

hepage.ua/ua/news/yaki-varianti-vidnovlennya-ukrayini-ye-u-povoyennij-chas.

2. Деякі питання присудження (позбавлення) наукових ступенів: постанова Кабінету Міністрів України від 17.11.21 № 1197 (зі змінами). *Офіційний портал Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1197-2021-%D0%BF#Text>.

3. Великий тлумачний словник сучасної української мови / укл. О. Єрошенко. Донецьк: ТОВ «Глорія Трейд», 2012. 864 с.

4. Про затвердження норм часу для планування і обліку навчальної роботи та переліків видів навчальної, методичної, інноваційної, наукової, організаційної роботи та іншої педагогічної діяльності педагогічних і науково-педагогічних працівників закладів фахової передвищої освіти: наказ Міністерства освіти і науки від 18.06.2021 № 686. *Офіційний портал Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1092-21#Text>.

5. США впровадили на Близькому Сході українську антидронову технологію – Reuters. *Укрінформ*. 2026. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/4115331-ssa-vprovadili-na-blizkomu-shodi-ukrainsku-antidronovu-tehnologiu-reuters.html>

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-606-8-17>

ІННОВАЦІЙНІ ІНСТРУМЕНТИ ПОДОЛАННЯ ОБМЕЖЕНЬ ВИХОДУ КОМПАНІЙ НА МІЖНАРОДНІ РИНКИ КАПІТАЛУ: КЕЙС СУДНОПЛАВНОЇ ГАЛУЗІ

Копилова Ольга Володимирівна

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки і фінансів,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Сорочан В'ячеслав Ігорович

*аспірант кафедри економіки і фінансів,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Міжнародні ринки капіталу є джерелом фінансування для багатьох капіталомістких галузей економіки, які потребують значних інвестицій в основні засоби: автомобілебудування, енергетика, гірничодобувна промисловість, важка промисловість, інфраструктура та транспорт. Не

виключенням є і судноплавство, яке історично завжди було основою світової торгівлі та наразі зазнає глибоких трансформаційних змін. Період структурних перетворень у галузі морського транспорту зумовлений активізацією діяльності міжнародних регуляторних інституцій у сфері декарбонізації, інтенсивною цифровізацією бізнес-процесів, а також впливом макроекономічних і геополітичних викликів. Наслідком впливу цих чинників є потреба в оновленні флоту, відповідності операційних та управлінських процесів екологічним вимогам. Для подолання цього періоду системних перетворень судноплавні компанії потребують колосальних фінансових ресурсів, доступ до яких обмежується низкою ризиків. Особливо відчувають брак ліквідності малі та середні оператори, які не відповідають консервативним критеріям і вимогам Базель IV та «Принципам Посейдона» (Poseidon Principles).

Виникає очевидна потреба у використанні інноваційних підходів та інструментів для подолання обмежень виходу на міжнародні ринки капіталу – альтернативних способів фінансування, цифрових активів та комплексних інструментів зменшення ризиків (табл. 1).

Таблиця 1

Ключові обмеження виходу судноплавних компаній на міжнародні ринки капіталу та інноваційні інструменти їх подолання

Обмеження	Приклади	Інноваційні інструменти
Геополітичні	Військові конфлікти, санкційні обмеження, торгові війни	Цифрова логістика на основі систем предиктивного моделювання (AI-Scenario Modeling) та штучного інтелекту, реструктуризація моделей лізингу
Безпеківі	Кібератаки, воєнні ризики, піратство	Блокчейн, антиспуфінгові технології
Макро-економічні	Волатильність процентних ставок, інфляція, коливання курсів валют	Смарт-контракти, прогнози з використанням Big Data
Галузеві	Циклічність, падіння фрахтових індексів, надлишок тоннажу	Прогнозна аналітика ринку (Predictive Market Analytics) з використанням штучного інтелекту
Фінансові	Висока заборгованість, дисконт до вартості активів (низький показник P/NAV)	Токенізація флоту, використання удосконалених нових спроможностей експортно-кредитних агентств (ECA)
Технологічні	Старіння флоту, низький рівень інноваційності, технічні збої	Sustainability-Linked Loans (SLLs) та Sustainability-Linked Bonds (SLBs), програмне забезпечення для автоматичного моніторингу викидів CO ₂
ESG-виклики	Високий вуглецевий слід, зростання ролі ESG-критеріїв в інвестиційних рішеннях	
Інституційні та управлінські	Непрозорість структури власності, низька якість корпоративного управління	Цифрові платформи управління ризиками та комплаєнсом

Джерело: систематизовано автором за даними [1-5]

Найбільш технологічно інноваційним інструментом, який вже використовується для фінансування судноплавства, є токенизація морських активів, яка дозволяє розділити на дрібні цифрові частки право власності на дорогі судна. Для судновласників токенизація відкриває доступ до широкого кола акредитованих інвесторів, які можуть брати участь у фінансуванні флоту з меншими внесками. Блокчейн-платформи забезпечують надійну інфраструктуру такого фінансування, а використання смарт-контрактів надає вищу операційну ефективність та дозволяє автоматично розподіляти прибутки між власниками токенів (токенхолдерами), що суттєво зменшує адміністративні витрати та підвищує прозорість операцій [1]. Ці інструменти дозволяють створити запас вторинної ліквідності, знизити вартість виходу на ринки капіталу та пом'якшити фінансові й макроекономічні ризики.

Використання удосконалених кредитних спроможностей експортно-кредитних агентств (ECA) дозволяє судноплавним компаніям залучити довгостроковий та недорогий капітал шляхом прямих позик, пов'язаних з купівлею обладнання або суден у країні походження ECA, а також профінансувати проекти, що відповідають національним інтересам ECA (наприклад, постачання енергоресурсів, просування екологічних цілей) [2].

Так як судноплавна галузь належить до циклічних та залежить від динаміки й обсягів міжнародної торгівлі, різке падіння фрахтових ставок (індекси SCFI, BDI) або надлишок тоннажу на ринку створюють несприятливі інвестиційні умови в процесі виходу судноплавних компаній на ринки капіталу. Прогнозна аналітика ринку (Predictive Market Analytics) з використанням штучного інтелекту допомагає передбачати фази судноплавного циклу та оптимізувати співвідношення портфеля замовлень до наявного парку суден.

З метою подолання ESG-бар'єрів та мінімізації технологічних ризиків судноплавним компаніям варто переорієнтувати фінансові стратегії на застосування спеціалізованих інструментів фінансування екологічної модернізації флоту. Наприклад, кредити та облігації, що пов'язані зі сталим розвитком (Sustainability-Linked Loans (SLLs) та Sustainability-Linked Bonds (SLBs)), дозволяють прив'язати процентні ставки та інші умови до екологічних показників, таких як рейтинг вуглецевої інтенсивності. Для інформування все ще досить консервативної судноплавної галузі з цими фінансовими інструментами Асоціація ринку позик (The Loan Market Association, LMA) та Асоціація синдикації та торгівлі позик (The Loans Syndication and Trading Association, LSTA) розробили та оприлюднили Принципи позик, пов'язаних зі сталим розвитком (Sustainability-Linked Loan Principles), та Принципи зелених позик (Green Loan Principles) [3]. Високий вуглецевий

слід та штрафи за викиди (EU ETS) є основними перешкодами для залучення фінансування на міжнародних ринках капіталу, тому впровадження програмного забезпечення для автоматичного моніторингу викидів вуглекислого газу сприятиме залученню «зелених» позик та облігацій. Ці відносно нові інструменти не тільки стимулюють «зелений» перехід галузі, а й роблять його фінансово не обтяжливим для компаній.

Подолання геополітичних та безпекових бар'єрів досягається шляхом цифровізації логістики та систем предиктивного моделювання (AI-Scenario Modeling) на основі штучного інтелекту, що дозволяє оперативного перенаправляти судна в обхід зони конфлікту та знижує витрати на страхування та паливо, а також формує перед інвесторами профіль компанії як надійного перевізника [4]. Застосування технології блокчейн забезпечує підвищення рівня захисту коносаментів та іншої торговельної документації від кіберзагроз, а використання антиспуфінгових технологій запобігає несанкціонованому доступу, покращує супутникову навігацію під час збоїв або пошкоджень навігаційних систем.

Ще одним геополітичним обмеженням для виходу на ринки капіталу, зокрема американські, стало запровадження Офісом Торгового представника США (USTR) на початку 2025 року портових зборів для суден з китайським «слідом» (судна, що фінансуються китайськими лізинговими компаніями). Тому актуальним інструментом фінансування та подолання цих обмежень і збереження доступу до американських портів і ринків стала реструктуризація моделей лізингу – компанії масово перейшли до японських моделей лізингу JOLCO, які додатково дозволяють судновласникам зменшити витрати на отримання коштів завдяки податковим пільгам [5].

Інституційні та управлінські проблеми, які полягають в низькій прозорості структури власності та невідповідній якості корпоративного управління, можуть бути вирішені завдяки впровадженню цифрових платформ управління ризиками та комплаєнсом, що забезпечить прозорість для інвесторів.

Отже, ключове завдання інноваційних інструментів подолання обмежень для виходу судноплавних компаній на глобальні ринки капіталу полягає в забезпеченні синергії технічної та фінансової складових. Для спрощення доступу до ринків капіталу в сучасних умовах судноплавні компанії повинні використовувати гібридні моделі, в яких традиційні підходи до фінансування поєднуються з цифровою прозорістю та орієнтацією на екологічні стандарти.

Література:

1. How Blockchain and Tokenization Are Shaping Maritime Finance Future in 2026. Shipfinex. URL: <https://www.shipfinex.com/blog/maritime-finance-future-blockchain-tokenization-2025>
2. Export Credit Agency financing. Investing in Energy Transition Projects. PwC. URL: <https://www.pwc.com/m1/en/blogs/pdf/export-credit-agency-financing.pdf>
3. Riding the Wave – Decarbonisation and ESG in the Shipping Industry. Environmental, Social & Governance Law. URL: <https://iclg.com/practice-areas/environmental-social-and-governance-law/03-riding-the-wave-decarbonisation-and-esg-in-the-shipping-industry>
4. Chi X., Zheng R., Chen Y., Xiao G. (2025) Research on the volatility spillover effects of geopolitical conflict risks on international shipping and crude oil markets. Front. Mar. Sci. 2025. DOI: 10.3389/fmars.2025.1647599
5. Overview of a japanese operating lease (with call option) in the shipping sector. Stephenson Harwood. URL: <https://www.stephensonharwood.com/media/vbkj2wk4/stephenson-harwood-overview-of-a-japanese-operating-lease-with-call-option-in-the-shipping-sector.pdf>

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-606-8-18>

ВИСНОВОК НАУКОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ ЯК РЕЗУЛЬТАТ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НАУКОВИХ УСТАНОВ (НА ПРИКЛАДІ НАУКОВО-ПРАВОВОЇ ЕКСПЕРТИЗИ)

Короєд Сергій Олександрович

*доктор юридичних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України
в.о. обов'язки президента,*

*Науково-дослідний інститут публічного права
м. Київ, Україна*

Законодавство України про наукову і науково-технічну діяльність до основних напрямів діяльності наукових установ відносить проведення наукової (науково-технічної) експертизи, метою якої є дослідження, перевірка, аналіз та оцінка науково-технічного рівня об'єктів експертизи і підготовка обґрунтованих висновків для прийняття рішень щодо таких об'єктів. Основними завданнями наукової (науково-технічної) експертизи є, зокрема: об'єктивне, комплексне дослідження об'єктів експертизи; перевірка відповідності об'єктів експертизи вимогам і