



Економіка

УДК 338.2:656.6

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.15716826>

Економічні інструменти державної підтримки судноплавства

Копилова Ольга Володимирівна

Кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри Економіки і фінансів, Одеський національний морський університет, 65029, Україна,
м. Одеса, вул. Мечникова, 34, okopylova1981@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0002-9163-3369>

Прийнято: 29.05.2025 | Опубліковано: 13.06.2025

Анотація. У дослідженні проаналізовано сучасні економічні інструменти державної підтримки судноплавства в світі. **Мета.** Метою статті є дослідити сучасні економічні інструменти державної підтримки суднобудування на міжнародному рівні з акцентом на європейський досвід, оцінити їх ефективність та визначити найбільш прийнятні для розвитку українського судноплавства. **Методи.** Дослідження ґрунтується на аналізі звітів міжнародних організацій та інституцій (ОЕСР, Європейський інвестиційний банк, Європейська комісія, ООН). Проведено аналіз та порівняння існуючих економічних інструментів державної підтримки судноплавних та суднобудівних компаній, здійснено контент-аналіз стратегічних документів. **Результати.** Визначено, що процеси декарбонізації та діджиталізації судноплавної галузі неможливі без значних інвестицій та державної підтримки. Проаналізовано низку державних та міждержавних економічних інструментів підтримки судноплавства: фінансова допомога ЄС морській галузі через Фонд Horizon ЄС, податкові пільги, державні інвестиції, державні гарантії позик, робота експортно-кредитних агентств, підтримка шипінгових контрактів



через державні банки, короткострокові та довгострокові інвестиції у верфі чи судноплавні компанії, «боргові канікули», націоналізація (повна або тимчасова) тощо. **Висновки.** Визначено, що ринок суднобудування є унікальним, складним та неоднорідним. В результаті аналізу міжнародного досвіду визначено, що державна підтримка судноплавства є не тільки необхідною, а й нормальною умовою функціонування галузі. За допомогою непрямих інструментів державної підтримки з'являється можливість підтримки депресивних компаній, вирівнювати циклічні коливання галузі та компенсувати вплив зовнішніх негативних чинників, в тому числі міжнародні фінансові кризи чи світові пандемії. Практична значущість дослідження полягає в обґрунтуванні підходів до вибору економічних інструментів державної підтримки судноплавства. Виявлено, що для розвитку українського судноплавства є вкрай необхідною двостороння підтримка, як суднобудування, так і судновласників, із залученням європейських інститутів.

Ключові слова: судноплавство, державні інвестиції, декарбонізація, експортні кредити, діджиталізація, фінансування суднобудування, ризики.

Economic instruments of state support for shipping

Olha Kopylova

PhD in economics, Associate Professor of the Department of Economics and Finance,
Odesa National Maritime University, 34 Mechnikova St., Odesa, 65029, Ukraine,
okopylova1981@gmail.com,
<https://orcid.org/0000-0002-9163-3369>

Abstract. The study analyzes modern economic instruments of state support for shipping in the world. **Purpose.** The purpose of the article is to investigate modern economic instruments of state support for shipbuilding at the international level with an emphasis on European experience, assess their effectiveness, and determine the most appropriate ones for the development of Ukrainian shipping. **Methods.** The study



is based on the analysis of international organizations and institutions reports (OECD, European Investment Bank, European Commission, UN). An analysis and comparison of existing economic instruments of state support for shipping and shipbuilding companies was conducted, and a content analysis of strategic documents was carried out. **Results.** It was determined that the processes of decarbonization and digitalization of the shipping industry are impossible without significant investments and state support. A number of state and interstate economic instruments to support shipping were analyzed: EU financial assistance to the maritime industry through the EU Horizon Fund, tax breaks, state investments, state loan guarantees, the work of export credit agencies, support for shipping contracts through state banks, short-term and long-term investments in shipyards or shipping companies, "debt holidays", nationalization (full or temporary), etc. **Conclusions.** It was determined that the shipbuilding market is unique, complex and heterogeneous. As a result of the analysis of international experience, it was determined that state support for shipping is not only necessary, but also a normal condition for the functioning of the industry. With the help of indirect state support instruments, it is possible to support depressed companies, smooth out cyclical fluctuations in the industry and compensate for the impact of external negative factors, including international financial crises or global pandemics. The practical significance of the study lies in substantiating approaches to the choice of economic instruments for state support for shipping. It was found that bilateral support, both for shipbuilding and shipowners, with the involvement of European institutions, is extremely necessary for the development of Ukrainian shipping.

Keywords: shipping, public investments, decarbonization, export credits, digitalization, shipbuilding financing, risks.

Постановка проблеми. Судноплавство є найголовнішим видом транспортування ресурсів та товарів в усьому світі та вважається фундаментом світової торгівлі. Одночасно з цим, головною проблемою розвитку судноплавства виступають нестабільність та циклічність галузі. Дохід



судноплавної галузі складається із фрахтових ставок, на які мають комплексний вплив низка чинників: кон'юнктура товарних ринків та ринків ресурсів, новини, зміни в законодавстві та ліцензуванні, екологія та кліматичні зміни, динаміка фінансових ринків, різноманітні глобальні економічні чинники, морські аварії, профспілки, політичні та військові події і т.д.

Протягом багатьох десятиліть банки відігравали ключову роль у фінансуванні судноплавної та суднобудівної галузі. Банківські кредити вважаються історично найбільшим джерелом фінансування що забезпечує інноваційний розвиток міжнародних судноплавних компаній. Зростання обсягів інвестицій у суднобудування визначається не тільки вимогами жорсткої ринкової конкуренції та сучасними підходами до забезпечення вимог безпеки експлуатації, а й необхідністю застосування інноваційних технологій декарбонізації, що вимагають дуже великий обсяг інвестицій [1].

Однак, за останні 20 років ми спостерігаємо стрімке скорочення європейського банківського кредитування судноплавних компаній як результат впровадження Базельських стандартів. Тому значно зростає актуальність дослідження альтернативних економічних інструментів фінансування судноплавства, в тому числі державних.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Широке коло досліджень присвячено проблемам визначення та реалізації фінансової стратегії підприємств морського бізнесу: О.В. Воркунова, К.О. Коцюбенко, Н.В. Ярова виділяють основні області, зміни в яких істотним чином впливають на розвиток морського транспорту, і які необхідно враховувати при формуванні і реалізації національної морської політики України і стратегії розвитку окремих підприємств морської галузі [2].

В.В. Жихарева, Р.А. Бундюк, О.С. Власенко, М.С. Соколова [3] аналізують сучасні тенденції розвитку ринків, які впливають на формування грошових потоків у судноплавній галузі, портфель фрахтових стратегій судноплавних компаній, теорії циклічності й ціноутворення в різних секторах судноплавства, сучасні тенденції державного регулювання судноплавної галузі.



Н.Б. Гайванович [4] та О.А. Шевчук приділяють більше уваги конкурентоспроможності та конкурентним стратегіям логістичних компаній, а також аналізують поточні тенденції, проблеми та перспективи розвитку українського та світового секторів морського транспортного господарства.

Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку досліджують О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, В.М. Русан, вони розглядають судноплавство як об'єкт впливу державної морської політики [5]. Більшість досліджень щодо проблем фінансового забезпечення судноплавства опубліковано закордонними авторами: P. Barwick, M. Kalouptsidi, N. Zahur [6], L. Daniel, T. Adachi, S. Lee [7] та інші – вони базуються на теоретично обґрунтованій емпіричній методології, що спирається на оцінці моделі рівноваги галузі для вимірювання прихованих субсидій, оцінки їхнього впливу на добробут внутрішньої та світової економіки, а також оцінки ефективності різних політичних рішень.

Таким чином зазначені наукові джерела свідчать про комплексне та всебічне вивчення сучасних проблем розвитку судноплавства, проте актуальним залишається питання саме економічних інструментів державної підтримки, оцінки їх ефективності та доцільності.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри наявності значної уваги науковців і практиків до проблем фінансування та розвитку судноплавства, низка аспектів залишається недостатньо дослідженою. Зокрема, в українському науковому дискурсі найбільше уваги приділяється саме розвитку морегосподарського комплексу України у сукупності, значний акцент робиться на побудову національних стратегій та імплементацію програм розвитку.

Більшість досліджень не враховують чи приділяють незначну увагу світовим проблемам судноплавства, закордонним методам їх вирішення, що є особливо важливим в умовах інтеграції до Європейського Союзу.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою даної статті є дослідити сучасні економічні інструменти державної підтримки



суднобудування на міжнародному рівні з акцентом на європейський досвід, оцінити їх ефективність та визначити найбільш прийнятні для розвитку українського судноплавства.

Для досягнення цієї мети сформульовано наступні завдання:

- визначити передумови необхідності держаної підтримки суднобудування в сучасних умовах;
- охарактеризувати сучасний стан суднобудівної галузі під впливом фінансово-економічних глобалізаційних викликів;
- проаналізувати існуючі економічні інструменти державної підтримки судноплавства та визначити найбільш ефективні та перспективні для використання;
- сформулювати рекомендації щодо застосування економічних інструментів державної підтримки судноплавства в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. В останні роки судноплавна галузь перебуває під зростаючим тиском щодо скорочення викидів вуглецю. Все більш суворі правила, пов'язані з викидами вуглецю, призвели до зростання інтересу галузі до різних підходів до досягнення мети суден з нульовим рівнем викидів. Підраховано, що на судноплавство припадає до 3% світових викидів CO₂, що перевищує показники авіації [1]. Прогнозують, що за умов відсутності контролю, викиди можуть різко зрости до 2050 року у відповідь до зростання обсягів міжнародної торгівлі. Екологізація глобальних ланцюгів постачання також критично залежить від морських викидів; без більш екологічних суден товари, які вони транспортують, теж не можуть бути екологічними. Таким чином прийнято, що суднобудівна промисловість несе відповідальність за проектування та будівництво суден, які є цифровими, енергоефективними та здатними використовувати альтернативні види палива, щоб прокласти шлях до вуглецевого нейтрального майбутнього [1].

Таким чином, ми спостерігаємо за зростанням нової глобальної проблеми. Суднобудування, що має не тільки конкурувати за швидкість та безпеку



транспортування вантажів, в сучасних умовах має відповідати низці міжнародних умов та стандартів щодо декарбонізації. Це відображено в наступних стандартах: Індекс Енергоефективності для Існуючих Суден, Індикатор Інтенсивності Викидів Вуглецю, Індекс Енергоефективності Проектування, План Управління Енергоефективністю Судна і т.д.

З однієї сторони, швидка декарбонізація флоту неможлива без державних інвестицій чи дотацій від міжнародних фондів. Це зумовлене тим, що в останні два десятиліття спостерігається скорочення європейського банківського кредитування судноплавних компаній. На це дуже активно вплинуло впровадження Базельських стандартів, які застосовуються до всіх міжнародних банків з метою усунення недоліків кредитування, що призвели до глобальної фінансової кризи 2007-2008 рр. Відповідно Базельські стандарти покликані забезпечити нормативну основу для зміцнення банківської системи: більш високі критерії співвідношення капіталу та інші нормативні вимоги центрального банку, включно з тими, що визначені ЄС, призвели до обмеження коштів, доступних для сектору судноплавства. Ця ситуація погіршилася прагненням самих банків зменшити наявний зворотний ризикований вплив судноплавства на них, внаслідок високої волатильності та невтішних прибутків морської галузі. Останнім часом банки все більше віддають перевагу заробітку на комісії, а не на відсотках, кредитуючи лише під активи з низьким ризиком. Ризики для інвесторів і кредиторів часто співпадають з ризиками для самих логістичних компаній, адже можливість повернути вкладені кошти – найголовніше, що цікавить інвестора або кредитора [8].

Декарбонізація судноплавства до 2050 року потребуватиме значних інвестицій, за деякими оцінками, щороку потрібно додатково від 8 до 28 мільярдів доларів, щоб забезпечити можливість декарбонізації суден до цієї дати. Очікується, що інвестиції в паливну інфраструктуру перевищать інвестиції в саме суднобудування. Розширення інфраструктури виробництва, розподілу та бункерування спеціального до 2050 року вимагатиме щорічних інвестицій приблизно від 28 до 90 мільярдів доларів США. Оцінки показують, що повна



декарбонізація може збільшити річні витрати на паливо на 70-100 % порівняно з поточним рівнем [9].

З іншої сторони, державна галузева політика відноситься до програми уряду щодо формування структури промисловості шляхом сприяння певним галузям або секторам. Таким чином, в умовах, коли держава вважає за пріоритет номер один розбудову суднобудівної галузі – відбувається активне державне інвестування. Яскравим прикладом є суднобудування Китаю, який лише у 2000 році вийшов на цей ринок. За 15 років Китай випередив Японію та Південну Корею і став провідним у світі виробником суден за обсягами виробництва.

Національні та місцеві органи влади Китаю надавали численні субсидії для суднобудування, які поділяють на три групи. По-перше, були встановлені спеціальні ціни на землю вздовж прибережних регіонів, нижчі за ринкові ціни, у поєднанні зі спрощеними процедурами ліцензування: так звані «вхідні субсидії», що стимулювали створення нових верфей.

По-друге, регіональні уряди створили спеціалізовані банки, щоб надавати верфям «інвестиційні субсидії» у формі вигідного фінансування, включаючи довгострокові позики під низькі відсотки і пільгову податкову політику.

По-третє, уряд Китаю також використовував «виробничі субсидії» різних форм, таких як субсидування матеріальних витрат, експортні кредити та фінансування покупців. Вітчизняна сталеливарна промисловість, яку підтримував уряд, забезпечувала дешеву сталь, яка є важливою сировиною для суднобудування. Експортні кредити та фінансування покупців державними банками зробили нові та нові китайські верфі більш привабливими для світових покупців [6].

В таких умовах відбулось значне падіння обсягів європейського суднобудування. При тому, що у 2023 році європейські власники розмістили найбільшу частину (47%) нових глобальних замовлень у вартісному вираженні. З них 85% було призначено китайським і південнокорейським суднобудівникам і лише 8% спрямовано на Європу. Європейські верфі більше не будують великі контейнеровози, танкери та балкери, тому що вони програли в конкурентній



боротьбі за вантажне суднобудування азійським країнам за останні десятиліття [10].

Європейські суднобудівні асоціації на чолі з асоціацією суднобудівних заводів і морського обладнання Sea Europe займаються розробкою аргументів для ЄС і національних урядів у Європі щодо формалізації центральної політики, спрямованої на протидію домінуванню азійських суднобудівників, і переорієнтації «зеленого» фінансування, що виплачується на судновласників щодо суден, побудованих у Європі. Вже декілька років фінансова допомога ЄС морській галузі доступна через Фонд Horizon ЄС, податкові пільги та Зелену угоду. Однак спостерігається значна конкуренція суднобудування з іншими морськими галузями, в результаті фінансування не є цільовим та є надто розпорошеним. Sea Europe виступає за створення єдиного морського фонду, мета якого не тільки фінансування декарбонізації флоту, а й підтримка саме європейського суднобудування в конкурентній боротьбі з китайськими компаніями.

Суднобудівний і судноремонтний сектор ЄС у 2021 році створив валову додану вартість у розмірі 18 мільярдів євро, що на 21% більше порівняно з 2020 роком і на 12% порівняно з піком 2019 року. Валовий прибуток у 4,6 мільярда євро зріс на 52% порівняно з попереднім роком. Обороти за 2020 рік склав 55,7 мільярда євро, що на 4% менше, ніж у попередньому році [11].

Спробуємо проаналізувати роль та значення державних інвестицій у розвитку суднобудування в країнах Західної Європи. Державні інвестиції в Європейському Союзі залишалися стабільними протягом 2020-2023 рр., незважаючи на низку криз, таких як пандемія COVID-19, збої в глобальних ланцюжках поставок, різке зростання цін на енергоносії та політична нестабільність, спричинена вторгненням РФ в Україну. Загалом на початок 2024 р. державні інвестиції відновилися після тривалого спаду. Великі структурні проблеми, пов'язані зі зміною клімату та діджиталізацією, вимагають ще більших інвестицій для трансформації економіки. Незважаючи на те, що більшість інвестицій має надходити від приватного сектору, державні інвестиції



відіграють певну роль у забезпеченні суспільних благ і каталізуванні приватних інвестицій.

Відносне значення транспорту і зв'язку поступово зростає. Інвестиції в інфраструктуру групують в п'ять основних секторів діяльності: комунальні послуги, транспорт, зв'язок, охорона здоров'я та освіта (рис. 1).

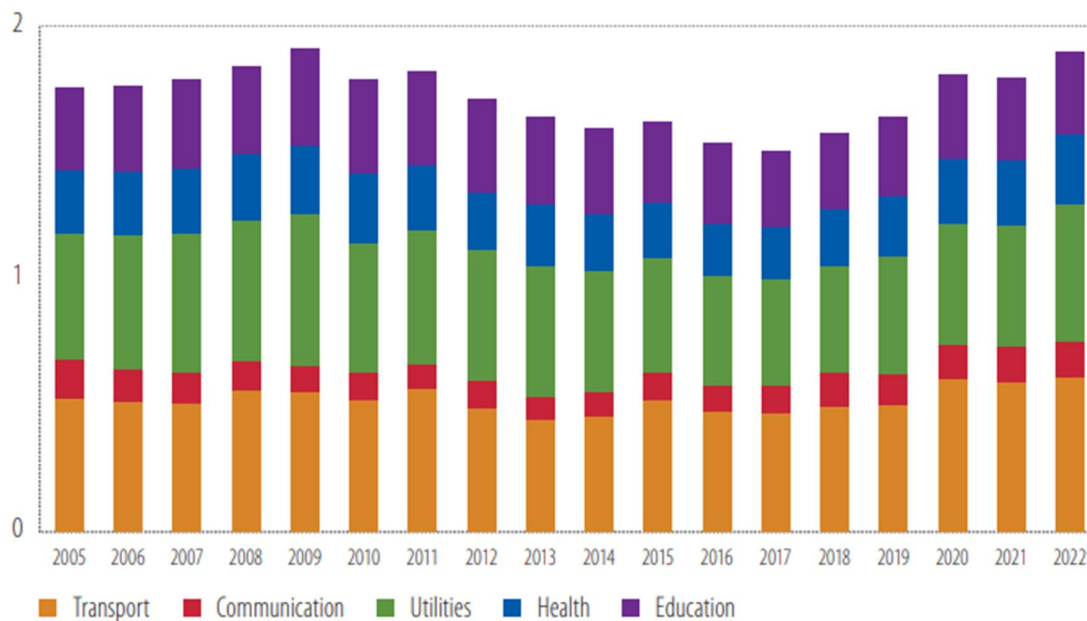


Рис. 1. Фінансування інфраструктури в Європейському Союзі (% GD), за секторами [12].

Рис. 1 наочно демонструє зміну політики державного фінансування транспорту починаючи з 2019 року на загальному фоні зростання державних інвестицій. Однак, слід зазначити, що згадані процеси почались набагато раніше. Після глобальної фінансової кризи 2007-2008 років та втечі приватного капіталу з європейської суднобудівної індустрії, європейські, національні та регіональні уряди значно підтримали суднобудівний сектор. Державна допомога більшою мірою регулюється законодавством на європейському рівні (OECD 2015: 36) і все більше характеризується законодавством і спеціальними схемами допомоги починаючи з 1970-х років. Ці схеми були інтегровані з ширшими правилами державної допомоги, щоб стандартизувати регулювання в різних галузях. Остання спеціальна програма допомоги для суднобудування діяла з 1 січня 2012



року по 30 червня 2014 року та охоплювала регіональну та інноваційну допомогу, а також експортні кредити. Пострафкова державна допомога суднобудівній галузі відповідає загальним правилам ЄС без галузевих положень (OECD 2015: 36).

Відновлення суднобудівної промисловості після 2008 року де-факто співфінансувалося державними гарантіями позик. Наприкінці 2008 року KfW-Mittelstandsbank (KfW в основному діє від імені державного сектора) розширив свою пропозицію фінансування з метою забезпечення кредитування економіки під час фінансової кризи. З цією метою KfW створив спеціальну програму, згідно з якою на 2009 рік економіці було надано до 15 мільярдів євро на «корпоративне фінансування». Фінансування на період будівництва суден вважалося інвестицією в розумінні програми, і таким чином могло використовуватися верфями. В результаті Deutsche KfW надав гарантії на 90% обсягу кредитів для суднобудування [13].

Дуже важливим інструментом втручання держави у суднобудівну галузь з метою підтримки її розвитку стала робота експортно-кредитних агентств (ЕСА) - це приватні компанії, що діють від імені уряду країни, або самі по собі державні установи, які надають підтримку експорту товарів і послуг національних компаній, або ще вважаються найбільшою групою міжнародних державних фінансових установ. ЕСА надають низку різноманітних продуктів і послуг, включаючи гарантію погашення позики фінансовою установою закордонному покупцеві, страхування від несплати кредиту, наданого експортером закордонному покупцю, і надання прямих позик або кредитів за кордоном. Поєднання невизначеності на морському ринку та змін у фінансовому секторі означає, що зараз багато банків розглядають ЕСА як неодмінну передумову фінансування в галузі судноплавства [14].

ЕСА втручаються в рамках Угоди ОЕСР щодо офіційно підтримуваних експортних кредитів («Угода») та її галузевої домовленості щодо експортних кредитів для суден (SSU) для учасників цих двох угод. За період 2008-2017 рр. найбільший обсяг фінансування, наданий за умовами Угоди та SSU, був у 2014



році і сягнув 19,64 млрд доларів США, а найменший – у 2012 році – 3,13 млрд доларів США. У 2017 році загальний обсяг фінансування ЕСА за умовами Угоди та SSU для новобудов досяг 12,5 мільярдів доларів США [15].

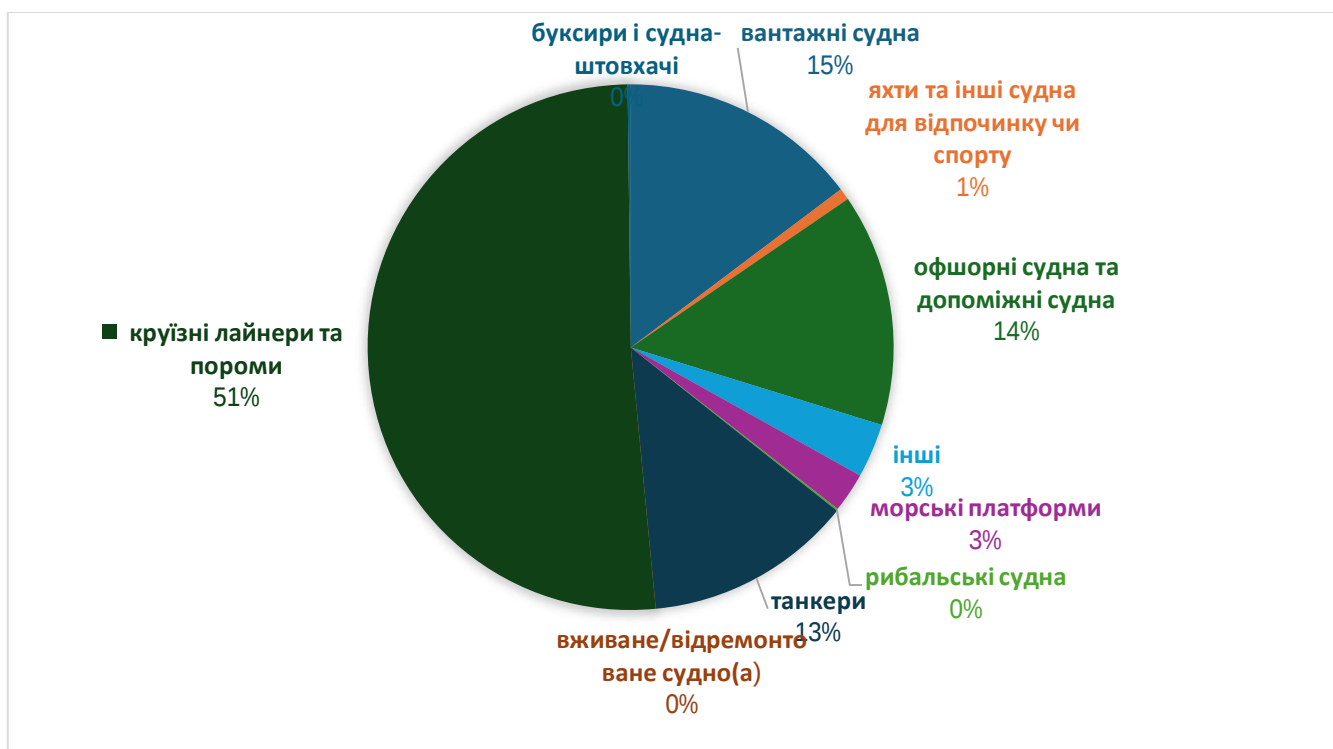


Рис. 2. Експортні кредити, які підтримуються згідно з SSU, відповідно до типу судна протягом 2008-2017 рр.

Джерело: складено автором на основі аналізу [15].

Дуже цікавим є результат дослідження структури державної підтримки суднобудування країн-членів ОЕСР за сферами застосування суден. За результатами ми спостерігаємо чіткий фокус державної політики підтримки саме на будівництві круїзних лайнерів та поромів – трохи більше 51%. Цей факт свідчить про чітку стратегію розвитку саме цього сегменту та ясне розуміння відсутності достатніх ресурсів для серйозної конкуренції з китайським будівництвом транспортних суден (рис. 2).

ЕСА також можуть надавати іншу підтримку, таку як гарантії відшкодування, позики на оборотний капітал та інвестиційні позики, які не є експортними кредитами і, отже, не розміщуються згідно умовам Угоди чи SSU. Технічні гарантії видаються банками від імені експортера для забезпечення



повернення початкового внеску - гарантії повернення коштів, гарантії передоплати - або виконання комерційного контракту - гарантії виконання. ЕСА пропонують суднобудівним заводам засоби обігового капіталу.

Існують також інші канали державної підтримки суднобудування, ніж ЕСА. В азійських країнах, наприклад, широко застосовується підтримка шипінгових контрактів через державні банки. У Франції за участю Французького фонду промислового розвитку CFDI відбувається повне або часткове гарантування кредитних програм або надання обігових коштів. Уряди можуть підтримувати шляхом прямої участі у капіталі верфей або судноплавних компаній на короткі періоди або в якості довгострокових інвестицій. Уряди також можуть поєднувати різні інструменти щоб забезпечити повну програму підтримки суднобудування.

Наступний виклик для суднобудування постав із пандемією COVID-19. Під час та після пандемії державна підтримка також була важливим стабілізатором для галузі за допомогою як короткострокових, так і довгострокових інструментів. У короткостроковій перспективі регіональні та національні уряди відреагували на пандемію шляхом використання існуючих та нових фінансових інструментів, створених під час кризи. Як видно з рис. 2 преференції державної політики підтримки суднобудування буди направлені на сегмент круїзних лайнерів та поромів. Однак саме цей сегмент найбільше постраждав від пандемії COVID-19 та зазнав найбільшої стагнації. За даними SEA Europe (2020), круїзні та поромні судна в сукупності становили лише близько 0,5 млрд доларів США з точки зору глобальної вартості інвестицій у новобудови в січні-квітні 2020 року, що на 93% менше, ніж у попередньому році. У той же час зростає невизначеність у графіку постачання круїзних суден, а також кількість випадків утилізації круїзних суден: у 2020 році сім суден було продано на металобрухт [7].

Задля підтримки суднобудівної галузі застосовували дві групи заходів: прямі та непрямі. Розглянемо найбільш дієві непрямі методи підтримки. Перш за все уряди європейських країн впровадили «боргові канікули» для круїзних судноплавних компаній на один рік. Фактично це означало тимчасове



призупинення погашення кредиту у випадку гарантованих державою кредитів для будівництва круїзних суден.

По-друге, було оголошено державні публічні тендери на будівництво кораблів Військово-Морського флоту з метою допомогти компенсувати скорочення приватних замовлень у суднобудуванні. Успішним прикладом цього заходу можна вважати кейс компанії Neptun Yard (Meyer Werft), яка раніше спеціалізувалась на круїзних лайнерах та особливо постраждала від спаду замовлень. У 2021 році у консорціумі з компанією Lürssen було укладено контракт на два нових танкера [16].

Щодо прямого методу підтримки шляхом додаткового кредитування суднобудівних компаній, то він виявився неефективним. Головною метою було визначено недопущення кризи ліквідності на судноверфях. Зазначені кредити видавались з Фонду економічної стабілізації, спеціально створеного для галузевих проблем, пов'язаних з COVID-19. Ефект кредитування був неоднозначним та викликав досить багато критики за значні втрати державного бюджету.

Найбільш радикальний метод державної підтримки - це повернення у державну власність, хоча б тимчасове, окремих верфей. Показник відсотку власності, що контролювався державою, в різних випадках коливався від 25 до 80. Така поведінка держави надала впевненості замовникам, що флот, який вони замовили, обов'язково буде побудовано.

Під час повоєнного відновлення проблема створення українського флоту набуде особливої актуальності. Наразі більшість суден, що навіть опосередковано належить українським власникам, зареєстровані в іноземних юрисдикціях. Однак існує необхідність активізації річкового вантажообігу, що значно зріс під час повномасштабних військових дій в Україні. Експерти прогнозують значне зниження обсягів річкових перевезень після закінчення миру, однак цей напрямок завжди був присутній у стратегіях розвитку логістичних маршрутів. Таким чином, побудова власного нового флоту барж стане нагальною необхідністю. Державна підтримка відповідно до



європейського досвіду вимагатимете значних державних коштів, що буде недоцільним в умовах повоєнного відновлення. В умовах поступової інтеграції України до ЄС вважаємо доцільним укладання двосторонніх державних угод із залученням прямих інвестицій, як довгострокових так і короткострокових, з метою індустріального оновлення українських верфей. З другої сторони, іноземні банки зможуть кредитувати судновласників під державні гарантії.

Висновки. У дослідженні виявлено, що ринок суднобудування є унікальним ринком, оскільки він відповідає довгостроковій логіці під впливом великої кількості зовнішніх факторів. В результаті аналізу міжнародного досвіду визначено, що державна підтримка суднобудівної галузі є не тільки необхідною, а й нормальною умовою функціонування галузі. За допомогою непрямих інструментів державної підтримки з'являється можливість не стільки підтримувати депресивні компанії, скільки вирівнювати циклічні коливання галузі та компенсувати вплив зовнішніх негативних чинників, в тому числі міжнародні фінансові кризи чи світові пандемії.

Практична значущість дослідження полягає в обґрунтуванні підходів до вибору економічних інструментів державної підтримки судноплавства. Виявлено, що для всебічного розвитку українського судноплавства є необхідною двостороння підтримка, як суднобудування, так і судновласників, із залученням європейських інститутів.

Подальші дослідження слід зосередити на оцінці ефективності довгострокових іноземних інвестицій у судноплавство в Україні. Це дозволить більш точно визначити їх доцільність, джерела та структуру.

Список використаних джерел

1. OECD: Decarbonise the maritime sector to meet net-zero goals. URL: <https://www.oecd.org/en/topics/shipbuilding.html> (дата звернення 28.05.2025)
2. Ярова Н.В., Воркунова О.В., Коцюбенко К.О. Впливові фактори реалізації фінансової стратегії підприємств портової діяльності. *Розвиток методів*



управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. Праць. 2021. № 4 (77). 16-31. URL: [10.31375/2226-1915-2021-4-16-31](https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-4-16-31) (дата звернення 28.05.2025)

3. Жихарева В.В., Бундюк Р.А., Власенко О.С., Соколова М.С. Економіка судноплавства і сервісної діяльності: глобальні тренди й трансформація: монографія. Одеса: ОНМУ, 2023. 352 с.

4. Гайванович Н. В., Шевчук О. А. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку морських вантажних перевезень в Україні та світі. *Економічний вісник НТУУ «Київський політехнічний інститут»*. 2023. №25. С. 59–64

5. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. / [Собкевич О. В. та ін.] ; Нац. ін-т стратег. дослідж. - Київ : НІСД, 2016. - 68 с.

6. Barwick P., Kalouptsi M., Zahur N.. Industrial policy: Lessons from shipbuilding. URL: <https://cepr.org/voxeu/columns/industrial-policy-lessons-shipbuilding> (дата звернення 28.05.2025)

7. Daniel L., Adachi T., Lee S. Shipbuilding market developments, first semester 2022: Monitoring developments in ship supply, demand, prices and costs. *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*. 2022. No. 132. OECD Publishing. Paris. URL: <https://doi.org/10.1787/e511558d-en>. (дата звернення 28.05.2025)

8. Копилова О., Іванцов В., Сорочан В. Ризики фінансування інновацій у логістичних компаніях. *Економічний аналіз*. 2023. Том 33, № 3, 266-275. URL: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.266> (дата звернення 28.05.2025)

9. Review of Maritime Transport 2023. *United Nations Publications*. 2023. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf (дата звернення 28.05.2025)

10. 2023 Shipbuilding market analyses. Association Sea Europe. April 2024. URL: https://www.seaeurope.eu/images/2023_Shipbuilding_Market_Analysis_April_2024.pdf (дата звернення 28.05.2025)

11. Shipbuilding and repair. European Commission. EU Blue Economy Observatory. URL: https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/eu-blue-economy-sectors/shipbuilding-and-repair_en (дата звернення 28.05.2025)



12. Investment Report 2023/2024: Transforming for competitiveness. European Investment Bank (EIB). 2024. URL: https://www.eib.org/attachments/publications/20230323_investment_report_2023_chap2.pdf (дата звернення 28.05.2025)

13. Hüttenhof F., Jaehrling K. Country Report Germany, European shipbuilding in a globalised market: the transformation of the German shipbuilding industry: a transnationalised growth model under pressure, Report 2024.06, ETUI. 49 p.

14. The Asia Issue, Money on the move. Marine Money. 2018. Vol 34/5. URL: <https://www.marinemoney.com/publications> (дата звернення 28.05.2025)

15. Daniel L., Yildiran C. Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies. *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*. 75, OECD Publishing. 2019. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/08/ship-finance-practices-in-major-shipbuilding-economies_2549ca40/e0448fd0-en.pdf (дата звернення 28.05.2025)

16. Assies Ch. Baustart für Marine-Schiffe auf der Meyer Werft in Papenburg. URL: <https://www.noz.de/lokales/papenburg/artikel/papenburger-meyer-werft-bau-fuer-marine-schiffe-startet-45023054> (дата звернення 28.05.2025)