношення приваблюваного власного і позикового капіталу, а також диверсифікованість позикових джерел фінансування інвестицій у розрізі окремих кредиторів з метою забезпечення фінансової стійкості підприємства в процесі інвестиційної діяльності [30].

Основні функції управління інвестиціями як спеціальної області управління підприємством розглянуті в найбільше агрегованим виді. Кожна з цих функцій може бути конкретизована більш цілеспрямовано з урахуванням специфіки інвестиційної діяльності окремих підприємств. При здійсненні

такої конкретизації на кожному підприємстві може бути побудована багаторівнева функціональна система управління інвестиційною діяльністю.

Процес управління інвестиційною діяльністю базується на визначеному механізмі. Механізм управління інвестиціями являє собою систему основних елементів, що регулюють процес розробки і реалізації інвестиційних рішень підприємства. У структуру механізму управління інвестиціями входять наступні елементи [31, 33].

1. Ринковий механізм регулювання інвестиційної діяльності судноплавного підприємства. Цей механізм формується насамперед у сфері інвестиційного ринку (у першу чергу, ринку цінних паперів), а також товарного ринку (у першу чергу, ринку засобів виробництва, предметів праці і готової продукції) у розрізі окремих їхніх сегментів. Попит та пропозиція на цих ринках формують рівень цін і котирувань по окремих капітальних товарах і фінансових інструментах, визначають ефективність використання окремих інструментів інвестування, виявляють середню норму прибутковості інвестицій і середньо ринковий рівень інвестиційного ризику. В міру поглиблення ринкових відносин роль ринкового механізму регулювання інвестиційної діяльності підприємств, буде зростати.

2. Державне нормативно-правове регулювання інвестиційної діяльності судноплавного підприємства. Складність і багатогранність діяльності підприємств у цій області в умовах переходу до ринкової економіки визначають необхідність державного її регулювання. Як свідчить світовий досвід, таке багатоаспектне державне регулювання здійснюється у всіх країнах з розвитою ринковою економікою, не вступаючи при цьому в протиріччя із широкою самостійністю підприємств у виборі напрямків і форм інвестування. Характеризуючи сформовану базу державних нормативно-правових актів у сфері регулювання діяльності підприємства в цій області, слід зазначити, що вона далеко не довершена і вимагає подальшого розвитку.

3. Внутрішній механізм регулювання окремих аспектів інвестиційної

діяльності судноплавного підприємства. Механізм такого регулювання формується в рамках самого підприємства, відповідно регламентуючи ті чи інші оперативні управлінські рішення з питань ефективності його інвестицій. Так, ряд аспектів інвестиційної діяльності регулюється вимогами статуту підприємства. Окремі з цих аспектів регулюються розробленою на підприємстві інвестиційною стратегією і цільовою інвестиційною політикою по окремих напрямках інвестування. Крім того, на підприємстві може бути розроблена і затверджена система внутрішніх нормативів і вимог по окремих аспектах інвестиційної діяльності.

4. Система конкретних методів здійснення управління інвестиційною діяльністю судноплавного підприємства. У процесі аналізу, планування і контролю інвестиційної діяльності підприємства використовується велика система методів, за допомогою яких досягаються необхідні результати. До числа основних з них відносяться методи: техніко-економічних розрахунків, балансовий, економіко-статистичні, економіко-математичні, порівняння й інші (їхній зміст буде докладно розглянуто в наступних розділах) [32, 34].

Ефективний механізм управління інвестиціями дозволяє в повному обсязі реалізувати мету і задачі, що стоять перед ним, сприяє результативному здійсненню функцій управління інвестиційною діяльністю судноплавного підприємства.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

2.1. Особливості та проблеми сучасного ринку морських перевезень

Морський транспорт продовжує лавірувати в умовах тенденцій, що сформувалися після пандемії COVID-19, наслідків збоїв у глобальних виробничо-збутових ланцюжках у 2021–2022 роках, погіршення кон'юнктури на ринку контейнерних перевезень та зрушень у структурі морських перевезень та торгівлі, спричинених війною в Україні.

Світове судноплавство, як і раніше, стикається з численними викликами, включаючи посилення напруженості в торговельній політиці та геополітичних тертях, намагаючись адаптуватися до змін у моделях глобалізації. З іншого боку, морській галузі слід переорієнтуватися у майбутньому на більш екологічно стійкі моделі, скоротити викиди вуглецю і впроваджувати цифрові технології. Від того наскільки морській галузі вдасться забезпечити облік усіх цих взаємопов'язаних факторів, залежатиме те, яким чином вона зможе адаптуватися до операційного та нормативно-правового середовища, що змінюється, продовжуючи в той же час ефективно задовольняти потреби міжнародної торгівлі [38].

У 2022 році морські перевезення скоротилися лише на 0,4%, а у 2023 році зросли на 2,4%. Галузь дійсно зберігає життєздатність, і, за оцінками ЮНКТАД, у середньостроковій перспективі (2024–2028 роки) очікується безперервне, хоч і помірне зростання обсягу морських перевезень, як зазначено в таблиці 2.1.

У світовому суднопластві спостерігається також низка тенденцій, які ускладнюють для перевізників завдання збалансування попиту та пропозиції. У 2022 році обсяг контейнерних перевезень у метричних тоннах скоротився

на 3,7 %, а у 2023 році він збільшився на 1,2%, за прогнозами в 2024–2028 роках його зростання буде більше ніж 3% на рік, що, однак, нижче за довгострокові темпи зростання, які складали близько 7% за останні три десятиліття. З точки зору пропозиції тоннажу в контейнерних перевезеннях очікується, ймовірно, період, що характеризується надмірною провізною здатністю, внаслідок чого перевізникам доведеться регулювати пропозицію провізної здатності за допомогою таких заходів, як відстрочення постачання нових суден, постановка суден на прикол або здавання суден на злам.

Таблиця 2.1

Прогноз обсягу морських перевезень на 2024-2028 роки

Рік	Загальний обсяг морських перевезень	Об'єм контейнерних перевезень
2024	2,1	3,2
2025	2,2	3,2
2026	2,2	3,2
2027	2,1	3,0
2028	2,1	2,9

Джерело: [38]

Головне завдання судноплавної галузі, безперечно, полягає в тому, щоб розпочати процес перетворень з метою декарбонізації та водночас сприяти стимулюванню економічного зростання. У майбутньому для успішного та безперебійного функціонування морського транспорту на справедливій основі важливо однаково враховувати такі аспекти, як екологічна стійкість, дотримання нормативних вимог та економічні потреби. Незважаючи на невизначеність, пов'язану з майбутніми заходами з декарбонізації, включаючи їх вплив на логістичні витрати та торгівлю, у секторі необхідно

продовжувати модернізацію флоту, оновлення старіючих суден та застосування низьковуглецевих технологій.

З урахуванням нормативно-правових вимог, комерційних факторів та вимог забезпечення стійкості досягнення контрольних показників скорочення викидів вуглецю є вкрай складною, але доброю метою. Регіони, що розвиваються, включаючи малі острівні держави, що розвиваються і найменш розвинені країни, можуть зіткнутися з більш серйозними наслідками через обмежені у них можливості зі стримування зростання логістичних витрат.

З початку 2022 року у сфері морських перевезень, зокрема сухих масових та наливних вантажів, відчуються наслідки війни в Україні. Війна призвела до змін у організації перевезень та збільшення дальності маршрутів, особливо у перевезеннях нафти та зерна. Темпи зростання обсягу перевезень у тонно-милях перевищують відповідний показник у тоннах у 2022 та 2023 роках та у прогнозах на 2024 рік (рис 2.1).

У 2022 році у перевезеннях нафти та газу спостерігалися високі річні темпи зростання, що склали відповідно 6% та 4,6%. Таке зростання пояснювалося збільшенням попиту на пальне у зв'язку з ослабленням пандемії та скасуванням відповідних обмежень. У міру поступового відновлення зростання витрат на енергоємні послуги, такі як транспортні та туристичні, повернення до нормального життя сприяло різкому зростанню попиту на нафту.

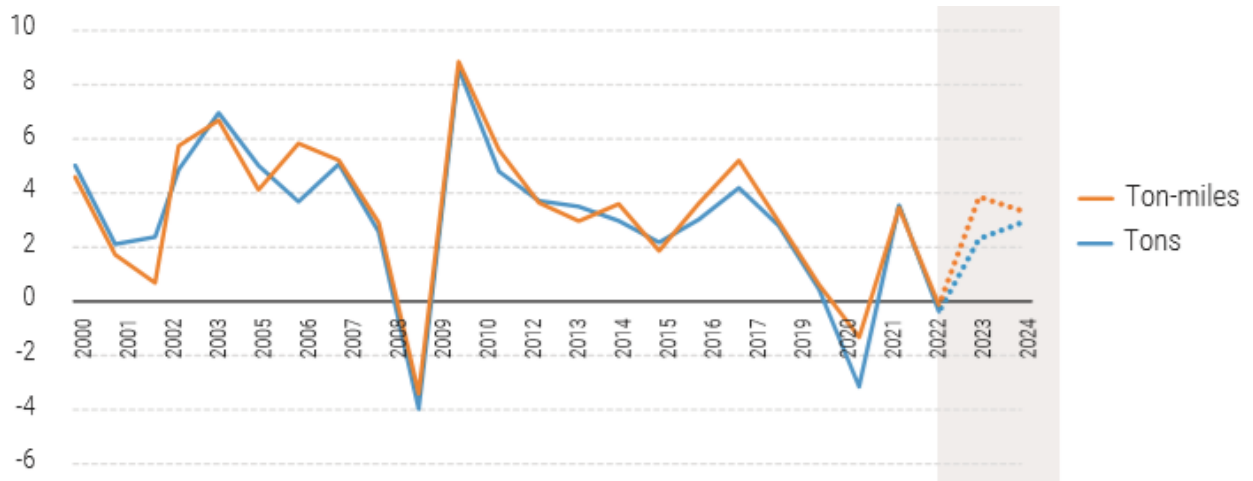


Рис. 2.1. Зростання обсягу морських перевезень у тоннах і тонно-милях, 2000–2024 роки (зміна у % до попереднього року)

Джерело: [38]

На відміну від цього перевезення контейнерних та сухих масових вантажів у 2022 році знизилися. Скорочення контейнерних перевезень відображає уповільнення темпів зростання світової економіки, високу інфляцію та повернення попиту до нормального рівня після надзвичайно різкого стрибка під час пандемії COVID-19.

Число заходів суден у порти значно скоротилося на початку пандемії COVID-19, що відображало відповідні тенденції обсягу перевезень (рис. 2.2). Після зниження у першому півріччі 2022 року порівняно з аналогічним періодом попереднього року у другій половині року кількість заходів суден у порти збільшилась. Кількість заходів танкерів у порти досягла безпрецедентно високих показників, тоді як кількість заходів балкерів повернулося до рівня до пандемії COVID-19, а кількість заходів контейнеровозів у порти досі не досягла цього рівня.

У 2023 році дальність перевезень нафтоналивних вантажів вперше за довгий час досягла рекордно високого рівня (рис. 2.3), що було зумовлено збоями, спричиненими війною в Україні. Дальність перевезень сирої нафти та нафтопродуктів збільшилася, оскільки російській федерації довелося

шукати нові експортні ринки, а Європі альтернативних постачальників енергоносіїв [38].

Дальність перевезень зерна у 2023 році також досягла рекордно високого рівня за весь аналізований період (рис. 2.3). Хоча у 2022 році завдяки Чорноморській ініціативі постачання зерна з України відновилися, деякі країни — імпортери зерна були змушені покладатися на альтернативних експортерів. Тепер вони купують зерно у Сполучених Штатах Америки чи Бразилії, що призвело до збільшення дальності перевезень.

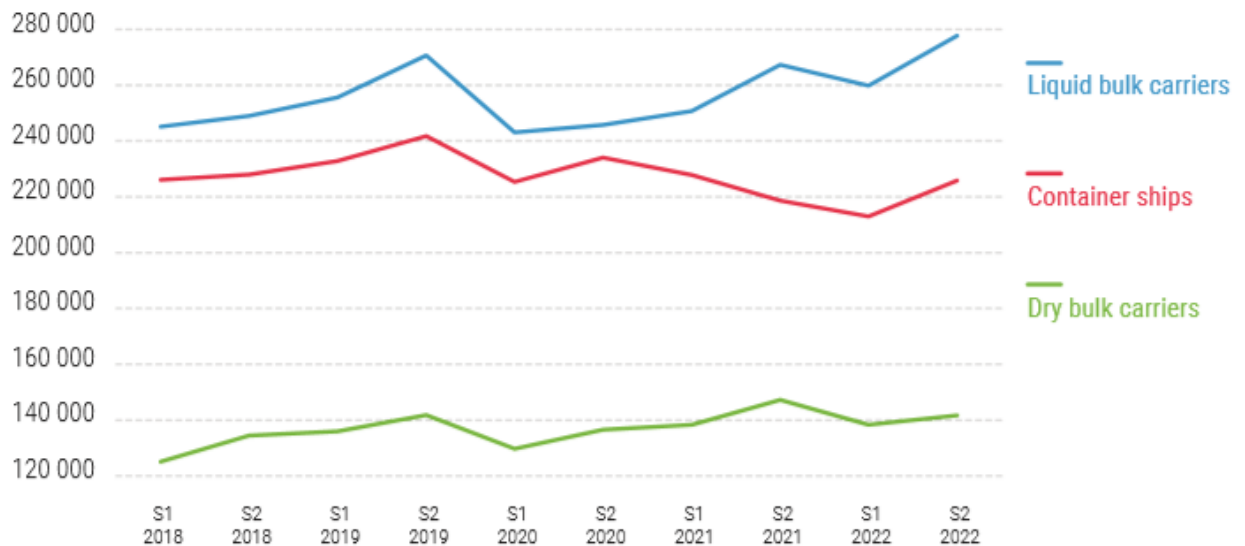


Рис. 2.2. Число заходів суден у порти за півріччя, по всіх країнах світу, 2018–2022 роки

Джерело: [38]

З 2020 року дальність контейнерних перевезень знижувалася, хоча у 2023 році цей показник трохи зріс (рис. 2.3). У контейнерних перевезеннях уже протягом багатьох років збільшується частка перевезень між азіатськими країнами, на які припадає більша частина регіональних перевезень. Оскільки перевезення між азіатськими країнами здійснюються на більш короткі відстані, у світових контейнерних перевезеннях середні показники дальності

перевезень у розрахунку на тонну контейнерного вантажу є низькими. Висока частка перевезень між азіатськими країнами у світових контейнерних перевезеннях відображає глобальні моделі виробництва, в рамках яких Китай за участю сусідніх країн Східно-Азіатського регіону, як і раніше, виступає глобальним промисловим центром. Такий стан справ також відображає поглиблення інтеграції низки країн Східної Азії до регіональних та глобальних виробничо-збутових ланцюжків.

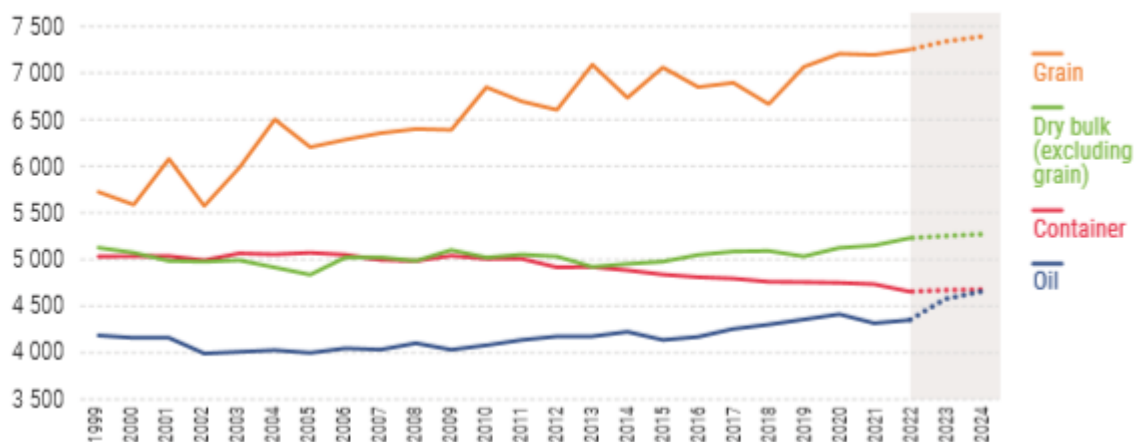


Рис. 2.3. Середня відстань перевезень зерна, інших сухих масових вантажів, контейнерних та нафтоналивних вантажів, 1999–2024 роки (у морських милях)

Джерело: [38]

Міжнародній спільноті слід заохочувати інвестиції в транспортну інфраструктуру країн, що розвиваються, для забезпечення продовольчої та енергетичної безпеки на довгостроковій основі.

Для стимулювання інвестицій у збільшення провізної спроможності флоту необхідно прийняти регулюючі нормативно-правові положення на національному та міжнародному рівнях, покликані звести до мінімуму невизначеність, яка не дозволяє судновласникам своєчасно здійснювати інвестиції у нові та сучасні судна.

Вивчати тенденції фінансування судноплавної галузі з метою як оновлення флоту, так і здійснення «зелених» інвестицій, а також збільшити обсяги фінансування та інвестицій. Аналізувати тенденції щодо виробничого потенціалу суднобудівних верфей.

Здійснювати обмін інформацією, забезпечувати доступ до відповідних даних та проводити дослідження з метою покращення розуміння проблем, пов'язаних із оновленням флоту та збільшенням провізної спроможності.

Підвищувати кваліфікацію та забезпечувати належне навчання екіпажів у зв'язку з впровадженням новітніх технологій, використанням альтернативних видів палива та відповідних судових систем.

2.2. Аналіз стану світового торгового флоту та інвестиційної привабливості морської галузі

Станом на січень 2023 року світовий флот налічував 105 493 судна валовою місткістю 100 брутто-реєстрових і більше тонн. За 2022 рік сукупна провізна здатність збільшилася на 3,2% і досягла 2,27 млрд. тонн дедвейту (рис.2.4).

Темпи зростання провізної здатності контейнерного флоту склали 3,9%, за яким за цим показником слідував нафтоналивний флот (3,4%). У той же час провізна здатність балкерів зросла помірно (на 2,8%), а найбільше зростання було відзначено в секторі суден для перевезення газу (на 5%).

Що стосується тоннажу суден, спущених на воду в 2022 році, то цей показник був найвищим у секторі балкерного флоту, за яким прямували нафтоналивні танкери та контейнеровози [37].

Китай, Республіка Корея та Японія були провідними країнами-суднобудівниками, на частку яких припадало цілих 93 % загального тоннажу всіх спущених на воду суден. Протягом багатьох років у процесі зростання

провізної спроможності світового флоту спостерігалися періоди підйому та спаду, що відображали динаміку економічних циклів та тенденції у судноплавстві, суднобудуванні та фінансуванні.

У 2005–2010 роках середньорічні темпи зростання сукупного дедвейту світового флоту були високими та становили 7,1 %. Однак після фінансової кризи 2007–2008 років вони сповільнилися і у 2011–2023 роках у середньому становили 4,9 %, що було пов'язано, зокрема, із процесом консолідації у суднобудівній галузі та скороченням ринку фінансування суден. З початку пандемії темпи зростання флоту сповільнилися ще більше і становили в середньому 3,1% на рік.

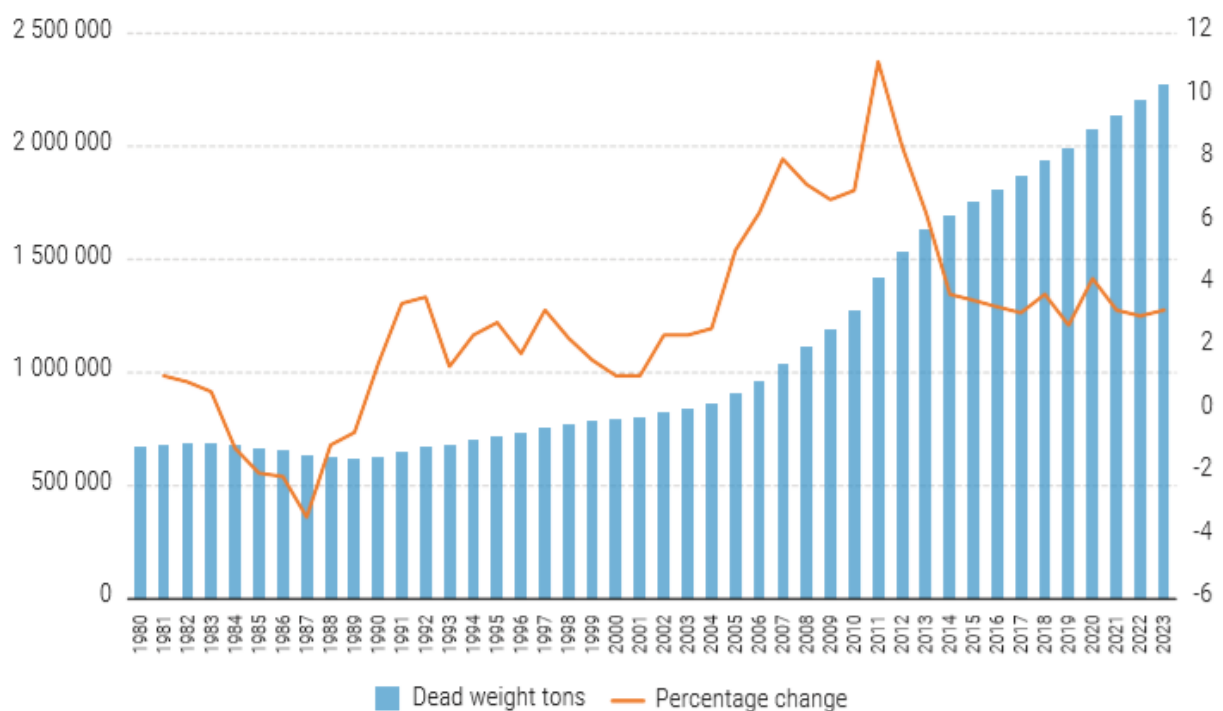


Рис. 2.4. Світовий флот, 1980–2023 роки (тис. тонн дедвейту та зміна у % до попереднього року)

Джерело: [38]

З іншого боку, спостерігається старіння світового флоту. На початку 2023 року середній вік торговельних суден становив 22,2 роки, що дещо

перевищує відповідний показник у попередньому році. За десять років світовий флот постарів у середньому на два роки, причому вік більше половини флоту нині перевищує 15 років.

Перевізники стикаються з необхідністю інвестувати в вантажопідйомність суден, щоб оновити глобальний флот і перейти на шлях з низьким вмістом вуглецю в умовах високої невизначеності та відсутності видимості щодо найбільш прийняттого майбутнього палива та екологічних технологій для суден.

Віковий профіль парку частково відображає скромну діяльність з переробки, оскільки власники зберігають старий тоннаж, очікуючи відновлення ринку. Це також відображає затримки з інвестиціями в оновлення флоту, які виникають через те, що судновласники чекають більшої ясності щодо майбутніх палив з низьким вмістом вуглецю, технологій і регулювання. Найнижчий середній вік мають балкери, тоді як судна для генеральних вантажів набагато старші [39].

Крім того, операційні складності зросли через триваючу війну в Україні. Конфлікт і пов'язані з ним економічні обмеження могли посилити «тіньову» діяльність флоту. З часів війни в Україні експорт нафти з російської федерації підтримував попит на «тіньовий» тоннаж, таким чином стимулюючи операції з продажу та купівлі та збільшуючи вартість старих суден у танкерному сегменті. Ця тенденція також може призвести до затримки діяльності з переробки.

З'явилися нові компанії-власники суден, наприклад у Китаї, Об'єднаних Арабських Еміратах та Індії, які прагнуть скористатися високими надбавками, пов'язаними з новими торговими шляхами. Слід зазначити, що згадка про «тіньовий» флот у цьому контексті стосується суден, що перевозять вантажі з російської федерації та які можуть підпадати під обмежувальні економічні заходи. Тому не передбачається, чи відповідає цей флот опису, відомому Міжнародною морською організацією (ІМО) і

вказуючи, що тіньовий флот відноситься до флоту застарілих, більш забруднюючих суден із непрозорою власністю, які працюють без належної ідентифікації та які часто вимикають їх розташування.

У 2022 році понад 70 відсотків світової місткості суден у тонах дедвейту було зареєстровано під іноземним прапором із бенефіціарними власниками та реєстрами в різних країнах. Для таких країн-власників суден, як Німеччина, Греція, Японія, Республіка Корея та Сполучене Королівство, ця частка була ще вищою. У Китаї, Данії, Гонконгу, Індії, Індонезії, Кувейті, Норвегії, Сінгапурі та Ісламській Республіці Іран частка тоннажу під іноземним прапором була нижчою.

На 35 найбільших держав прапора припадає 94,1 відсотка світової вантажопідйомності, більшість з яких припадає на дев'ятнадцять країн, що розвиваються. Країна прапора не обов'язково пов'язана з національністю власника судна. Значна частка світового тоннажу позначена відкритими реєстрами. Дедалі більше десятка провідних реєстрів прапорів збільшувала свою частку в загальному світовому флоті з індивідуальними частками та моделями зростання, що відрізняються в країнах прапора. Ця система дозволяє країнам, що розвиваються, брати участь у постачанні послуг з доставки [38].

Послуги реєстрації суден через відкриті та міжнародні реєстри, як правило, зосереджені в регіонах, що розвиваються, таких як малі острівні держави, що розвиваються, і найменш розвинені країни. У 2022 році сім із першої десятки реєстрацій були відкритими (Панама, Ліберія, Маршаллові Острови, Мальта, Багамські Острови, Гонконг, Китай і Сінгапур), а три були національними реєстрами (Китай, Греція та Японія). На ці десять провідних прапорів припадає 78,5 відсотка світового дедвейту.

Зростання кількості відкритих реєстрів можна пояснити такими факторами, як вигідні податкові режими та можливість наймати міжнародну команду, що дозволяє власникам зменшити витрати. Трьома державами з

найбільшою реєстрацією прапорів були Панама, Ліберія та Маршаллові Острови. У середині 1990-х років Панама обігнала Ліберію як найпопулярніший прапор, але з того часу ліберійський реєстр швидко зростає.

У 2022 році Ліберія випередила Панаму за тоннами дедвейту під своїм прапором. Проте Панама продовжувала лідирувати за кількістю суден, комерційною цінністю та валовими тоннами. Зростання вантажопідйомності Панам (4,2 %) було незначним у порівнянні зі збільшенням у Ліберії (12,7 %). Китайський прапор зареєстрував друге за швидкістю зростання (5,4 %), тоді як тоннаж, зареєстрований у Греції, знизився на 4 % порівняно з попереднім роком.

Відсутність кваліфікованого морського персоналу спонукає судновласників розглядати можливість використання іноземних/відкритих реєстрів. Віддзеркалюючи тенденції в частках потужностей, більша частина вартості глобального флоту зосереджена в Панамі (12,9 %), за якою йдуть Ліберія (11,8 %) і Маршаллові острови (11,4 %) [37].

Судновласники, як правило, мають більш прямий контроль над інвестиційними рішеннями, пов'язаними з їхнім флотом, включаючи розміри та типи суден, судову технологію, використовуване паливо, встановлені двигуни та пропульсивні системи. Сьогодні судновласники в основному розташовані в розвинених країнах, хоча Китай і Сінгапур входять до 10 найбільших судновласників. Ця різниця в галузі судноплавства підкреслює складності, пов'язані з регулюванням сектору.

Глобальна суднобудівна галузь стала свідком динамічного 2022 року, який ознаменувався зростанням цін на суднобудування в середньому на 15 %. Власники виявляють менший апетит до замовлення нових суден, за винятком контейнеровозів і СПГ-суден. На початок 2023 року портфель замовлень складав 4029 суден загальною дедвейтом 237,3 млн тонн. Це на 2,1

% менше за кількістю суден порівняно з тим самим періодом 2022 року, але зросло на 4,1 % за тоннами дедвейту (рис. 2.5).

Глобальний портфель замовлень суден залишається помірним і становить 10 % існуючого світового флоту. Вартість портфеля замовлень зросла майже на 20 % у першому кварталі 2023 року порівняно з тим же кварталом попереднього року. Це відображає більш складний асортимент суднової продукції та зростаючий попит на екологічні технології та судна на альтернативному паливі.

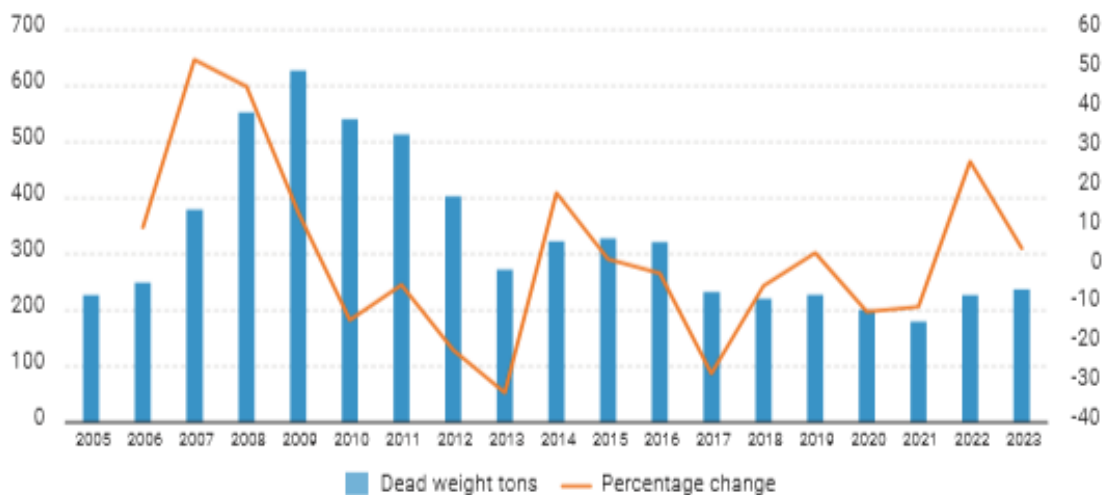


Рис. 2.5. Світовий тоннаж за замовленням, мільйон тонн та зміна у відсотках, 2005–2023 роки

Джерело: [38]

За останні роки різноманітність типів суден, що замовляються, змінилася. На початок травня 2023 року контейнеровози становили найбільшу частку портфеля замовлень (37,3 %), що більш ніж удвічі перевищує внесок на початку травня 2010 року, тобто після фінансової кризи. На початку травня 2023 року частка LNG-суден становила 18,2 %, що є значним зростанням порівняно з 1,1% за той же період 2010 року. Натомість замовлення на балкери та танкери, які становили понад 70 % місткості на початку травня 2010 року, лише склав 27,2 % в травні 2023 року.

Невизначеність навколо паливних технологій і вищі ціни на новобудови зіграли свою роль в обмеженні нових замовлень для танкерів і балкерів. На початок травня 2023 року портфель замовлень танкерів становив лише 4 % існуючого світового флоту, що є найнижчим рівнем за понад 25 років. Портфель замовлень на балкери також був низьким — 7 % від наявного парку. Для порівняння, замовлення на контейнеровози та СПГ-судна досягли 26 і 46 % світового флоту відповідно.

Прагнення Європи до отримання енергії за межами російської федерації підштовхнуло попит на танкери для СПГ, і очікується, що ця тенденція продовжиться. Поліпшення глобальних економічних перспектив, ймовірно, підтримає список замовлень балкерів, тоді як апетит до контейнеровозів залишається сильним, незважаючи на ослаблення ринку [39].

Судновласники опиняються перед дилемою: чи варто їм інвестувати в замовлення додаткової місткості суден і оновлення флоту, не знаючи найкращих варіантів альтернативного палива та екологічних технологій. З іншого боку, чи варто їм чекати, доки шлях альтернативного палива та регуляторний режим стануть більш чіткими та усталеними, перш ніж приймати рішення.

Інвестиційні рішення судновласників ще більше ускладнюються потребами в оновленні флоту, занепокоєнням щодо потужності суднобудівної верфі та вищими цінами на будівництво. Це відбувається на тлі Індексу енергоефективності існуючих суден (EEXI) та Індикатора інтенсивності вуглецю (CII) від ІМО, які набули чинності в листопаді 2022 року. Дотримання цих нових вимог змінить ефективне активне постачання через експлуатаційні обмеження. Порти та термінали стикаються з подібними перешкодами. Вони також вимагають чіткості щодо майбутньої нормативно-правової бази та альтернативних видів палива, на які буде попит. Лише тоді вони зможуть приймати обґрунтовані інвестиційні рішення щодо

обладнання, заміни терміналів, будівництва та, можливо, об'єктів для бункерування альтернативного палива.

Незважаючи на старіння флоту, переробка суден залишається низькою. Через обмежену доступність на верфях і високі ціни на новобудови власники були активними на ринку продажу та купівлі (б/у) або віддавали перевагу достроковому погашенню боргу за рахунок прибутку, отриманого після пандемії.

Ринок секонд-хенду залишався дуже активним у 2022 та 2023 роках, з дещо нижчими продажами порівняно з рекордним 2021 роком. Постійний попит покупців і більший інтерес до більш старого тоннажу, частково через попит на «тіньовий» флот, підкріпили цю тенденцію. Операції з продажу та купівлі танкерів досягли рекордного рівня в 2022 році, а Aframax пережили 15-річний максимум у лютому 2023 року [38].

У 2022 році на переробку було відправлено 7,5 мільйона валових тонн, що становить менше 0,5 % від загального активного флоту. Більшу частину тоннажу, проданого на металобрухт, становили танкери (36 %). Незважаючи на суворіші екологічні правила та зростання вартості сталі, ринкові умови взяли гору, і судновласники дивилися на піки фрахтових ставок. Попит на більш старі судна збільшив середню вартість старих суден. Деякі збої на верфях із переробки суден, у тому числі фінансовий тиск на верфях у Бангладеш і Пакистані, також обмежили переробку. На переробку балкерів припадає 31 % переробки, при цьому газовози становлять лише 2 %, а переробка контейнеровозів обмежена 3 %. Паралельно важливим для утилізації суден стало набуття чинності Гонконгською міжнародною конвенцією про безпечну та екологічно безпечну утилізацію суден (Гонконгська конвенція) для Бангладеш і Ліберії, які передали на зберігання свої відповідні документи про приєднання до Конвенції в червні 2023 р. Конвенція набуде чинності 26 червня 2026 р.

У 2023 році інтерес до переробки суден підвищився, оскільки умови на ринку судноплавства пом'якшилися, а проблеми, пов'язані з акредитивами в Бангладеш, зменшилися. У 2023 році очікується більше переробки, оскільки судновласники оновлять і модернізують свої флоти відповідно до нових правил ІМО щодо викидів ПГ. Більше контейнеровозів, імовірно, будуть перероблені в очікуванні масового притоку нових будівель, які очікуються в найближчі роки, і відображатимуть нижчі ставки фрахту. Очікується, що ринок переробки суден стане більш нестабільним під впливом правил ІМО ЕЕХІ та СІІ та їхнього впливу на динаміку ринку. Такі фактори, як зниження швидкості та зняття з експлуатації для модернізації суден, відіграватимуть роль у формуванні ринку. Деякі судновласники можуть відкласти переробку тоннажу або інвестиції в модернізацію тоннажу до 2026 року, коли ІСІ будуть переглянуті.

2.3. Сучасний стан галузі морського транспорту та інвестиційної діяльності в Україні

За даними Адміністрації морських портів України на травень 2024 року за майже 9 місяців функціонування Українського коридору 1600 суден експортували з портів Великої Одеси 45 млн тонн вантажів. Переважно це продукція українських аграріїв для світових продовольчих ринків. Україна попри все залишається топ експортером агропродукції та гарантом продовольчої безпеки. 38 країн світу отримали понад 30 млн тонн продукції українських аграріїв. На підході до портів ще 108 суден, які експортують понад 3 млн тонн вантажів.

Безумовним досягненням 2023 року став початок роботи оголошеного ВМС ЗСУ тимчасового морського коридору, який дозволив розблокувати порти Великої Одеси. 16 серпня 2023 р. перше судно скористалося

тимчасовим коридором. За підсумками 2023 року 400 суден експортували 12,8 млн тонн вантажів. Дунайські порти теж не відставали та перевантажили 32 млн т, що перевищує рекордні показники 2022 р. Зокрема, вантажообіг порту Ізмаїл збільшився більш ніж удвічі та досяг 20,2 млн т (2022 р. - 8,8 млн т). Порт Рені досяг вантажообігу в 10 млн т (2022 р. - 6,8 млн т). Усть-Дунайськ – 1,7 млн т (2022 р. - 785 тис. т).

Завдяки ефективній співпраці бізнесу, команди Міністерства розвитку та робітників ДП «АМПУ» було проведено низку заходів технічного та технологічного характеру, запущено 23 точки перевалки та реалізується 15 інвестиційних проектів, все це у підсумку допомогло досягти таких рекордних показників [35].

За підсумками 2023 року у військових умовах портами України перевантажено близько 62 млн тонн вантажів. Серед лідерів за номенклатурою вантажів: зернові - 45,5 млн т та наливні - 6,3 млн т.

Як повідомляв Укрінформ, Україна 10 серпня 2023 року оголосила нові тимчасові маршрути для торговельних суден, що йдуть до/з чорноморських морських портів України. Ці маршрути насамперед використовувалися для виходу цивільних суден, що перебувають в українських портах Чорноморськ, Одеса та Південний ще з початку повномасштабного вторгнення Росії 24 лютого 2022 року.

У 2023 році українські порти збільшили перевалку вантажів на 5% р./р. – до 62 млн т. Це можна вважати початком відновлення галузі після важкого 2022-го, коли портовий вантажообіг обвалився у 2,6 раза порівняно з довоєнним 2021 роком.

Динаміка перевалки по портах порівняно з минулим роком є неоднозначною:

- «Одеса» – зростання на 9%, до 8,4 млн т;
- «Чорноморськ» – зниження на 3%, до 11,4 млн т;
- «Південний» – спад на 34%, до 10,1 млн т.

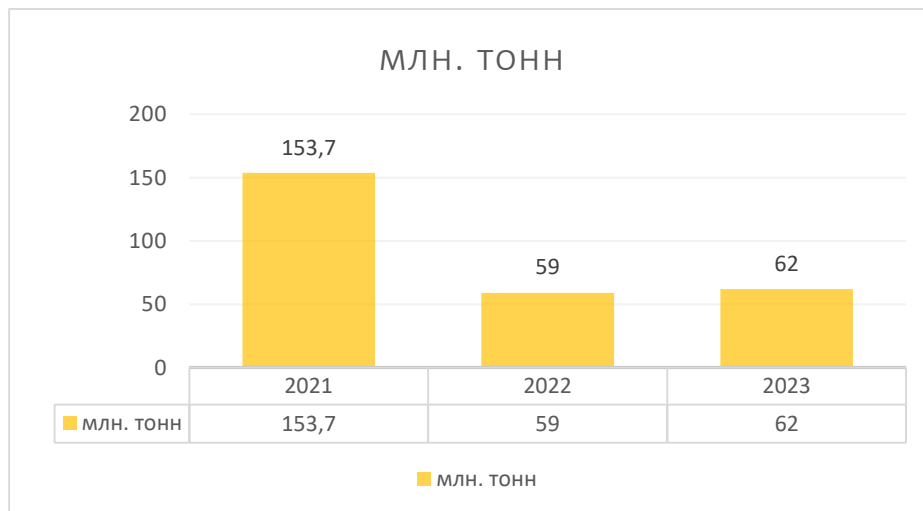


Рис. 2.6. Перевалка вантажів в українських портах у 2021 - 2023 роках

Джерело: [35]

Найдинамічніше збільшення перевалки спостерігається в дунайських портах («Ізмаїл», «Рені» та «Усть-Дунайськ»). За підсумками 2023 року сукупний вантажообіг у цих портах зріс майже вдвічі – до 32 млн т, у 2022-му – втричі, до 16,5 млн т з 5,5 млн т у 2021-му. Зокрема, торік обсяг перевалки в порту «Ізмаїл» становив 20,2 млн т (зростання в 2,3 раза до 2022-го), у «Рені» – 10,1 млн т (+47% р./р.) [36].

Хоча значну частину в структурі дунайської перевалки займають зернові вантажі (62,5% у 2023-му), але ці порти також є важливими й для експорту продукції ГМК. У 2023 році перевалка залізної руди склала 1,9 млн т (5,9% від загального вантажообігу). В абсолютному виразі перевалка залізної руди знизилася на 9,5% порівняно з 2022-м, а чорних металів – зросла в 2,1 рази (до 1,7 млн т).

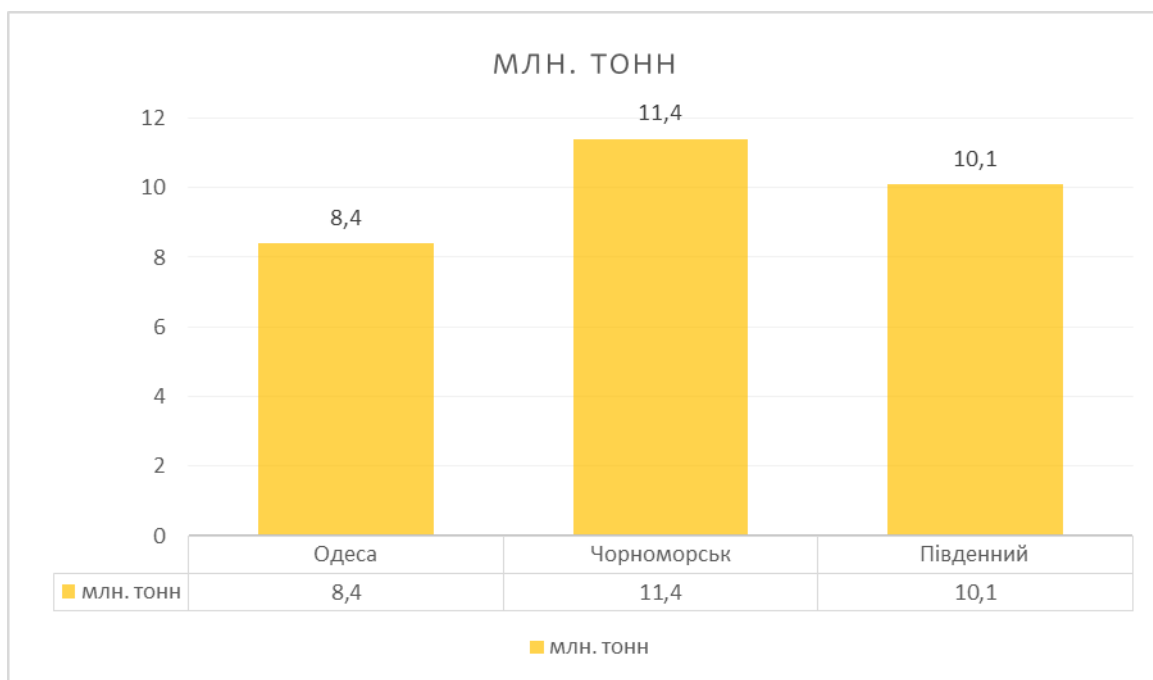


Рис. 2.7. Перевалка вантажів в портах Великої Одеси у 2023 році

Джерело: [35]

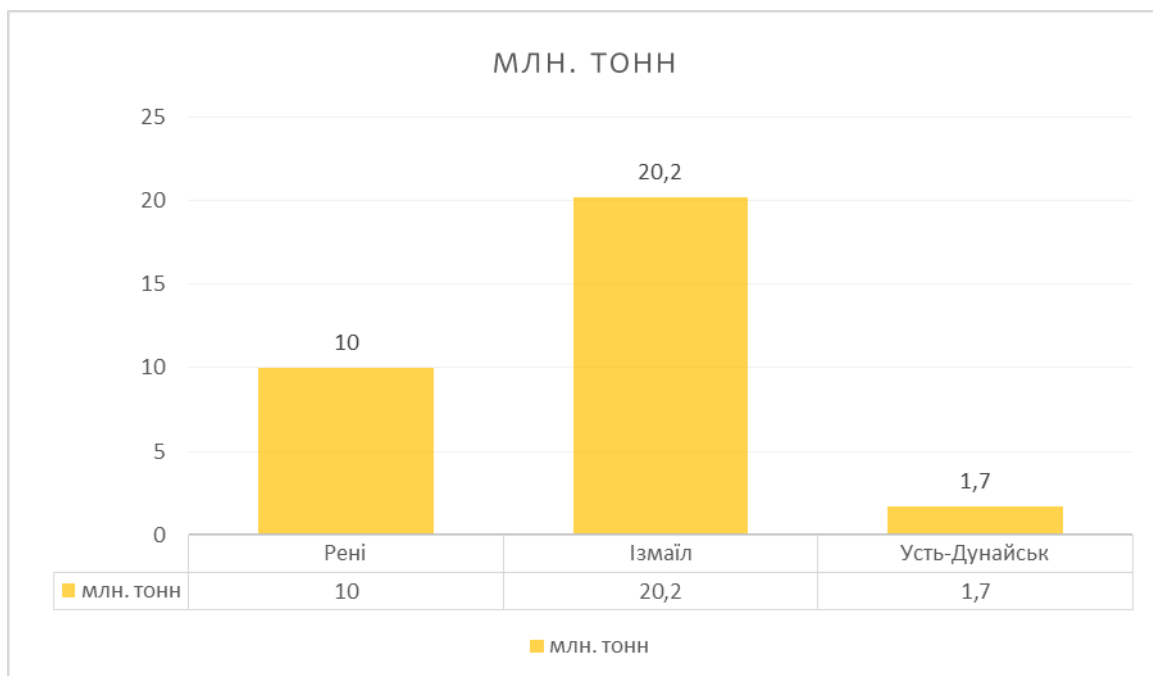


Рис. 2.8. Перевалка вантажів в дунайських портах у 2023 році

Джерело: [35]

Війна в Україні – це, в першу чергу, час постійних небезпек та руйнувань, а, по-друге, це фундамент нових повоєнних можливостей. Під час війни руйнуються підприємства, інфраструктура, а також бачення та мислення, соціально-економічні моделі.

За офіційними даними Міністерства економіки на початку жовтня 2022 року до уряду щодо майбутніх інвестицій в Україну надійшло понад 250 заявок. За три місяці роботи інвестиційної платформи Advantage Ukraine надійшло більше ніж 500 запитів стосовно можливостей інвестування в Україні, а також пропозицій проектів та торговельної співпраці.

В Україні визначено 10 основних галузей, які мають суттєвий інвестиційний потенціал:

Оборонно-промисловий комплекс (\$43 млрд інвестиційного потенціалу). Задоволення потреб сил безпеки та оборони задля захисту держави майбутньому.

Металургія та металообробка (\$26 млрд інвестиційного потенціалу). Найбільш краще в Україні розвинена чорна металургія (виробництво сталі, чавуну, прокату тощо).

Енергетика (\$177 млрд інвестиційного потенціалу). В Україні є можливість генерувати «зелені» електричні потужності та «зелений» водень.

Природні ресурси (\$5,6 млрд інвестиційного потенціалу). Україна є одним із регіонів світу, які найбільш насичені мінеральними ресурсами [37].

Агропромисловий комплекс (\$34 млрд інвестиційного потенціалу). Сільське господарство є основним елементом агропромислового комплексу України.

Логістика та інфраструктура (\$123 млрд інвестиційного потенціалу). Україна має вигідне та важливе транзитне географічне положення.

Промислове виробництво (\$16 млрд доларів інвестиційного потенціалу). Найвищу питому вагу в промисловості України займають

електроенергетика, чорна металургія, машинобудування, хімічна та харчова промисловості.

Деревообробка та меблеве виробництво (\$5 млрд інвестиційного потенціалу). У нашої країни наявні всі можливості стати фабрикою меблів континенту.

Фармацевтика (\$19 млрд інвестиційного потенціалу). Дана галузь є одним із лідерів інвестицій та має великий потенціал. Українські фармацевтичні компанії відповідають міжнародним стандартам [36].

Інноваційні технології (\$11 млрд інвестиційного потенціалу). Україна – це перша країна, в якій перетворили більшість офіційних та державних документів на діджитал-рішення. Також варто відзначити, що в Україні близько 240 тисяч фахівців, зайнятих в ІТ-сфері. І саме сектор ІТ зазнав найменших втрат від війни - зберіг 95% обсягів контрактів. Позитивними змінами, які покращили бізнес-клімат в Україні, є надання Україні статусу кандидата на вступ до ЄС, скасування мит та квот на український експорт, «транспортний безвіз». Серед негативних факторів - повномасштабну військову агресію росії проти України, атаки на українську енергосистему.

Війна в країні призвела до багатьох складнощів у напрямі інвестицій, погіршила ситуацію та вщент змінює умови інвестування. При цьому такі країни, як США, Німеччина, Великобританія, Польща та Туреччина найбільш зацікавлені інвестиційними можливостями в Україні в наступних напрямках: інноваційні технології, сільське господарство, фінансовий сектор, логістика, енергетика, корисні копалини та оборонна промисловість. Отже, це означає, що наша держава і зараз залишається досить привабливою для інвесторів багатьох країн.

Одна з найгостріших проблем для судноплавних компаній країни - проблема оновлення та будівництва флоту. Якщо раніше питання побудови нових суден вирішувалося централізовано, в масштабах другого державного ладу, то зараз судноплавним компаніям доводиться діяти самостійно. На

жаль, економіка України не дозволяє будувати і оновлювати флот швидко і якісно, тому він в основному складається зі старих, технічно зношених суден, і підтримка їх в хорошому стані вимагає від судновласників значних матеріальних витрат. А для України, як незалежної країни, дуже важливо мати свій сучасний флот, який зміцнював би її імідж морської держави [37].

Потреба в новому флоті значна. Сьогодні практично не ведеться будівництво танкерів, відсутні сучасні пасажирські та суховантажні судна. Це призвело до того, що 95% експортних вантажів з України вивозиться чужим флотом. У такій ситуації з кожним роком все складніше конкурувати на фрахтових ринку, де особливе значення мають вік і технічний стан суден.

У світовій практиці основними джерелами фінансування будівництва нового тоннажу є власні кошти підприємства, а також різні позики у вигляді банківських кредитів і державна підтримка у формі субсидій і надання різного виду пільг. На жаль, чинне в Україні податкове законодавство не дозволяє національним судноплавним компаніям накопичувати значні власні кошти для побудови нового флоту. Тому єдине джерело фінансування оновлення тоннажу - кредити банків.

Можливості і резерви для побудови нового флоту мають практично всі українські судноплавні компанії незалежно від форми власності, які мають свій власний флот та впевнено працюють на фрахтових ринку. Однак, беручи жорсткі вимоги західних банків задля забезпечення кредитів і особливості законодавства України щодо застави державного майна, найбільш успішними в будівництві нового флоту будуть недержавні судноплавні компанії. Головна складова ефективної роботи лежить в зміні виробничих відносин, появі після процесу приватизації реальних власників (акціонерів), значна частина яких - це члени трудових колективів, що зацікавлені в успіху і процвітанні їх компанії.

Україні потрібно заново створювати свій транспортний флот. Зробивши елементарний розрахунок: скільки втрачає Україна, залишаючись

в стороні від перевезень морем основної номенклатури сухих вантажів, що йдуть тільки через Одеський та Чорноморський морські порти можна зробити висновок, що при перевезенні своїм флотом лише 14 млн тон таких вантажів ми могли б отримувати близько 800 млн доларів фрахту. Зараз ці гроші отримують іноземні судновласники [35].

Реальний шлях відродження флоту можливо такий: на основі однієї з нині існуючих компаній створюється національна судноплавна компанія, куди збирають залишки діючого флоту. Компанія сертифікується відповідно до всіх міжнародних стандартів. У бюджеті визначається сума для будівництва суден. Перш за все - на наших суднобудівельних заводах. Визначаються ринки, де вони будуть працювати. Таких ринків сьогодні небагато. Але вони є. Наприклад, кілька мільйонів тон глинозему, що імпортується Україною. Мільйони тон експортованого металу, виробленого нашими Криворізьким, Дніпропетровським та іншими комбінатами. Зараз цей метал продається на умовах, коли українська сторона майже не бере участі в його перевезеннях.

Для реалізації права отримання вантажів національним перевізникам необхідне створення в Україні фрахтової біржі, і через неї в обов'язковому порядку повинна проходити реєстрація всіх контрактів на відправку експортної продукції за затвердженою номенклатурою, а також всіх чартерів або договорів на морські перевезення вантажів зазначеної номенклатури. Дані реєстрації повинні надходити в комп'ютерну мережу Державної митної служби, вона і буде здійснювати остаточний контроль за дотриманням прав національного перевізника в портах України.

Питання про фінансові джерела розвитку флоту країни у величезній мірі залежить від можливості державної підтримки національного судновласника.

Практика придбання флоту судноплавними компаніями зводиться до трьох напрямків: покупка готового судна, будівництво судна і найбільш

поширена за кордоном практика взяття судна судновласником в бербоут-чартер або фінансовий лізинг [37].

Придбання готових суден при нинішньому фінансовому стані українських судновласників нереально.

Будівництво флоту на національних верфях перспективне, але також пов'язане з введенням податкових пільг і підтримкою національної суднобудівної промисловості.

Очевидно, що будівництво і придбання флоту неможливо без кредитування. Але через високий рівень діючих в Україні облікових банківських ставок мову можна вести тільки про іноземне кредитування.

В цілому схему придбання флоту і його фінансування можна було б побудувати в такій послідовності по етапах.

Перший етап: судноплавна компанія замовляє лізингової компанії готове судно або його будівництво по заданих параметрах.

Другий етап: лізингова компанія за допомогою спеціального банку фінансує придбання або будівництво судна, стаючи судновласником.

Третій етап: лізингова компанія передає своє судно судноплавній компанії в бербоут-чартер.

Після закінчення договору про фінансовий лізинг (бербоут-чартер) судно переходить в повне володіння судноплавної компанії.

Сьогодні Україна має всі необхідні передумови для відродження національного морського судноплавства, трансформація яких у державну політику можлива при внесенні змін і доповнень до чинного законодавства.

РОЗДІЛ 3

ОБҐРУНТУВАННЯ ДОЦІЛЬНОСТІ ІНВЕСТИВАННЯ В РОЗВИТОК ФЛОТУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ

3.1. Інвестиційна політика судноплавної компанії як напрям розвитку її діяльності

Морський транспорт за своєю діяльністю є «міжнародною» галуззю: основна функція морського транспорту – забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків між різними державами. Тому морське судноплавство грає ключову роль в житті світової економіки, займає центральне місце у єдиній системі глобальних транспортних перевезень і має значення у господарстві багатьох країн. Для всіх країн світу, що розвивають морське судноплавство, актуальними питаннями залишаються питання пошуку найефективніших підходів до розвитку судноплавних компаній, для чого необхідно використовувати новітні методології управління, наприклад методологію управління проектами.

При застосуванні методології управління проектами необхідно зробити аналіз та систематизацію основних факторів та умов, що визначають основи підходу до управління проектом розвитку судноплавних компаній. При цьому одним із основних факторів управлінської діяльності судноплавної компанії є інвестиційна діяльність. Незважаючи на те, що дослідженням інвестиційної діяльності взагалі в економічній літературі приділяється багато уваги, дослідження інвестицій в управлінні проектами розвитку судноплавних компаній висвітлено недостатньо. Однак вони мають суттєві особливості [41].

Оскільки морський транспорт забезпечує досить широкий перелік послуг, у межах єдиного судноплавного ринку можна назвати його окремі

складові – локальні ринки, які формуються співвідношенням попиту та пропозиції на спеціалізовану продукцію. Вантажний тоннаж вузької спеціалізації, такий як танкерний чи рефрижераторний, утворює самостійні локальні ринки. Експлуатація флоту в різних організаційних формах судноплавства (трампової або лінійної) породжує самостійні, але які частково перетинаються ринки, але кожен зі своїм особливим співвідношенням попиту та пропозиції.

Організаційні форми судноплавства залежать від складу флоту: його загальної чисельності, спеціалізації, вікової та вартісної структури, конструктивних особливостей. Наявність власного флоту компанії може змінюватись у значних межах – від одного судна до кількох сотень як у компаній-гігантів. Необхідність зміцнення конкурентних позицій у галузі судноплавства зажадала від більшості компаній значно урізноманітнити свою діяльність з метою більшого протистояння можливим ризикам. Компанії утворюють дочірні підприємства у галузі брокерських операцій, агентського обслуговування суден у портах, кріюінгу, судового менеджменту.

Судновий менеджмент в останні десятиліття набуває все більшого поширення. Так звані компанії-оператори є власне судновласниками, що спеціалізуються у сфері управління флотом. Зростання їх числа пов'язане з розширенням числа судновласників, а також з виникненням компаній, які потребують активної експлуатації власного тоннажу. У перші роки компанії-оператори виконували функції відфрахтування, укомплектування та постачання флоту судновласника. Пізніше виникла додаткова сфера їхньої діяльності, пов'язана з набором, навчанням судового та берегового персоналу, накопиченим досвідом з найбільш економним використанням окремих типів суден та джерел їх постачання, ефективних методів фінансування та можливостей реєстрації тоннажу. Ще пізніше їх діяльність стала розвиватися у напрямі надання судновласникам переваг у технічному

забезпеченні флоту за рахунок оптових поставок запасних частин та постачання [42, 43].

У найбільш загальному вигляді призначення менеджмент - компаній виявляється у ефективнішому здійсненні функцій оперативного управління переданими суднами, ніж у разі їх експлуатації власним власником. Критерієм такої діяльності є забезпечення судновласнику відповідно до обумовленої оплати за ставкою передачі в менеджмент, високих стандартів сервісу за розумними, конкурентоспроможними цінами.

Розглянемо сучасний стан інвестиційних програм у судноплавстві. При визначенні основних напрямів інвестиційної політики необхідно пам'ятати, що міжнародне судноплавство як специфічний вид діяльності схильний до впливу безлічі випадкових і невизначених факторів, у тому числі політичної та економічної природи. Судноплавство як сфера діяльності пов'язана з багатьма ризиками судновласника. Тому найважливішим завданням є експлуатація флоту з позицій найефективнішого використання наявного тоннажу. Наявний тоннаж схильний до природного процесу старіння і вимагає своєчасного та раціонального оновлення. Суднобудування як єдина галузь, що забезпечує відновлення флоту судновласників, дуже капіталомістка, з тривалим циклом випуску готової продукції, отже – з тривалим циклом «зв'язування» коштів. У зв'язку з цим фінансування суднобудування завжди було досить ризикованим [43].

Відомо, що період будівництва нових суден від моменту подання замовлення до моменту його виконання складає до 3-4 років. Судна можуть мати різні економічно виправдані періоди експлуатації, які залежать від їх типів та характеру експлуатації. Так, період служби балкерів та танкерів становить близько 20 років, судна-рефрижератори та інші спеціалізовані судна можуть мати період служби до 30 років, а круїзні та пасажирські судна можуть експлуатуватися протягом 40–50 років. Однак, у середньому,

економічно виправданий період експлуатації суден вантажного флоту оцінюється у 12–15 років.

Середній вік у різних країнах оцінюється так: найбільш старий флот у країнах Східної та Центральної Європи - 20,7 років, на другому місці - соціалістичні країни Азії (15,8 років), на третьому - країни, що розвиваються (13,0 років), далі йдуть країни з відкритою реєстрацією (11,7 років) та наймолодший флот у країнах з розвиненою ринковою економікою (10,3 років). На сьогодні розвинені країни стимулюють скорочення середнього віку флоту та розширюють будівництво нових суден, щоб дотримати загальне перевищення провізної спроможності флоту над відповідним попитом на ринку, приблизно лише на рівні 30 %. Це стимулює зниження фрахтових ставок та сприяє економічному розвитку насамперед країн ЄС [44].

Європейські економісти встановили, що якщо у світі щорічно будуватиметься 28–30 млн. т. дедвейту загальною вартістю приблизно 20 млрд. доларів США, то це призведе до зниження фрахтових ставок на 1–1,5%, що, у свою черга становить понад 5 млрд. дол. щорічно, тобто в 5 разів більше, ніж річна сума відсотків, які банки отримують від кредитів, наданих на будівництво флоту.

Таким чином, очевидно, що питання інвестиційної політики судноплавної компанії є найважливішим напрямом її управлінської діяльності та є основними факторами при розробці проектів розвитку. Різні організаційні форми судноплавства пов'язані з певними технічними та економічними умовами роботи флоту. Стан компанії, з погляду наявного тоннажу та його техніко-експлуатаційних характеристик, результатів комерційної діяльності, укладених контрактів та угод, характеризує основні напрямки її діяльності, серед яких можна виділити:

- управління флотом на перевезеннях відповідно до прийнятих організаційних форм (трампові, лінійні);

– управління структурним складом флоту з позицій віку та спеціалізації (рис. 3.1) [45].

Управління флотом – сфера діяльності, що має ризики. Джерелами невизначеності у діяльності судноплавної компанії виступає варіативний стан ринку, на цій основі виникають зміни фрахтових ставок та вартості тоннажу. Як основний чинник, що визначає стан світового судноплавства, зазвичай приймається стан світової економіки, і насамперед це показник валового національного продукту провідних країн. Відповідно до нього розраховується сумарна маса продукції, що вимагає морського транспортування. Отже, формується попит продукції морського транспорту. Пропозиція складається із сумарного тоннажу морського флоту з урахуванням його продуктивності. Рівень фрахтових ставок визначається співвідношенням попиту та пропозиції, а також коливаннями світових цін на бункер та низкою інших причин.

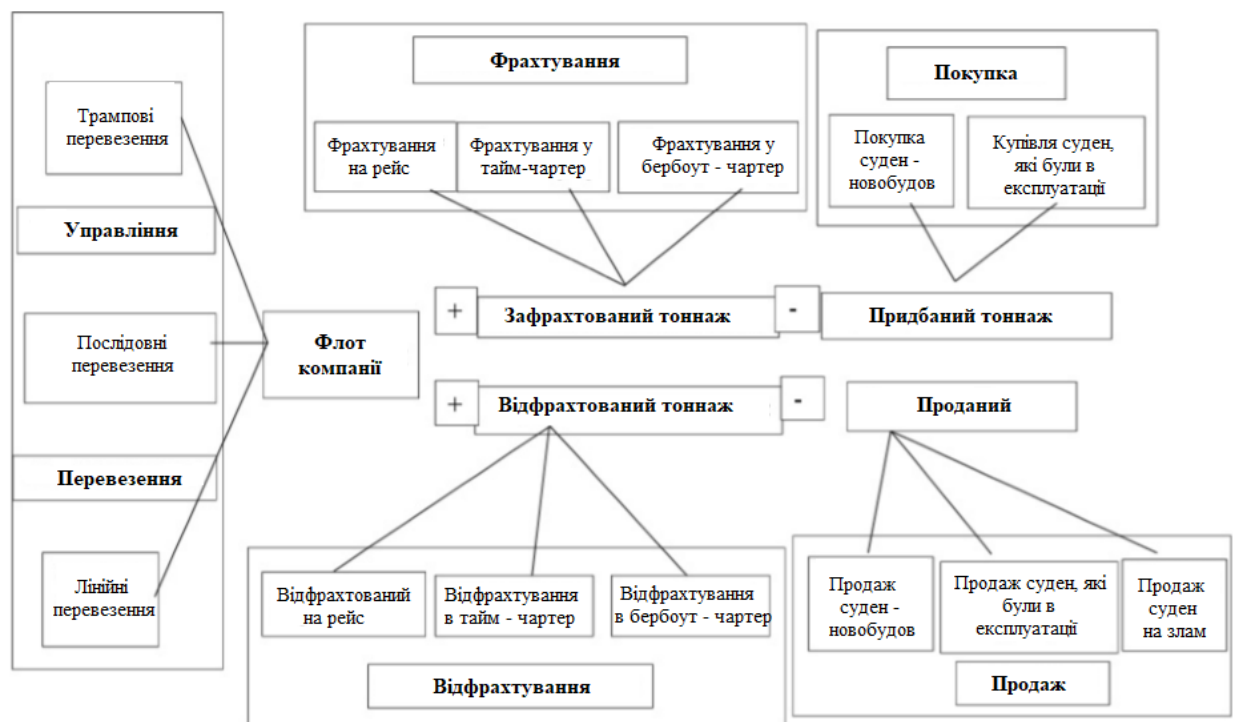


Рис. 3.1. Напрями основної діяльності судноплавної компанії

Джерело: [45]

При визначенні рівня попиту беруться до уваги два основні фактори: темпи зростання промислового виробництва та врожаї у провідних країнах-учасниках світової торгівлі зерном. На цій підставі оцінюється потреба у морських перевезеннях зерна, а також сировини для сталеливарної промисловості – залізняку та вугілля. На ці види вантажів припадає значна частина світового обсягу морських перевезень сухих вантажів, тому навіть незначна зміна в обсягах та напрямках їх перевезень істотно впливає на стан ринку в цілому.

Крім цього оцінюється (переважно експертним шляхом) передбачуваний обсяг перевезень другорядних вантажів. При складанні прогнозу кон'юнктури суховантажного трампового ринку передбачуваний обсяг перевезень сухих масових вантажів у поєднанні із середньою дальністю перевезення однієї тонни вантажу що дає певний рівень попиту на тоннаж. Оцінка пропозиції будується на підставі даних про тоннаж та структури флоту балкерів, а також тієї частини нафторудовозного флоту, яка зайнята в суховантажному секторі [46, 47].

На наступному етапі співвідносяться розміри попиту та пропозиції на тоннаж, визначається «баланс» тоннажу, показник якого порівнюється з даними попереднього періоду. З цього порівняння робиться висновок про поліпшення чи погіршення кон'юнктури ринку. Така схема використовується як під час аналізу ретроспективної ситуації, так і під час упорядкування прогнозу розвитку на найближчий період.

Стан світового фрахтового ринку, який виражається у зміні попиту на тоннаж та його пропозиції, безпосередньо зачіпає напрями основної діяльності судноплавної компанії:

- змінюються вимоги до вікової структури та техніко-експлуатаційних характеристик суден, що потребує своєчасного та доцільного оновлення флоту;

- змінюється обсяг і структура вантажопотоків, і, у зв'язку з цим, порівнюється ситуація з надлишком або недоліком власного тоннажу.

Ситуація, що відбиває зміну напрямів основної діяльності підприємства за зміни характеру попиту та пропозиції, проілюстрована на рис. 3.2.

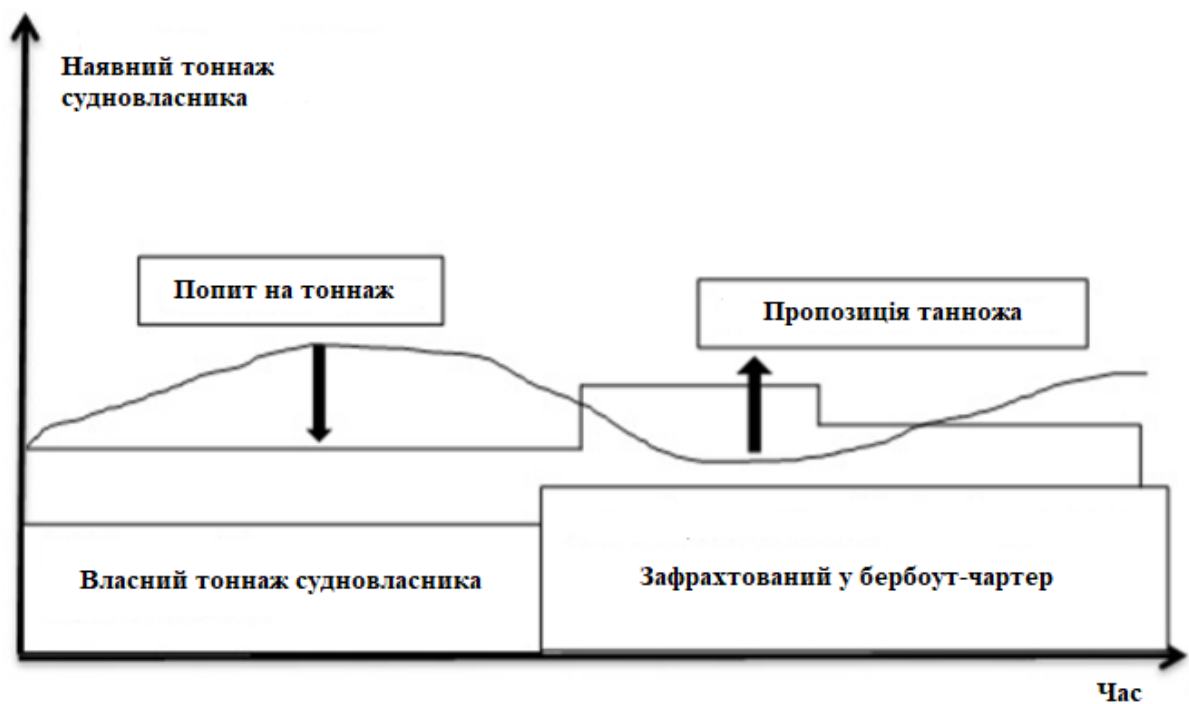


Рис 3.2. Вимірювання характеру попиту та пропозиції

Джерело: [47]

Відмінні риси різних напрямів основної діяльності судноплавної компанії наведені в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1

Відмінні риси різних напрямів основної діяльності судноплавної
компанії

Переваги	Недоліки
Придбання нового судна	
Повний контроль з боку судновласника. Передові технології. Перспектива тривалої роботи. Перспектива одержання високого прибутку.	Повна відповідальність судновласника. Відсутність захисту від форс-мажорних обставин. Наявність постійних видатків незалежно від зайнятості судна. Висока вартість.
Придбання судна, яке було в експлуатації	
Низька вартість. Повний контроль із боку судновласника.	Вищі постійні витрати незалежно від зайнятості судна. Коротший період служби. Відсутність захисту від форс-мажорних обставин.
Фрахтування в бербоут-чартер	
Повний контроль з боку фрахтувальника протягом договору.	Довгостроковість контракту, неможливість врахування змін ринку. Зазвичай оплата всієї вартості судна протягом договору з наступним переходом у власність фрахтувальника. Наявність незмінних витрат незалежно від зайнятості. Відсутність захисту від

	форс-мажорних обставин.
Фрахтування	Тайм-чартер
Фіксована фрахтова ставка. Період часу визначається самим фрахтувальником. Відсутність відповідальності за незмінні витрати.	Довгостроковість контракту, можливість розрахунків через зміну стану ринку. Найчастіше відсутність захисту від форс-мажорних причин.
Відфрахтувано	Завдання на рейс
Можливість гнучкого обліку стану ринку та відбору клієнтури. Захист від форсмажорних обставин. Відсутність відповідальності за постійні та змінні витрати.	Епізодичність договору. Підвищення відповідальності за якість перевезення. Витрати демаредж.

Джерело: [47]

Ситуація на ринку за наявності підвищеного попиту на тоннаж судновласника з боку користувачів транспортних послуг призводить до зростання обсягів транспортної роботи, фрахтових ставок, перспективних значень прибутку компанії та зумовлює тенденцію до збільшення власного тоннажу за рахунок придбання або, у разі нестачі капіталу, тоннажу, що оперується за рахунок фрахтування. За відсутності попиту виникає ситуація надмірності тоннажу та пов'язане з нею падіння прибутку підприємства. У зв'язку з цим природним напрямом діяльності стає активізація відфрахтування чи продажу флоту.

3.2. Алгоритм прийняття рішень щодо інвестування в розвиток флоту судноплавної компанії

Алгоритм прийняття рішень щодо обґрунтування проектів, пов'язаних із напрямками основної діяльності судноплавної компанії, представлений на рис. 3.3.

У межах єдиного судноплавного ринку зазвичай виділяють окремі складові – самостійні локальні ринки. Вантажний тоннаж тонкої спеціалізації утворює самостійні ринки. Експлуатація флоту в різних організаційних формах судноплавства також породжує відносно самостійні ринки, що частково перетинаються.

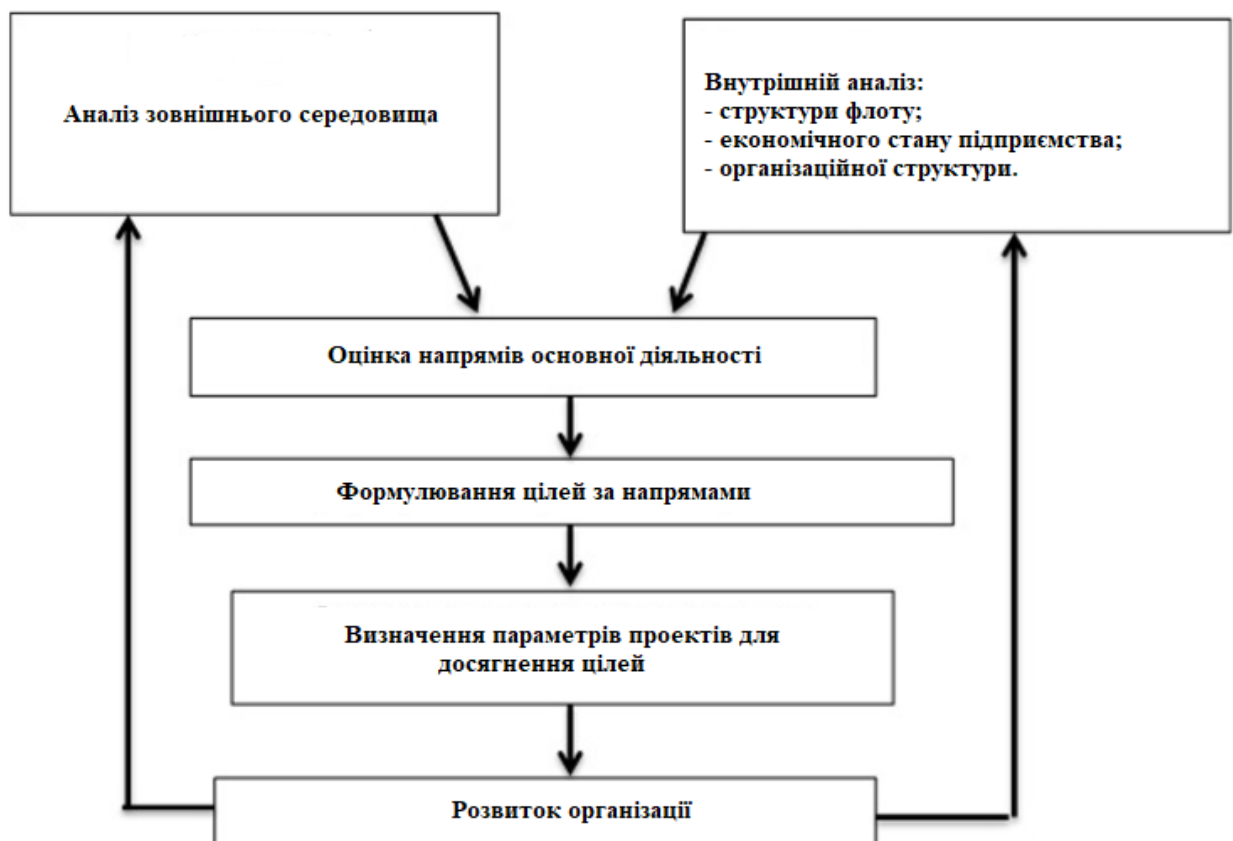


Рис. 3.3. Алгоритм прийняття рішень щодо обґрунтування проектів судноплавної компанії

Джерело: [48]

Аналіз процесів, що відбуваються у світовій економіці, показує, що ринковий характер міжнародного судноплавства має здатність до саморегулювання. В останні роки це отримало відображення у скороченні замовлень на судна та активізації списання суден на злам, що забезпечило скорочення дисбалансу між попитом та пропозицією тоннажу, а також у виникненні нових форм об'єднань судновласників для вирішення найбільш гострих проблем.

Разом з тим, збереження надлишку тоннажу, пожвавлення процесу поповнення флоту при появі нових ознак покращення кон'юнктури говорять про можливість початку нового періоду загострення конкуренції, вистояти в якій зможуть судновласники, які швидше за інших відновили флот, а також перебудували роботу з урахуванням ринку, що змінюється та пропонують більш високу якість обслуговування [49].

У таких умовах особливо необхідний науковий аналіз та обґрунтування можливих напрямів інвестицій: придбання нового тоннажу (суден-новобудов), придбання тоннажу, який раніше знаходився в експлуатації в інших компаніях (тоннаж «second-hand»), модернізація існуючих суден.

До основних причин придбання суден можна віднести такі:

- необхідність оновлення флоту та його часткової заміни;
- розширення можливостей компанії та освоєння зростаючих або нових вантажопотоків;
- очікування значного зростання прибутку в результаті аналізу поточної ситуації на ринку;
- посилення конкурентоспроможності;
- придбання на певний термін з перспективою можливого продажу в майбутньому за вищими цінами.

Продаж суден, зазвичай, є наслідком:

- необхідності відновлення флоту, з природним старінням;

- можливе зменшення витрат на утримання флоту;
- вимушеного продажу, пов'язаного з оплатою боргів, штрафів.

При проведенні інвестиційної політики судноплавна компанія може мати, з одного боку, як основну мету, – придбання суден з метою їхньої подальшої експлуатації, а з іншого – використання у перспективі можливого чинника зростання ринкової вартості.

Відомо, що вартість судна визначається залежно від відповідності попиту на світовому судноплавному ринку та з часом може змінюватися як у бік зменшення, так і у бік збільшення. До початку 70-х основним методом придбання суден на світовому ринку було фінансування інвестиційних програм на основі власних коштів судновласника, але в останні десятиліття все більшого поширення набуло використання майбутнім власником позикових коштів. Приблизно 40 років тому у світовій економіці розпочався процес, в наслідок якого банки стали головною рушійною силою відтворення морського транспорту.

Зростання світових інвестицій у промисловість і торгівлю призвело до різкого збільшення попиту на послуги, що надаються морським транспортом. При цьому судновласники були впевнені, що успіх у їхній діяльності цілком залежав від розмірів тоннажу. Великі кредити, що надаються банками, досить швидко призвели до підвищеного зростання замовлень на нові судна, надмірного зростання потужностей суднобудування. Уряди багатьох країн забезпечили режим сприяння кредитній політиці у розвитку національного судноплавства. Однак бум замовлень на нові судна на початку 70-х років минулого століття закінчився надлишком тоннажу, що зрештою призвело до багатьох проблем у сфері морських перевезень [44].

Серед низки причин, які сприяли широкому включенню фінансових інститутів у процес розширеного відтворення морського транспорту, слід виділити дві основні: по-перше, значне зростання попиту на зовнішнє фінансування; по-друге, відповідь на зростання пропозицій фінансових

коштів на міжнародному ринку позичкових капіталів, особливо на так званому ринку «євродоларів».

З погляду фінансової спроможності кожне новопридбане компанією судно розглядатиметься як актив компанії, коли воно працює, і як пасив, коли воно не працює. При розробці проекту розвитку судновласники повинні розуміти, що фінансується не так сама технічна конструкція, якою є судно, а її застосування, як фактичне, так і потенційно можливе.

Питання пошуку найбільш ефективних підходів до розвитку судноплавних компаній є актуальним питанням для всіх країн світу, які задіяні в морському суднопластві, і для вирішення цього питання необхідно використати новітні методології управління взагалі та методології управління проектами у тому числі [45].

Насамперед, потрібно провести аналіз та систематизацію основних факторів та умов, що визначають основи підходу до управління проектом розвитку судноплавних компаній. Одним із найважливіших факторів управління проектами розвитку судноплавних компаній є інвестиційна діяльність.

3.3. Обґрунтування доцільності інвестування в розвиток флоту судноплавної компанії

Створення національної судноплавної компанії призведе до повернення України на позиції впливового учасника світового ринку торгового флоту, освоєння морського потенціалу України, забезпечення синергії державної, соціальної та економічної ефективності. Створення в Україні високоліквідної державно - приватної судноплавної компанії відповідно до міжнародних стандартів, здатної генерувати фінансові потоки високого рівня. За для обґрунтування доцільності інвестування в розвиток судноплавної компанії

розрахуємо економічні показники роботи судна в рейсі на заданій лінії з порту Одеса в порт Сінгапур з вантажем пшениця.

Вихідні дані рейсу т/х «TAILWIND» зведені в таблицю 3.2.

Таблиця 3.2

Початкові дані для розрахунку рейсу

№ п/п	Найменування показників	Умовні позначення	Одиниця вимірювання	Значення
1	Дедвейт т/х «TAILWIND»	D_w	тон	20400
2	Запаси на початок рейсу	G_p	тон	394,7
3	Відстань між портами	L	милі	6203
4	Кількість навантаженого вантажу: пшениця	$\Sigma Q_{тон}$	тон	19580
5	Фрахтова ставка за 1 тон вантажу	f_1	\$/тон	50
6	Норми навантаження вантажу	$M_{ван}$	тон/доб.	10000
7	Норми вивантаження вантажу	$M_{вив}$	тон/доб.	12000
8	Експлуатаційна швидкість	v	екс. вузли	14,0
9	Швидкість в каналах, вузостях	v	кан. вуз.	10
10	Добова витрата палива на ходу: важке	$q_{вх}$	тон/доб	58,0
	Добова витрата палива на стоянці: легке	$q_{ст}$	тон/доб	10,4
11	Ціна 1 тони палива: важке легке	$Ц_v$ $Ц_l$	\$/т \$/т	420 650
12	Балансова вартість судна	$C_{бал}$	\$	12852000
13	Річна норма амортизації	$На$	%	10

14	Позаексплуатаційний час	$T_{зе}$	діб.	15
15	Чисельність екіпажу	$Чек$	чол.	18
16	Час затримки в дорозі	$t_{зам}$	год.	3
17	Додатковий час в портах стоянки	$t_{дод}$	год.	1
18	Заробітна платня	$R_{зн}$	\$/доб	2250
19	Витрати на технічне постачання	$R_{т.пос}$	\$/доб	280
20	Навігаційні витрати	$R_{нав}$	\$/доб	200
21	Портові збори	$R_{порт}$	\$	42400
22	Агентування суден	$R_{аг}$	\$/доб	200
23	Витрати на страхування судна	$R_{стр}$	\$/доб	220
24	Витрати на ремонт	$C_{рем}$	\$/мр.п.	500000
25	Вартість одного доковання	$C_{док}$	\$	25000

При розрахунку кількісних показників роботи судна в рейсі використовуємо дані рейсового завдання [47].

1. Розраховуємо чисту вантажопідйомність судна:

$$D_q = D_w - G_{зан}, \quad (3.1)$$

$$D_q = 20400 - 394,7 = 20005,3 \text{ т}$$

2. Розраховуємо експлуатаційний період роботи судна:

$$T_{екс} = T_k - T_{вз}, \quad (3.2)$$

де T_k - календарний період, приймаємо 365 діб;

$$T_{\text{екс}} = 365 - 15 = 350 \text{ діб}$$

3. Розраховуємо час рейсу:

- ходовий час:

$$t_x = \frac{L}{V_{\text{экс}} \times 24} + t_{\text{зад}} , \quad (3.3)$$

$$t_x = 6203 / (14,0 \times 24) + 3/24 = 18,6 \text{ діб}$$

- стоянковий час:

$$t_{cm} = t_{cm}^n + t_{cm}^6 = \left(\frac{Q_1}{M_{n1}} \right) + \left(\frac{Q_1}{M_{61}} \right) + t_{don} \quad (3.4)$$

$$t_{cm} = 19580 / 10000 + 19580 / 12000 + 1/24 = 3,6 \text{ діб.}$$

- час рейсу складе:

$$t_p = t_x + t_{cm}, \quad (3.5)$$

$$t_p = 18,6 + 3,6 = 22,2 \text{ діб}$$

4. Розрахуємо провізну спроможність судна:

- зроблено тон-миль за рейс:

$$\Sigma QL = 19580 \times 6203 = 121454740 \text{ тон-миль/рейс}$$

- зроблено тоннаже-миль за рейс:

$$\Sigma D_{\text{ч}}L = 20005,3 \times 6203 = 124092876 \text{ тоннаже-миль/рейс}$$

Розрахунок фінансових показників роботи балкера в рейсі

1. Розраховуємо доходи судна за рейс (\$/рейс) [47]:

$$\Sigma F_{\text{рейс}} = \Sigma Qf, \quad (3.6)$$

$$\Sigma F_{\text{рейс}} = 19580 \times 50 = 979000 \text{ \$/рейс}$$

2. Розраховуємо витрати судна за статтями за добу і за рейс [47]:

Постійні експлуатаційні витрати судна за добу розраховуємо за формулою:

$$R_{\text{екс.}} = R_{\text{зн}} + R_{\text{хар}} + R_{\text{рем}} + R_{\text{ам}} + R_{\text{сн}} + R_{\text{т.нос}} + R_{\text{нав}} + R_{\text{порт}}/t_p + R_{\text{аг}} + R_{\text{стр}}, \quad (3.7)$$

- затрати на заробітну плату ($R_{\text{зн}}$) 2250 \$/добу;

- затрати на харчування екіпажу ($R_{\text{хар}}$) розраховуємо за формулою:

$$R_{\text{хар}} = \text{Ч}_{\text{ек}} \cdot n_{\text{хар}} \quad (3.8)$$

де $n_{\text{хар}}$ – норма витрат на харчування одного члена екіпажу 5 – 15 \$/добу на 1 особу.

$$R_{\text{хар}} = 18 \times 12 = 216 \text{ \$/добу};$$

- затрати на ремонтне обслуговування ($R_{\text{рем}}$) розраховуємо за формулою:

$$R_{рем}^{доб} = \frac{(n_{док} \times C_{док} + C_{рем}) / t_{мп}}{T_{екс}}, \quad (3.9)$$

де: $n_{док}$ – кількість докувань за міжремонтний період;

$t_{мп}$ – міжремонтний період 5 років.

$$R_{рем} = ((25000 + 500000) / 5) / 350 = 300 \text{ \$/добу}$$

- затрати на амортизацію ($R_{ам}$) розраховуємо за формулою:

$$R_{ам} = \frac{C_{бал} \times H_{ам}}{T_{ек} \times 100}, \quad (3.10)$$

$$R_{ам} = (12852000 \times 0,1) / 350 = 3672 \text{ \$/добу};$$

- затрати на загально-суднове постачання ($R_{сн}$) розраховуємо за формулою:

$$R_{сн} = \frac{C_{бал} \times H_{сн}}{T_{ек} \times 100}, \quad (3.11)$$

де $H_{сн}$ - норма постачання;

$$R_{сн} = (12852000 \times 0,02) / 350 = 734 \text{ \$/добу};$$

- затрати на технічне постачання ($R_{м.пос.}$) 280 \\$/добу;

- навігаційні витрати, \\$/добу ($R_{нав}$) 200 \\$/добу;

- портові збори ($R_{порт}$) 42400 \\$/рейс;

- витрати з агентування (R_{ag}) 200 \$/добу;
- витрати на страхування ($R_{стр}$) 220 \$/добу.

Використовуючи значення в формулу 3.11 розраховуємо експлуатаційні витрати судна за добу:

$$R_{екс} = 2250 + 216 + 300 + 3672 + 734 + 280 + 200 + 42400 / 22,2 + 200 + 220 = 9982 \text{ $/ добу}$$

3. Розрахуємо непрямі

$$R_{кос.} = R_{екс} \cdot k_{ад}, \quad (3.12)$$

де $k_{ад}$ - коефіцієнт на адміністративно-управлінський апарат, приймаємо 2 %.

$$R_{кос.} = 9982 \times 0,02 = 200 \text{ $/добу}$$

4. Знаходимо загальні постійні експлуатаційні витрати судна за добу:

$$R_{заг} = R_{екс} + R_{кос} \quad (3.13)$$

$$R_{заг} = 9982 + 200 = 10182 \text{ $/добу}$$

5. Знаходимо загальні постійні експлуатаційні витрати судна за рейс:

$$\Sigma R_{заг.екс} = R_{заг} \cdot t_p \quad (3.14)$$

$$\Sigma R_{заг.екс} = 10182 \times 22,2 = 226040 \text{ $/рейс}$$

6. Обчислимо змінні витрати судна за добу і за рейс:

- затрати на мастильні і паливні матеріали на ходу за добу експлуатації:

$$R_x^e = k_{cm} \cdot q_x \cdot C_v \quad (3.15)$$

де k_{cm} – коефіцієнт, що враховує витрати на мастильні, обтиральні матеріали, в залежності від двигуна = 1,05 - 1,15.

$$R_x^e = 1,1 \times 58,0 \times 420 = 26796 \text{ \$/ добу}$$

- затрати на мастильні і паливні матеріали на стоянці за добу експлуатації:

$$R_{cm}^n = k_{cm} \cdot q_{cm} \cdot C_{\text{л}} \quad (3.16)$$

$$R_{cm}^n = 1,1 \times 10,4 \times 650 = 7436 \text{ \$/ добу}$$

- затрати на паливні та мастильні матеріали за рейс:

$$\Sigma R_{nep} = (R_x^m + R_x^n) \cdot t_x + (R_{cm}^m \cdot t_{cm}) \quad (3.17)$$

$$\Sigma R_{nep} = 26796 \times 18,6 + 7436 \times 3,6 = 525175 \text{ \$/рейс}$$

7. Обчислимо загальні витрати судна за рейс:

$$\Sigma R_{пейс} = \Sigma R_{заг.екс} + \Sigma R_{зм} \quad (3.18)$$

$$\Sigma R_{пейс} = 226040 + 525175 = 751215 \text{ \$/рейс}$$

8. Обчислимо прибуток судна за рейс:

$$\Sigma\Pi_{\text{рейс}} = \Sigma F_{\text{рейс}} - \Sigma R_{\text{рейс}}. \quad (3.19)$$

$$\Sigma\Pi_{\text{рейс}} = 979000 - 751215 = 227785 \text{ \$/рейс}$$

Прибуток судна т/х «TAILWIND» з порту Odessa в порт Singapore з вантажем - пшениця за рейс склав 227785 \$/рейс.

Якісних показників роботи судна в рейсі розраховуємо за методикою: [47].

1. Коефіцієнт використання календарного періоду:

$$K_e = \frac{T_{\text{екс}}}{T_{\text{к}}}, \quad (3.20)$$

$$K_e = 350 / 365 = 0,959$$

2. Обчислимо середньодобову експлуатаційну швидкість:

$$V_{\text{ср.}} = \frac{L}{t_x}, \quad (3.21)$$

$$V_{\text{ср}} = 6203 / 18,6 = 333$$

3. Де коефіцієнт ходового часу:

$$\varepsilon_x = \frac{t_x}{t_p}; \quad (3.22)$$

$$\varepsilon_x = 18,6 / 22,2 = 0,838$$

4. Продуктивність однієї тони вантажопідйомності судна в добу експлуатації складе:

$$\mu_{\varepsilon} = \alpha_z \cdot V_{cp.} \cdot \varepsilon_x, \quad (3.23)$$

$$\mu_{\varepsilon} = 0,986 \times 333 \times 0,838 = 275,15$$

5. Валова прибутковість одних судно-днів:

$$\mu = \Sigma F_{рейс} / t_p, \quad (3.24)$$

$$\mu = 979000 / 22,2 = 44099 \text{ \$/доба}$$

6. Собівартість перевезення однієї тони вантажу за рейс:

$$S_{тон} = \Sigma R_{рейс.} / \Sigma Q, \quad (3.25)$$

$$S_{тон} = 751215 / 19580 = 38,37 \text{ \$/тон}$$

7. Собівартість 1 тонно-милі за рейс:

$$S_{тон-м} = \Sigma R_{рейс.} / \Sigma Ql, \quad (3.26)$$

$$S_{тон-м} = 751215 / 121454740 = 0,0061851 \text{ \$/тон-м}$$

8. Собівартість утримання судна за добу експлуатації:

$$S_{с-д} = \Sigma R_{рейс} / t_p \quad (3.27)$$

$$S_{с-д} = 751215 / 22,2 = 33839 \text{ \$/ доба.екс}$$

10. Рівень дохідності - відношення доходів до витрат:

$$PF = \Sigma F_{рейс} / \Sigma R_{рейс} \quad (3.28)$$

$$PF = 979000 / 751215 = 1,30$$

При $PF > 1$ рейс прибутковий. Рівень дохідності (target yield) — це показник розрахунку ефективності виконаного рейсу заснований на аналізі кількісних та якісних показників роботи судна в рейсі.

Якісні показники роботи судна за експлуатаційний період обчислимо з урахуванням розрахованого експлуатаційного період роботи судна за методикою [47]:

1. Кількість рейсів за експлуатаційний період:

$$Ч_p = T_{екс} / t_p \quad (3.29)$$

$$Ч_p = 350 / 22,2 = 15,77$$

2. Об'єм перевезеного вантажу в експлуатаційний період:

$$\Sigma Q_{екс} = \Sigma Q Ч_p \quad (3.30)$$

$$\Sigma Q_{екс} = 19580 \times 15,77 = 308777 \text{ тон / рік}$$

3. Обсяг транспортної роботи в експлуатаційний період:

$$\Sigma Ql_{\text{екс}} = \Sigma Ql \cdot \text{Ч}_p \quad (3.31)$$

$$\Sigma Ql_{\text{екс}} = 121454740 \times 15,77 = 1915341249 \text{ тон-миль} / \text{рік}$$

4. Дохід в експлуатаційний період:

$$\Sigma F_{\text{екс}} = \Sigma F_{\text{рейс.}} \cdot \text{Ч}_p \quad (3.32)$$

$$\Sigma F_{\text{екс}} = 979000 \times 15,77 = 15438830 \text{ \$} / \text{рік}$$

5. Загальні затрати судна за експлуатаційний період:

$$\Sigma R_{\text{екс}} = R_{\text{рейс.}} \cdot \text{Ч}_p \quad (3.33)$$

$$\Sigma R_{\text{екс}} = 751215 \times 15,77 = 11846661 \text{ \$} / \text{рік}$$

6. Прибуток судна в експлуатаційний період:

$$\Sigma \Pi = \Pi_p \cdot \text{Ч}_p \quad (3.34)$$

$$\Sigma \Pi = 227785 \times 15,77 = 3592169 \text{ \$} / \text{рік}$$

7. Рівень дохідності роботи судна під час експлуатаційного періоду:

$$\Sigma PF = \Sigma F_{\text{екс}} / \Sigma R_{\text{екс}} \quad (3.35)$$

$$PF = 15438830 / 11846661 = 1,30$$

8. Чистий прибуток (чистий прибуток = прибуток – податки) (18% - податок на прибуток + 1,5% - військовий збір) судна за рейс:

$$\Sigma \text{Прейс} = \Sigma \text{Прейс} - \Sigma N_{\text{нал}} = \Sigma \text{Прейс} (1 - 0,195) \quad (3.36)$$

$$\Sigma \text{Прейс} = 3592169 - 3592169 \times 0,195 = 2891696 \$ / \text{рік}$$

9. Обчислимо коефіцієнт рентабельності:

$$R = \Sigma \text{Прейс} / \Sigma R_{\text{екс}} \quad (3.37)$$

$$R = 3592169 / 11846661 = 0,30$$

Для оцінка ефективності виконаного рейсу та роботи судна за експлуатаційний період відобразимо розрахункові дані в таблицю 3.3.

Таблиця 3.3

Кількісні і якісні показники виконаного рейсу

№ п/п	Найменування показників	Умовні позначення	Одиниця вимірювання	Значення
1	2	3	4	5
1	Валовий дохід	F	\$	979000
2	Затрати загальні	R	\$	751215
3	Прибуток	Π	\$	227785
4	Коефіцієнт ходового часу	ε_x		0,838
5	Середньодобова експлуатаційна швидкість	V_{cp}	милі/доб	333

6	Дохідність судна	μ	\$/доб	44099
7	Рівень дохідності	PF		1,30
8	Собівартість перевезення 1 тон вантажу	$S_{тон}$	\$/тон	38,37
9	Собівартість 1 тон-милі	$S_{тон-м}$	\$/тон-м	0,0061851
10	Собівартість утримання судна за добу експлуатації	$S_{с-д}$	\$/доб.	33839

В результаті проведених обчислювань, наведених у таблиці 3.2. зазначимо, що виконаний рейс - прибутковий. Рівень дохідності 1,30, прибуток 227785 \$ за рейс, а в експлуатаційний період прибуток буде 3592169 \$. Експлуатація судна «TAILWIND» доцільно на даній лінії. Тобто інвестування в створення судноплавної компанії доцільно та буде прибутковим.

Щодо пропозиції задля поліпшення реалізації інвестицій в розвиток флоту судноплавних компаній України для підтримки національного судовласника державі необхідно виділити наступні пріоритети:

- пільгове оподаткування прибутку при перевезенні вантажів під українським прапором на / з портів України;
- зняття митних зборів з імпорту суден, призначених для здійснення перевезень в режимі національного перевізника, з негайною реалізацією цих зборів при зміні прапора або при переході до перевезень вантажів між іноземними портами;
- звільнення від ПДВ імпорту товарів, послуг та основних фондів для власних потреб підприємств морського транспорту України, зумовлених необхідністю здійснення експортних та транзитних перевезень;

– звільнення від митних зборів і податків імпорту комплектуючих механізмів і машин, що входять в специфікацію суден, побудованих на національних верфях.

Після закінчення війни Україна має всі необхідні передумови для відродження національного морського судноплавства, трансформація яких у державну політику можлива при внесенні змін і доповнень до чинного законодавства.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ

4.1. Види аварійних ситуацій та їх класифікація

Підвищена увага до питань аварійності та розслідування надзвичайних подій на морі пояснюється необхідністю виявлення причин загибелі на морі людей, суден і вантажів та вироблення заходів щодо запобігання або зменшення числа аварій. За даними ІМО, отриманим від ряду країн, які проводили розслідування морських аварій, приблизно 80% всіх аварій на морі спричинені людським фактором: помилками судноводіїв, лоцманів, операторів, диспетчерів та інших осіб; Лондонський клуб взаємного страхування морських суден називає цифру 70%.

Згідно Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами аварійна морська подія - це подія, що виникла в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, яка спричинила, або могла спричинити людські жертви, або заподіяти шкоду здоров'ю людей, загибель судна, або втрату його морехідного стану, а також забруднення навколишнього природного середовища [51].

Класифікація аварійних морських подій.

За наслідками аварійна морська подія класифікуються на:

- дуже серйозні аварії;
- серйозні аварії;
- морські інциденти (серйозні інциденти);
- інциденти.

До дуже серйозних аварій належать аварійні морські події, що спричинили:

- загибель судна або таке його конструктивне руйнування, після якого проведення відновлювального ремонту недоцільне (катастрофа);

- залишення судна в морі екіпажем і пасажирями;

- людські жертви, загибель або зникнення людини із судна;

- зникнення судна безвісти, тобто відсутність будь-яких відомостей про судно протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, то протягом шести місяців;

- сильне забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо.

До серйозних аварій належать аварійні морські події, що не кваліфікуються як дуже серйозні аварії, але які спричинили серйозні тілесні ушкодження людині, а також пожежу, вибух, посадку на мілину, торкання, льодове або штормове ушкодження, утворення тріщин у корпусі судна тощо, які викликали:

- конструктивне пошкодження, що призвело до втрати судном морехідного стану;

- зсув вантажу або зміну його фізико-хімічних властивостей, що призвело до втрати судном морехідного стану;

- поломку, внаслідок якої виникла необхідність у буксируванні судна або наданні йому технічної допомоги, у тому числі з берега;

- пошкодження знарядь лову, що з'єднані із судном флоту рибного господарства;

- забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо.

До морських інцидентів належать аварійні морські події, через які судно або особа піддаються небезпеці або внаслідок яких може бути завдане серйозне пошкодження судну, його конструкції або заподіяна шкода навколишньому природному середовищу.

До морських інцидентів належать також:

- пошкодження засобів навігаційного обладнання, яке призвело до виведення їх з експлуатації;
- пошкодження суднових пристроїв та корпусу судна, яке не призвело до втрати морехідного стану;
- пошкодження буксирної лінії без втрати об'єкта, що буксирується;
- торкання ґрунту без пошкодження судна.

До інцидентів належать аварійні морські події, що виникли в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, які спричинили або могли спричинити незначні експлуатаційні пошкодження судну, його конструкції, обладнанню, шкоду береговим та підводним об'єктам або плавучим об'єктам, що не є суднами.

До інцидентів належать також:

- пошкодження судном засобів навігаційного обладнання, яке не призвело до виведення їх з експлуатації;
- пошкодження судном підводних інженерних споруд, що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища;
- пошкодження судном берегових споруд (причалів, хвилерізів, молів тощо), що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища.

Попередня класифікація аварійної морської події за її тяжкістю здійснюється капітаном судна.

Остаточну класифікацію здійснює орган розслідування аварійної морської події, встановлений згідно з нормами розділу 3 Положення про

класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами [51].

Класифікація аварійної морської події відповідно до видів, причин та наслідків здійснюється згідно з класифікаційної таблицею аварійних морських подій за видами, причинами та наслідками Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами.

4.2. Профілактика та заходи щодо зменшення впливу на організм людини електромагнітних та іонізуючих випромінювань

Сучасні судна оснащені передовим радіонавігаційним обладнанням, що є джерелом сильних електромагнітних випромінювань (ЕМВ). Електромагнітне поле (ЕМП), яке виникає навколо даних засобів має негативний вплив на людське здоров'я, і ризик його впливу збільшується, оскільки шкідливі радіочастоти не відчуються органами почуттів. Суднове радіочастотне обладнання є джерелом ЕМВ з широким діапазоном частот, а, у свою чергу, радіолокаційні станції – джерелами випромінювань надвисокої частоти. Рівень впливу ЕМВ визначається за розміром їх величин – взаємно перпендикулярних векторів потужності дії електричного, магнітного полів і щільності потоку енергії [52].

Сила дії ЕМВ на людський організм зазвичай підпорядкований частотному діапазону, тривалості, формі, часу опромінення, масштабів поверхні, що опромінюється, та власне особливостей організму. Вплив ЕМП на людський організм може виклати сильні та хронічні види фізіологічних порушень особи. Дані дефекти можуть бути викликані дією електронною складовою електромагнітного поля на різні функціональні системи організму, порушуючи їх структуру.

Форма дії ЕМВ на особу визначається поляризацією елементарних частинок організму та їх знаходження відносно елементів самого електромагнітного поля. Водночас у рідких середовищах організму виникають іонні струми, які породжують порушення функціонування цих систем. До того ж, клітини тканин людського організму поглинають ЕМВ, чим викликається тепловий ефект, інакшими словами місцеве чи загальне підвищення температури тіла.

Для захисту від електромагнітних випромінювань на морських судах, необхідно здійснювати наступні основні міри:

1) організаційні:

- вибір оптимальних режимів функціонування обладнання;
- розташування робочих місць на прийнятній відстані від джерела випромінювання;
- скорочення часу перебування плавскладу в зоні дії ЕМВ;

2) інженерно-технічні:

- зниження інтенсивності джерел опромінення;
- оптимальне розташування засобів (шляхом здійснення дистанційного керування засобами електромагнітних випромінювань і виключення контакту плавскладу із радіаційною зоною);
- застосування поглинальних матеріалів, які обмежують дію електромагнітних хвиль на організм людей;
- використання абсорбуючих навантажень;
- екранування систем обладнання (механізм захисного впливу, дія якого полягає у тому, що внаслідок дії ЕМП в металі екрану виникають імпульси Фуко, які створюють вторинне поле, амплітуда якого майже така сама, а фаза – протилежна екрановій. Дане слабе вторинне поле знищується екраном, чим забезпечується тотальний захист відповідного об'єкта від дії ЕМП);

- використання спеціальних корпусів, які огорожують обладнання;
- автоматизація відповідних процесів роботи із радіочастотними засобами;

3) застосування знаряд індивідуального захисту [53].

Так само, електромагнітні промені при проходженні через речовини взаємодіють з їх елементарними частинками. Маючи значну енергію квантів випромінювання, такий взаємовплив може призвести до розпаду атомів і викидання окремих електронів із електронних оболонок нейтрального атома. Через такий процес атом перетворюється на позитивно заряджений іон – здійснюється процес іонізації. Вільні електрони можуть приєднатися до нейтрального атома, утворюючи негативно заряджені іони. Аналогічно впливати на речовини можуть й елементарні частинки (електрони, протони тощо), які рухаються зі значною швидкістю. Випромінювання, взаємодія якого з середовищем призводить до його іонізації, називають іонізуючим [54].

Іонізуючі випромінювання належать до числа найбільш небезпечних і мають здатність проникати через будь-який вид живої чи неживої матерії. Проникаючи через різні речовини і взаємодіючи з ними, вони утворюють електрично заряджені атоми і молекули, що називаються іонами. Число пар іонів, створених іонізуючим випромінюванням, визначається рівнем його енергії. У зв'язку з тим, що іонізуючі випромінювання виникають в результаті спонтанного розпаду радіоактивних речовин, вони називаються також радіоактивними.

Іонне випромінювання може включати корпускулярні (альфа-, бета-, потоки протонів, нейтронів та важких ядер віддачі) та електромагнітні (гама-, рентгенівські) промені, які генерують заряджені елементарні частинки при взаємодії із речовинами. Фізіологічний ефект впливу іонних променів на живий організм характеризується об'ємом та часом дії цих промінів, рівнем іонізації речовин, клітин, який підпорядкований об'ємам поглиненої енергії,

фазою напіврозпаду та хімічною природою ізотопу, масштабами поверхні об'єкту, який опромінюється, і, звичайно, швидкістю виведення іонізуючої речовини.

Найбільш небезпечними є іонізовані ізотопи, які мають тривалий період напіврозпаду і шкідливу властивість накопичування в людських органах. Таким чином, радіоактивний кобальт залишається в кровотворних органах, фосфор – у кісткових тканинах тощо. Водночас тривалість постійної дії променів на організм залежить від періоду напіврозпаду накопиченого ізотопу та швидкості його виведення [52].

Важливо відмітити, що важливим документом, який розкриває основні радіаційні та гігієнічні норми забезпечення дозволених рівнів радіаційного впливу, є Норми радіаційної безпеки України (НРБУ-97). НРБУ-97 встановлюють норми дії радіаційних променів на організм в умовах: нормальної роботи промислових джерел іонізуючих променів; медичної діяльності; радіаційних аварій; опромінення природними техногенними джерелами.

Зважаючи на різні ефекти дії іонізованого випромінювання на людей, їх нормування проводиться відповідно до категорій осіб, які опромінюються, та чутливості їх внутрішніх органів, на які діють іонізуючі промені. Розрізняють такі категорії: А – особи, які постійно або тимчасово здійснюють діяльність, безпосередньо контактуючи із джерелами виникнення іонізуючих променів; Б – особи, які не здійснюють діяльність, безпосередньо контактуючи з об'єктами іонізуючих променів, але через розташування місць роботи поряд із відповідним обладнанням, можуть отримати опромінення; В – усе населення.

Найважливішими заходами для захисту екіпажу морських суден від дії іонізуючих променів є наступні:

- 1) радіаційно-гігієнічні та організаційно-технічні заходи для забезпечення умов праці;

- 2) використання захисних бар'єрів, які закривають відстань до джерела і час роботи із ним;
- 3) дистанційне і автоматизоване обслуговування системи;
- 4) екранування обладнання системи;
- 5) забезпечення лікувально-профілактичними засобами захисту від опромінення;
- 6) установлення контрольних рівнів – на рівні нижчому за дозові ліміти та допустимі рівні;
- 7) здійснення радіаційного та дозиметричного контролю;
- 8) вентиляція та кондиціонування повітря суднових приміщень;
- 9) використання засобів індивідуального захисту;
- 10) проведення заходів щодо захисту персоналу у випадку загрози і під час виникнення радіаційної аварії [53].

4.3. Стационарні системи пінного пожежогасіння. Тактика гасіння пожежі

Кожне морське судно, з метою забезпечення пожежної безпеки, обладнують системою пожежогасіння, призначеної для локалізації пожежі, а також швидкого і безперешкодного її гасіння. Метою створення цієї системи служить захист екіпажу і його особистого складу, а також збереження матеріальних цінностей в приміщеннях судна, і вантажу, що перевозиться.

Найбільш важливим елементом захисту суден від пожежі є протипожежна профілактика. Вона містить певний комплекс заходів щодо боротьби за живучість судна, та питання конструктивного протипожежного захисту. Засадами дій екіпажу у таких ситуаціях та вживання протипожежних заходів є норми Міжнародного кодексу по управлінню безпечною експлуатацією суден і запобіганням забрудненню (МКУБ-94, ISM-Code), Конвенції

SOLAS-74. За вимогою Конвенції SOLAS-74 на кожному судні повинен бути план протипожежного захисту судна і план дій екіпажу при оголошенні пожежної тривоги (FIREPLAN), складений національною і англійською мовами, один екземпляр якого розміщується у публічному доступі [52].

Існують наступні види суднових систем пожежогасіння: водяного, пінного, вуглекислого, порошкового пожежогасіння та парогасіння, система інертних газів та інші.

Системи піногасіння призначені для гасіння пожежовантажних танків і трюмів, паливних резервуарів, машинно-котельних і насосних відділень, кофердамів, а також житлових і службових приміщень. Пінне пожежогасіння використовується головним чином для боротьби з пожежами класу В, а за допомогою піни з низькою кратністю (з високим вмістом води) можна гасити пожежі класу А. У свою чергу є наступні системи піногасіння на морському судні:

1) гасіння хімічною піною. Хімічна піна утворюється в результаті хімічної реакції бікарбонату натрію із сульфатом алюмінію (або сульфатом заліза). Для поліпшення вогнегасних властивостей хімічної піни до неї додаються спеціальні присадки – стабілізатори. Хімічна піна має велику масову щільність і створює щільний шар. Генератори хімічної піни безперервної дії можуть бути стаціонарними і переносними. Генератор являє собою ежектор із встановленою на ньому завантажувальною лійкою для порошкового піноутворювача, який розчиняється в струмені води. Вхідний отвір генератора з'єднується рукавом або трубопроводом із пожежною магістраллю; на виході до генератора приєднаний рукав. Після початку подачі в генератор води при тиску 520-700 кПа в воронку завантажується порошковий піноутворювач. Хімічна реакція відбувається за ежектором.

Істотним недоліком генераторів хімічної піни є невідповідність їх до негайної дії, тому що порошок зберігається на суднах в герметично закритих банках, які необхідно розкривати при виникненні пожежі. Завантажувати же

бункер піногенератора порошком задалегідь недоцільно через високу його гігроскопічність. При тривалому зберіганні на відкритому повітрі пінопорошок злежується і швидко приходить в непридатність.

2) система повітряно-механічної піни різної кратності. Багатьох недоліків, властивих хімічній піні, позбавлений саме цей вид піни, що повністю замінив на сучасних морських суднах хімічну. Ця піна утворюється шляхом механічного перемішування розчину піноутворювача та води із повітрям. Аналізуючи склад даної піни, можна виділити наступні пропорції: повітря – 91%, вода – 9,6%, піноутворювач – 0,3%. Піноутворювач, необхідний для утворення повітряно-механічної піни, випускається в двох концентраціях – 3-й 6%-й. Він може працювати на прісній або морській воді, утворюючи при змішуванні з нею пінний розчин. При перемішуванні з повітрям пінний розчин розширюється. Повітря вводиться в пінний розчин на виході із рукава або трубопроводу у ручного або лафетного ствола [52].

У стаціонарних системах піногасіння (рис. 4.1.) співвідношення між повітрям і водою вибирається з таким розрахунком, щоб можна було забезпечити необхідні вогнегасні властивості піни. Як правило, чим нижча кратність піни, тим вона важча, тим менша її в'язкість і вища теплостійкість, тим вона більш текуча; електропровідність гірше утримується на вертикальних поверхнях і несесться вітром. Відповідно до даної конструкції, система пінопроводу проходить вздовж усього судна. Повітряно-пінні стволи 7, піноріжки 10, пінозливи 9, сполучені із магістральним пінопроводом 6 завдяки пінопроводу 8 забезпечує захист об'єктів 11, 12, 13. Також невід'ємними елементами даної системи є цистерна з піноутворювачем 5, відцентровий насос 2, дозуючий клапан 4, за допомогою якого регулюють витрати піноутворювача, що надходить до насоса.

Аби запустити цю систему, важливо відкрити запірні клапани 3 і запустити відцентровий насос 2. У цьому насосі здійснюється механічне перемішування піни, яка надходить із цистерни 5 піноутворювача і засмоктує

воду через клапан 1. У підсумку, отримана суміш стає емульсією. Вона направляється насосом в пінопровід 6, від нього прямує до повітряно-пінних стовбурів 7 і піноріжок 10.

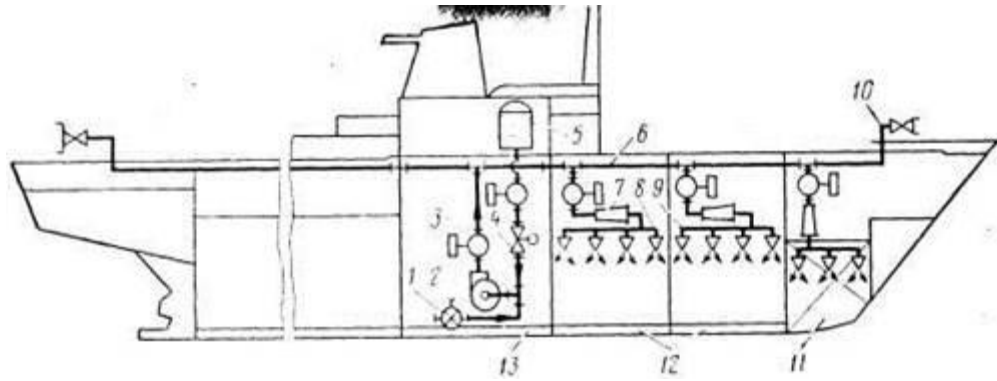


Рис. 4.1. Стаціонарна палубна система піногасіння

Джерело: [52]

Для отримання піни із високим відсотком концентрації, використовуються системи для формування емульсії із часткою води 5-6%. Потужність системи пожежогасіння піною можна розрахувати за формулою:

$$G = i \cdot S, \quad (4.1)$$

де: i – сила подачі пінного розчину;

S – площа приміщення, m^2 .

Аби вистачило запасів порошку для утворення піни та води, необхідно, щоб об'єм одержаної емульсії у 5 разів перевищував об'єми суднових приміщень. Обсяг піни, яка може бути отримана за допомогою спеціальних генераторів, повинен бути не менше:

$$V_{\text{п}} = 60kQ_{\text{пт}} \cdot 10^{-3}, \quad (4.2)$$

де: $k \approx 1000$ – концентрація піни;

$Q_{\text{пт}}$ – потужність системи подачі;

τ – час безперервної роботи системи, хв.

Увесь час роботи системи у хвилинах можна розрахувати за наступною формулою:

$$\tau = 5V_{\text{прим}} / (60 * k * Q_{\text{п}} * 10^{-3}) = 83,3 V_{\text{прим}} * (k * Q_{\text{п}})^{-1}, \quad (4.3)$$

де: $V_{\text{прим}}$ – обсяг приміщення, м³.

Формули 4.1-4.3 дають можливість визначити запас порошку для утворення піни (4.4) та запаси води (4.5):

$$V_{\text{п.у.}} = 0,05 * c * V_{\text{прим}} * k^{-1}, \quad (4.4)$$

$$V_{\text{води}} = 0,05 * (100 - c) * V_{\text{прим}} * k^{-1}, \quad (4.5)$$

де: c – концентрація піноутворювача в розчині, %.

Обладнання для подачі емульсії та інші механічні засоби, які використовуються в системі пожежогасіння піною, є необхідними для отримання необхідної кількості розчину, що повинен зберігатися за межами суднових приміщень. Тому для цього виділяється окреме місце на палубі [52].

4.4. Призначення та структура Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря з суден 1973 року. Зміст Протоколів I та II 1973 р., Протоколу 1978р. та Протоколу 1997 р. до Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року

Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден (МАРПОЛ 73) передбачає комплекс заходів щодо запобігання експлуатаційного та аварійного забруднення моря з суден нафтою; рідкими речовинами, які перевозяться наливом; шкідливими речовинами, які перевозяться в упаковці; стічними водами; сміттям; а також забруднення повітряного середовища з суден. Була прийнята під егідою Міжнародної морської організації (International Maritime Organization, IMO) в 1973 році. У 1978 році був прийнятий Протокол, що доповнює Конвенцію (1978 MARPOL Protocol), та набула чинності 2 жовтня 1983 року; прийнята Україною 25 січня 1994 року.

Мета Конвенції МАРПОЛ полягає в тому, щоб забезпечити прийняття всеосяжних заходів щодо запобігання навмисного забруднення морського середовища експлуатаційними відходами з суден практично всіма відомими шкідливими речовинами, за винятком радіоактивних.

Дана Конвенція складається зі Статей, що вводять терміни, визначення, зобов'язання і санкції, а також Протоколів і шести Додатків. Протоколи закріплюють загальні положення про зобов'язання держав-учасників щодо запобігання забрудненню моря з суден. Додатки вводять Правила щодо запобігання забруднення моря конкретними забруднюючими речовинами, а саме:

Додаток I – набув чинності 2 жовтня 1983 року. Він описує вимоги, необхідні для запобігання забруднення нафтою і нафтопродуктами. Вводить критерії щодо скидання нафти, а також поняття «особливі райони» (Чорне, Середземне, Балтійське, Північне і Червоне море, райони Перської затоки, Північно-Західної Європи, Антарктики і Карибського моря). Скидання нафти в цих районах заборонене.

Додаток II – набув чинності 6 квітня 1987 року. Він передбачає усунення забруднення води шкідливими рідкими речовинами, які перевозяться наливом. Скидання речовин дозволяється лише в приймальних

спорудах порту при певних умовах. Скидання заборонене в районі 12 миль від найближчого берега.

Додаток III – набув чинності 1 липня 1992 року. Містить загальні вимоги по пакуванню, маркуванню, документації, розміщенню і граничних кількостей шкідливих речовин, що перевозяться в упаковці для запобігання забруднення шкідливими речовинами.

Додаток IV – присвячений правилам, що належать до скидання стічних вод з суден, обладнання суден, призначеного для контролю скидання стічних вод, і прийомних споруд для прийому стічних вод в портах і терміналах, а також правилам огляду суден і видачі Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню стічними водами.

Додаток V – набув чинності 31 грудня 1988 року. Вказує, на якій відстані від берега дозволене скидання різного типу сміття.

Додаток VI – набув чинності 19 травня 2005 року. Вказує заходи щодо запобігання забрудненню із суден повітряного середовища, в тому числі озоноруйнівними речовинами, оксидами азоту, оксидами сірки, органічними сполуками [55].

Таким чином, на даний момент одними з найбільш важливих міжнародних норм, що регулюють кількість і характер викидів в море, є норми МАРПОЛ-73 і Додатки до нього, які отримали широке визнання і поширення. Важливо відзначити, що навіть якщо держава не є учасником МАРПОЛ, в силу участі в Конвенції ООН з морського права 1982 року, вона повинна дотримуватися всіх її норм.

ВИСНОВКИ

Процес управління реальними інвестиціями судноплавних компаній включає формулювання інвестиційних цілей, формування інвестиційної стратегії, вибір активів для формування інвестиційного портфеля, вибір напрямків формування інвестиційних ресурсів, оцінку ефективності інвестицій, забезпечення реалізації інвестицій і контроль досягнення інвестиційних цілей.

Традиційна система інвестиційних цілей, що включає головну, основні та допоміжні цілі, для судноплавних компаній має бути розширена шляхом введення підсистеми підтримуючих інвестиційних стратегічних цілей, які враховують специфіку реального інвестування та судноплавної діяльності. До підтримуючих інвестиційних цілей слід віднести конкурентні позиції (наприклад, частку ринку, аутсайдерство тощо), продуктивність флоту за типами суден, рівень технологічного розвитку (відновлення флоту сучасними типами суден для використання передових технологій перевезень вантажів), віковий склад флоту за типами суден, кількість сегментів фрахтового ринку, кількість географічних секцій фрахтового ринку, ступінь регулярності перевезень, час доставки вантажів та ін.

Система інвестиційних цілей має залежати від розміру та організаційно-правової форми судноплавної компанії. Тому при розробці системи інвестиційних цілей національних судноплавних компаній, сукупність цільових показників не може бути визначена однозначно як прийнятна для всіх суб'єктів цієї сфери діяльності. При встановленні цільових значень прибутковості інвестицій, вікового складу флоту, ступеня регулярності перевезень, часу доставки вантажів, з урахуванням глобального характеру судноплавства, доцільно орієнтуватися на значення цільових параметрів у конкурентів в усьому світі, а не на нормативи, отримані на

основі теоретичних оцінок.

Систематизовані принципові підходи до розробки варіантів інвестиційних рішень, передбачають можливість вибору спеціалізації та розміру тоннажу залежно від сегмента / сегментів фрахтового ринку, де планується експлуатація флоту, типу відтворення основних фондів, способу відновлення флоту (будівництво нових суден або придбання суден, що були в експлуатації), методу фінансування інвестицій, цілей інвестування і часового обрію володіння активами, часу інвестування з урахуванням фази циклу кон'юнктури фрахтового ринку.

До особливостей судноплавства, що істотно впливають на процес управління інвестиціями в розвиток флоту, віднесено високу капіталомісткість галузі, вторинний характер попиту на продукцію морського транспорту, циклічність ринкової кон'юнктури, інтернаціональний характер судноплавства, низький рівень диференціації продукції морського транспорту. Вплив на управління інвестиціями судноплавних компаній здійснюють такі фактори зовнішнього і внутрішнього середовища як державне регулювання сфери морських перевезень, наявність домінуючих фрахтувальників, прийняття рішень про участь у різних видах об'єднань морських перевізників, можливість використання різних видів інвестиційних цілей та ін.

Інвестиції в розвиток флоту можуть бути ефективними лише за умовою правильно обраного часу інвестування з урахуванням циклічного характеру кон'юнктури фрахтового ринку. Серед основних факторів циклічності виділено екзогенні фактори, до яких віднесено циклічність загальноєкономічної кон'юнктури, політичні фактори, світові та локальні війни, закриття каналів, введення торговельних обмежень, функціонування кредитно-грошової системи, та ендогенні фактори, до яких віднесено технологічні зміни в галузі морських перевезень, тривалість інвестиційного циклу і фактор ринкового настрою.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України Про інвестиційну діяльність від 18.09.1991 № 1560-XII / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 47. 646 с. URL : https://kodeksy.com.ua/pro_investitsijnu_diyal_nist.htm/
2. Закон України Про режим іноземного інвестування № 93/96-ВР від 19.03.1996 / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. №7. 57 с. URL : https://kodeksy.com.ua/pro_rezhim_inozemnogo_investuvannya.htm
3. Як залучити інвестиції в портову галузь. *Юридична Газета*. 2021. №20 (726). <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/yak-zaluchiti>
4. Бланк І. А. Управління інвестиціями підприємства. Київ: Ніка-Центр, Ельга, 2003. 480 с.
5. Інвестування : навчальний посібник / А. А.Пересада та ін. : Київ : КНЕУ, 2014. 251 с.
6. Фінансовий менеджмент : елект. навч. посібник / І. А. Бігдан та ін. Харків : ХДУХТ, 2017. 197 с.
7. Жихарева В. В. Теорія та практика інвестиційної діяльності судноплавних компаній: монографія. Одеса: ІПРЕСД НАН України, 2010. 480 с.
8. Примачов М. Т., Кузьменко Є. М. Проблеми управління стійкістю глобального ринку морської торгівлі. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Одеса: 2019. №2. С. 16-27
9. Вірянська О. В. Оцінка інвестиційної привабливості. *Вісник Національного авіаційного університету*. 2018. № 5. URL: <https://nau.edu.ua/site/variables/news/2018/5.pdf>

10. Примачов М.Т., Голубкова І.А., Сотниченко Л.Л. Глобалізм та зовнішньоекономічна діяльність морського транспорту: навчальний посібник. Одеса: ОНМА, 2007. 310 с.
11. Жихарева В. В. Ринкові цикли у судноплавстві. Збірник наукових праць Київського університету економіки та технології транспорту. Серія "Економіка і управління". Київ: 2004. №5. З. 188-195.
12. Галан Л. В. Основні шляхи активізації інвестиційного клімату України. Ефективна економіка. 2013. №4. Дніпропетровськ: ДНАСУ.
13. Примачов М.Т., Примачова Н.М., Сенько О.В., Фрасинюк Т.І. Антикризове управління у торговому судноплавстві: підручник. Одеса: ІПРіЕЕІ, 2015. 306 с.
14. Грицаєнко Г. І., Грицаєнко М. І. Аналіз господарської діяльності : навчальний посібник. Мелітополь: Люкс, 2021. 260 с.
15. Дем'янченко А. Г., Сотниченко Л. Л. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі / кол. монографія за ред. А. Г. Дем'янченко. Одеса : НУ «ОМА», 2017. 325 с.
16. Жихарева В. В. Особливості інвестиційної діяльності в судноплавній галузі. Економічні інновації. Актуальні проблеми розвитку інфраструктури виробництва. Одеса: 2006. №25. З. 59-68.
17. Чекаловець В.І., Гребенник Н.Г. Підприємницька діяльність на морському транспорті : учебн. пособ. Одеса : Фенікс, 2011. 386 с.
18. Примачов М.Т, Примачова Н.М., Голубкова І. А., Сотниченко Л. Л. Глобалізм та зовнішньоекономічна діяльність морського транспорту: навчальний посібник. Одеса: ОНМА, 2007. 310 с.
19. Економіко-правові аспекти ефективного функціонування морської транспортної індустрії: монографія / за загальною ред. д.е.н., проф. Н.Т. Ірпінь. Одеса: НУ«ОМА», 2018. 316 с.

20. Фрасинюк Т.І. Система забезпечення стійкості розвитку підсистем морської транспортної індустрії: монографія. Одеса : НУ«ОМА», 2017. 304 с.
21. Проблеми збалансованості світового ринку морської торгівлі: монографія / за загальною ред. д.е.н., проф. Н.Т. Ірпінь. Одеса: "ІздатІнформ", 2011. 320 с.
22. Примачов М. Т. Підприємництво у торговельному судноплаванні: навчальний посібник Одеса, 2008. 376 с.
23. Жихарева В. В. Мезонінне фінансування поповнення флоту та приватні судноплавні фонди. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: збірник наукових праць*. Одеса, 2009. №29. З. 128-139.
24. Жихарева В. В. Методологічні засади управління ризиками в інвестиційній діяльності судноплавних компаній. Економічні інновації. *Актуальні проблеми економіки та управління основною експлуатаційною діяльністю морського транспорту: збірник наукових праць*. Одеса, 2009. №39. З. 102-109.
25. Примачов М. Т. Проблеми збалансованості світового ринку морської торгівлі: монографія. Одеса: «ІздатІнформ», 2011. 320 с.
26. Управління економічною діяльністю судноплавних компаній: монографія / за ред. М. Т. Примачова. Одеса: НУ«ОМА», 2016. 348 с.
27. Давидюк О. О., Габ О. Г. Розвиток підприємств морського транспортного комплексу в контексті глобальної макроекономічної кон'юнктури. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. № 13. С. 12–16.
28. Жихарева В. В. Прийняття інвестиційних рішень у судноплавній галузі. *Соціально-економічні реформи у контексті європейського вибору України: третя міжнар. наук.-практ. конф.* Дніпропетровськ: 2006. С. 10-14.
29. Безкровний Є. М., Тихоніна І. І. Технологія морських перевезень : навчальний посібник. Одеса: Купrienko СВ, 2015. 277 с.

30. Жихарева В.В., Котлубай А.М, Кібік О.М. та ін. Економіка морського транспорту: навчальний посібник. Харків: «БУРУН КНИГА», 2012. 480 с.
31. Вінніков В.В. Економіка підприємства морського транспорту (економіка морських перевезень): підручник. 3-тє вид., перераб. та дод. Одеса: Фенікс, 2011. 944 с.
32. Вінніков В. В., Дацюк Н. І., Сотниченко Л. Л. Довідник з експлуатації флоту: метод. допомога. ОНМА. Одеса: Фенікс, 2004. 120 с.
33. Колосок В.М., Ходова Я.О. Економіка транспортних підприємств : навч. посіб. Маріуполь : ПДТУ, 2017. 187 с.
34. Управління економічною діяльністю судноплавних підприємств: монографія / за ред. М. Т. Примачова. Одеса: НУ«ОМА», 2016. 348 с.
35. Офіційний сайт Адміністрації морських портів. URL : <http://uspa.gov.ua/>
36. Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України. URL: www.ukrstat.gov.ua.
37. Офіційний сайт журналу «Порти України». URL : <http://portsukraine.com/>
38. Огляд морського транспорту. Review of Maritime Transport 2023, 2022. URL : <https://unctad.org/en/pages/>
39. Офіційний сайт «Центр транспортних стратегій». URL : <https://cfts.org.ua/>
40. Офіційний сайт аналітики ринків та фінансів України. URL : <https://pro-consulting.ua/>
41. Примачова Н. М. Особливості поточного формування потенціалу глобального ринку морської торгівлі. Вісник економіки транспорту та промисловості. 2011. №35. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-tekuschego-formirovaniya-potentsiala-globalnogo-rynka-morskoy-torgovli>

42. Сенько О. В. Особливості управління адекватністю розвитку торговельного флоту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. №44. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-upravleniya-adekvatnostyu-razvitiya-torgovogo-flota>
43. Сенько Є.В. Динамічність різноманіття у розвитку торговельного судноплавства. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. №51. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/dinamichnost-mnogoobraziya-v-razvitii-torgovogo-sudohodstva>
44. Коновалова Т. У., Надирян З. Л. Вплив інвестицій у основний капітал транспорту в розвитку економіки регіону. *Вісник СДТУ*. 2013. №2с (71). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-investitsiy-v-osnovnoy-kapital-transporta-na-razvitie-ekonomiki-regiona>
45. Кузьменко Ю. А. Глобалізаційні процеси світової економіки, що впливають на функціонування міжнародної транспортної системи. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. №31. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/globalizatsionnye-protsessy-mirovoy-ekonomiki>
46. Лисенков П. М., Чулкін С. Г. Ефективність інвестицій в інновації на водному транспорті. *Вісник державного університету морського та річкового флоту ім. адмірала С.О. Макарова*. 2013 року. №4 (20). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/effektivnost-investitsiy-v-innovatsii-na-vodnom-transporte>
47. Сотниченко Л.Л., Бабаченко М.В. Економіка водного транспорту: методичні вказівки розрахункової роботи. – Одеса: НУ «ОМА», 2017, с. 20.
48. Веб-сайт Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського. URL: <http://www.nbuv.gov.ua>.
49. Портал для підприємців. URL: <https://sme.gov.ua>.
50. Олексій Вадатурський: «Ми хочемо, щоб Україна була морською країною, а не країною біля моря». *Порти України*. 2021. № 6. URL: <https://www.nibulon.com/news/novini-kompanii/aleksei-vadaturskii.html>

51. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text>.

52. Манільські поправки 2010 р. до Додатка Міжнародної Конвенції про підготовку та дипломування моряків та несення вахти 1978 р. (ПДНВ 78/95); Манільські поправки до Кодексу з підготовки та дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 25.06.2010 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_052.

53. Манільські поправки до Конвенції ПДНВ (оглядова інформація) URL: http://ni.biz.ua/17/17_5/17_52271_rekomendatsii-proizvodstvu.html.

54. Іванов Б.М., Колегаєв М.О., Касилов Ю.І., Іванов О.І.. Основи охорони праці на морському транспорті: Підручник для студентів вищих навчальних закладів. Керівник авторського колективу Б. М. Іванов. Одеса: КОМПАС, 2003. 416 с.

55. Шудренко І. В. Основи охорони праці : навч. посіб. Житомир: Видавець, О. О. Євенок, 2016. 214 с.

56. Голінько В.І. Основи охорони праці: підручник. М-во освіти і науки України; Нац. гірн. ун-т. – 2-ге вид. – Д.: НГУ, 2014. 271 с.

57. Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден (МАРПОЛ 73/78). Лондон: ІМО, 2004.

Анотація

Кваліфікаційна робота на тему «Управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній» на здобуття освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавр.

В першому розділі розглянуто сутність і види управління інвестиційною діяльністю, досліджено принципи, етапи та зміст процесу управління інвестиціями в розвиток флоту судноплавних компаній, визначено цілі і задачі управління інвестиційною діяльністю та розглянуто основні функції та механізми системи управління інвестиційною діяльністю судноплавних компаній.

В другому розділі проаналізовано особливості та проблеми сучасного ринку морських перевезень, досліджено стан світового торгового флоту та інвестиційної привабливості морської галузі та визначено сучасний стан галузі морського транспорту та інвестиційної діяльності в Україні.

В третьому розділі розглянуто інвестиційну політику судноплавної компанії як напрям розвитку її діяльності, досліджено алгоритм прийняття рішень щодо інвестування в розвиток флоту судноплавної компанії та обґрунтовано доцільність інвестування в розвиток флоту судноплавної компанії.

Ключові слова: інвестиції, флот, судноплавні компанії, галузь морського транспорту.