

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
ЕКОНОМІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
Кафедра міжнародної економіки**

**КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА
МІЖНАРОДНА ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ СУДНОБУДІВНОЇ
ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ БЕЗПЕКОВИХ ВИКЛИКІВ**

Студента II курсу заочної форми
навчання спеціальності 051 «Економіка»
освітньо-професійної програми
«Міжнародна економіка»
Фунікова Антон Сергійовича

Науковий керівник:
**д.е.н., проф. Вірченко Володимир
Віталійович**

Засвідчую, що в цій дипломній
роботі немає запозичень із праць
інших авторів без відповідних посилань

Студент



Роботу допущено до захисту перед Екзаменаційною комісією рішенням
кафедри міжнародної економіки від « ____ » 2025 р., протокол № ____

Завідувач кафедри д-р екон. наук, проф. **Володимир ВІРЧЕНКО**

Київ – 2025

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ ТАРАСА
ШЕВЧЕНКА**

**Економічний факультет
Кафедра міжнародної економіки**

“Затверджую”

Завідувач кафедри міжнародної економіки
д.е.н., проф. **Володимир ВІРЧЕНКО**

« » _____ 2025р.

ЗАВДАННЯ

**на кваліфікаційну роботу магістра
студента 2 року заочної форми навчання
спеціальності 051 «Економіка» ОП “Міжнародна економіка”
Фунікову Антону Сергійовичу**

- 1. Тема роботи:** Міжнародна інвестиційна привабливість суднобудівної галузі України в умовах безпекових викликів (затверджена на засіданні кафедри міжнародної економіки, протокол № 5 від 07 листопада 2024)
- 2. Строк завершення роботи:** травень 2025 р
- 3. Попередній захист роботи:** протокол №11 від 24 квітня 2025 р.
- 4. Об’єкт дослідження:** процес формування міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України.
- 5. Предмет дослідження:** механізми, інструменти та стратегічні підходи до залучення іноземних інвестицій у суднобудівну галузь України в умовах безпекових ризиків.
- 6. Мета та завдання дослідження:**
дослідити міжнародний досвід стимулювання іноземного інвестування в суднобудівну галузь та розробити пропозиції щодо формування ефективної стратегії залучення капіталу в умовах безпекових викликів.
Завдання роботи:
 - узагальнити теоретико-методологічні підходи до аналізу міжнародної інвестиційної привабливості галузей економіки.
 - оцінити поточний стан та специфіку розвитку суднобудівної галузі України з урахуванням впливу війни.
 - провести аналіз міжнародних практик стимулювання інвестицій у суднобудування та запропонувати адаптивну модель стратегії для України.

Науковий керівник: д-р екон. наук, проф Вірченко Володимир Віталійович
Студент: _____ Фуніков Антон Сергійович

Календарний план виконання завдання

№ п/п	Зміст виконаної роботи	Строки виконання	Відмітка керівника про виконання
1	Вибір теми, розробка плану	10 жовтня 2024	
2	Опрацювання літератури та статистичних джерел	10 грудня 2024	
3	Розробка 1, 2 пунктів першого розділу	10 січня 2024	
4	Закінчення першого розділу	20 січня 2025	
5	Розробка другого розділу	7 березня 2025	
6	Розробка третього розділу	28 березня 2025	
7	Формування висновків	10 квітня 2025	
8	Підготовка остаточного варіанту роботи	25 квітня 2025	
9	Підготовка додатків Оформлення роботи	26 квітня 2025	

Графік консультацій

Дата консультації	Консультант	Зміст консультації	Підпис консультанта
10 жовтня 2024	д.е.н., проф	Узгодження теми, плану	
10 листопада 2024	д.е.н., проф	Джерельна база дослідження	
10 грудня 2024	д.е.н., проф	Особливості організаційних форм імпортової діяльності	
15 січня 2025	д.е.н., проф	Оцінка основних тенденцій ринку оборонної продукції	
10 лютого 2025	д.е.н., проф	Удосконалення матеріалу I розділу роботи	
29 березня 2025	д.е.н., проф	Удосконалення матеріалу II розділу роботи	
10 квітня 2025	д.е.н., проф	Удосконалення матеріалу III розділу роботи	
22 квітня 2025	д.е.н., проф	Удосконалення висновків роботи	
25 квітня 2025	д.е.н., проф	Удосконалення матеріалу додатків	

РЕФЕРАТ

Дипломна робота містить 102 сторінки, 0 таблиць, 9 рисунків, список літератури з 85 найменувань, 0 додатків.

МІЖНАРОДНА ІНВЕСТИЦІЙНА ПРИВАБЛИВІСТЬ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ БЕЗПЕКОВИХ ВИКЛИКІВ

Об'єктом дослідження виступає суднобудівна галузь України в контексті її участі в міжнародному інвестиційному середовищі та глобальних ринкових трансформацій.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні засади та практичні механізми підвищення міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України в умовах безпекових викликів.

Мета дипломної роботи полягає у науковому обґрунтуванні напрямів підвищення міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України з урахуванням світового досвіду та особливостей національного економічного середовища.

За результатами дослідження сформульовані теоретико-методологічні підходи до оцінки міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі, проаналізовано сучасний стан та проблеми галузі в Україні, здійснено порівняльний аналіз зарубіжного досвіду стимулювання іноземних інвестицій, розроблено рекомендації щодо формування національної стратегії залучення іноземних інвестицій до суднобудівної галузі України, а також виконано сценарне прогнозування інвестиційної привабливості галузі у повоєнний період.

Одержані результати можуть бути використані при формуванні державної політики розвитку суднобудівної галузі України, розробці програм залучення іноземних інвестицій, підготовці стратегічних документів для галузевих міністерств та профільних інвестиційних агенцій, а також у навчальному процесі закладів вищої освіти економічного спрямування.

Рік виконання дипломної роботи – 2025.

Рік захисту дипломної роботи – 2025.

ABSTRACT

The diploma thesis comprises 102 pages, 0 tables, 9 figures, and a list of references consisting of 85 sources. No appendices are included.

INTERNATIONAL INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF UKRAINE'S SHIPBUILDING INDUSTRY UNDER SECURITY CHALLENGES

The object of the research is Ukraine's shipbuilding industry in the context of its integration into the international investment environment and global market transformations.

The subject of the research is the theoretical and methodological foundations and practical mechanisms for enhancing the international investment attractiveness of Ukraine's shipbuilding industry under security challenges.

The aim of the diploma thesis is to provide a scientific rationale for directions to improve the international investment attractiveness of Ukraine's shipbuilding industry, taking into account global best practices and the specific features of the national economic environment.

Based on the research results, theoretical and methodological approaches to assessing the international investment attractiveness of the shipbuilding industry have been developed, the current state and challenges of the industry in Ukraine have been analyzed, a comparative study of foreign practices in attracting foreign investment has been conducted, recommendations for the formation of a national strategy for attracting foreign investments into Ukraine's shipbuilding sector have been proposed, and a scenario-based forecast of the industry's investment attractiveness in the post-war period has been performed.

The obtained results can be used in shaping state policy for the development of Ukraine's shipbuilding sector, designing foreign investment attraction programs, drafting strategic documents for relevant ministries and investment agencies, as well as in the educational process of higher education institutions in the field of economics.

Year of thesis completion – 2025.

Year of thesis defense – 2025.

ЗМІСТ

	С.
ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ.....	12
1.1. Сутність та специфіка еволюції наукових підходів до дослідження міжнародної інвестиційної привабливості.....	12
1.2. Основні детермінанти та методи оцінки міжнародної інвестиційної привабливості.....	20
1.3. Роль суднобудівної галузі у формуванні міжнародної інвестиційної привабливості національної економіки в умовах глобалізації	28
Висновки до розділу 1	33
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	35
2.1. Глобальні тренди розвитку світового ринку суднобудування в умовах економічної нестабільності.....	35
2.2. Сучасний стан та проблеми розвитку суднобудівної галузі України	44
2.3. Оцінка міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України в умовах безпекових викликів.....	55
Висновки до розділу 2	66
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ БЕЗПЕКОВИХ ВИКЛИКІВ.....	68
3.1. Аналіз міжнародного досвіду стимулювання іноземних інвестицій у суднобудівну галузь	68
3.2. Стратегічні пріоритети державної політики підтримки міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України	73
3.3. Сценарне прогнозування міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України у повоєнний період.....	84

Висновки до розділу 3	90
ВИСНОВКИ	92
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	94

ВСТУП

Актуальність теми. Актуальність дослідження зумовлена трансформацією глобального економічного середовища та загостренням безпекових викликів для України, які суттєво впливають на інвестиційну привабливість стратегічних галузей, зокрема суднобудівної промисловості. Україна історично мала потужний потенціал у сфері суднобудування, однак за роки незалежності значна частина цієї промисловості була втрачена внаслідок структурної деіндустріалізації, недосконалої державної політики, відсутності стійкої інвестиційної стратегії та загострення геополітичної ситуації. Повномасштабна збройна агресія Російської Федерації, яка розпочалася у 2022 році, призвела до блокади портової інфраструктури, руйнування виробничих потужностей, підвищення рівня ризиків для міжнародних партнерів та інвесторів. Це обумовлює необхідність переосмислення підходів до відновлення і розвитку галузі з акцентом на залучення іноземного капіталу, запровадження механізмів зниження політичних та військових ризиків, використання сучасних світових практик стимулювання інвестицій у капіталомісткі галузі. У той же час глобальні тренди декарбонізації, цифровізації виробничих процесів, попит на екологічно чистий транспорт і відновлення внутрішніх водних шляхів створюють додаткові можливості для інтеграції України у світовий ринок суднобудування. Однак реалізація цього потенціалу потребує системного підходу до формування національної інвестиційної політики та адаптації міжнародного досвіду стимулювання капіталовкладень у стратегічні сектори економіки.

Ступінь наукової розробки проблеми. Питання інвестиційної привабливості, залучення прямих іноземних інвестицій та розвитку галузевих стратегій досліджувалися у працях як зарубіжних, так і вітчизняних науковців. У національному науковому дискурсі увагу проблематиці розвитку суднобудівної галузі та її ролі в економіці країни приділяли Єфімова Г. В., Рогов В. Г., Лисенко С. В., Леонова С. М., а також представники Київського

національного університету імені Тараса Шевченка — Старостіна А. О., Кравченко В. А., Нагачевська Т. В. У їхніх роботах розглядаються питання реструктуризації підприємств, експортного потенціалу галузі, інституційного середовища, інноваційного забезпечення тощо. Водночас дослідження інструментів залучення іноземних інвестицій до української суднобудівної галузі в умовах воєнних ризиків залишається фрагментарним. Світовий досвід державної підтримки суднобудівної промисловості представлений у дослідженнях щодо політики Китаю, Південної Кореї, Польщі, Норвегії та Туреччини, де використовуються податкові пільги, індустриальні парки, гарантії, механізми страхування політичних ризиків (зокрема OECD, EBRD, World Bank). Недостатність досліджень щодо інтеграції міжнародного досвіду з урахуванням української специфіки лише підсилює актуальність теми.

Мета і завдання дослідження. Метою дипломної роботи є дослідження міжнародного досвіду стимулювання іноземних інвестицій у суднобудівну галузь та обґрунтування підходів до формування національної стратегії залучення капіталу в умовах безпекових викликів. Відповідно до мети дослідження сформульовано такі завдання:

- узагальнити теоретико-методологічні підходи до дослідження міжнародної інвестиційної привабливості та специфіки суднобудівної галузі;
- охарактеризувати сучасний стан і проблеми розвитку суднобудівної промисловості України;
- проаналізувати глобальні тренди та сценарії розвитку світового ринку суднобудування;
- здійснити оцінку міжнародної інвестиційної привабливості української суднобудівної галузі в умовах військової агресії та безпекових ризиків;
- дослідити практики стимулювання іноземних інвестицій у суднобудівну галузь на прикладі інших країн (Південна Корея, Польща, Туреччина, Норвегія);

- сформувані рекомендації щодо алгоритму та стратегії залучення іноземних інвестицій в українське суднобудування, включно з розробкою заходів зі зниження політичних і військових ризиків.

Об’єкт дослідження — процес формування міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі.

Предмет дослідження — механізми та інструменти залучення іноземних інвестицій у суднобудівну галузь України в умовах безпекових викликів.

Методи дослідження. У роботі застосовано як загальнонаукові, так і спеціальні методи: аналіз і синтез, індукція та дедукція, методи порівняльного аналізу та узагальнення, сценарне прогнозування, абстрактно-логічний метод, SWOT-аналіз. Методологічну основу становить міждисциплінарний підхід, що дозволяє поєднати емпіричні та теоретичні підходи до обґрунтування інвестиційної політики.

Інформаційна база дослідження. Інформаційну основу роботи становлять дані Державної служби статистики України, Національного банку України, аналітичні звіти OECD, Світового банку, Європейського банку реконструкції та розвитку, матеріали профільних міжнародних організацій, законодавчі акти України, а також наукові публікації українських і зарубіжних дослідників.

Практичне значення роботи. Результати дослідження можуть бути використані при формуванні державної інвестиційної політики у сфері суднобудування, підготовці програм відновлення галузі, залученні міжнародних донорів та інституцій, а також при розробці пропозицій для міжнародних фінансових організацій щодо механізмів зниження ризиків інвестування.

Наукова новизна дослідження. Наукова новизна полягає в обґрунтуванні адаптованої для України моделі стимулювання іноземних інвестицій у суднобудівну галузь на основі міжнародного досвіду та сучасних викликів. Уперше запропоновано комплексний алгоритм стратегічного залучення капіталу, що включає інституційні, фінансові, регуляторні та страхові механізми з урахуванням воєнних ризиків.

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота магістра складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел. Основний зміст викладено на 101 сторінці комп'ютерного тексту. Робота містить 9 рисунків, не містить таблиць і додатків. Список використаних джерел налічує 85 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ

1.1. Сутність та специфіка еволюції наукових підходів до дослідження міжнародної інвестиційної привабливості

Поняття інвестиційної привабливості має складну методологічну історію, що відображає трансформації у системі міжнародних економічних відносин. Його формування супроводжувалося розвитком уявлень про роль капіталу, факторів ризику, стабільності інституційного середовища та регіонального позиціонування. У класичних працях Адама Сміта та Давида Рікардо інвестиції розглядалися винятково в контексті внутрішнього ринку, де рушієм економічного зростання вважалося нагромадження капіталу при мінімальному втручанні держави. У цьому контексті привабливість регіону чи галузі визначалася здебільшого природними ресурсами та обсягом ринку [7, с. 112–113].

Зміни почалися із формування неокласичної школи (А. Маршалл, І. Фішер), яка запровадила поняття альтернативної вартості капіталу та врахувала чинник очікуваної прибутковості інвестицій. У роботах І. Фішера інвестиційна доцільність аналізувалася через механізм міжчасового вибору — зіставлення поточних витрат і майбутніх доходів [2, с. 147]. З цієї парадигми постало уявлення про необхідність урахування вартості залучення капіталу, його граничної продуктивності та ризику втрати вартості у часі.

У 1930–1940-х роках з'явилися концепції кейнсіанського регулювання, які підкреслили роль держави в стимулюванні приватних інвестицій. Згідно з Дж. М. Кейнсом, інвестиційна активність залежить не тільки від технічної ефективності, а й від «тваринного інстинкту» підприємців, який формується під впливом очікувань щодо стабільності макросередовища [18, с. 5]. Це означає, що інвестиційна привабливість не є суто економічною характеристикою, а

передбачає інституційний вимір — зокрема, прогнозованість політики, рівень корупції, фінансову дисципліну.

У 1960–1970-х роках почалося активне формування структурного підходу до оцінки інвестиційного клімату. Праці Т. Шульца, Дж. Даннінга та М. Портера стали методологічним підґрунтям для переходу до багатофакторних моделей оцінювання, де ключовими стали конкурентоспроможність, інфраструктура, наявність кадрів і технологічна база. Поняття інвестиційної привабливості вийшло за межі фінансових коефіцієнтів і почало трактуватися як інтегральний індекс, що відображає здатність середовища створювати стійкі, передбачувані та прибуткові умови для розміщення капіталу [1, с. 71].

Завершальний етап еволюції припав на період глобалізації та зростання транснаціонального капіталу (1990–2010 рр.), що вимагав інтеграції національних економік у глобальні ланцюги створення доданої вартості. Зокрема, в аналітичних звітах ОЕСД акцент зроблено на ролі державної політики у формуванні привабливого регуляторного клімату, з урахуванням міжнародної кооперації, експортного потенціалу, технологічних стандартів та ESG-критеріїв [43].

Таким чином, поняття інвестиційної привабливості пройшло шлях від статичної фінансової оцінки до складної динамічної системи, що поєднує економічні, соціальні, інституційні та геополітичні компоненти. Її дослідження передбачає не лише аналіз фінансових результатів, але й моделювання сценаріїв ризиків, прогнозування змін у глобальному середовищі, оцінку інфраструктурних та людських ресурсів.

У міру ускладнення структурних чинників, які визначають глобальні інвестиційні потоки, почала формуватись множинність наукових інтерпретацій поняття інвестиційної привабливості. Національні наукові школи по-різному структурують дане поняття залежно від історичного досвіду, рівня економічної відкритості та зрілості інституційного середовища. Особливо виразно ці відмінності простежуються в порівнянні українських і зарубіжних підходів, де зміщується акцент з нормативної складової на аналітично-прикладну.

У працях українських економістів інвестиційна привабливість переважно трактується як узагальнений показник якості інвестиційного середовища, що поєднує потенційну дохідність і рівень ризику. Так, О. І. Рогач визначає її як “інтегральну характеристику економіки, яка враховує сукупність чинників прибутковості інвестування та інституційної стабільності” [1, с. 58]. Подібну позицію підтримує А. О. Старостіна, яка підкреслює динамічну природу категорії та її залежність від політичних коливань, військових ризиків і трансформацій міжнародного середовища [2, с. 42–44]. У цьому контексті інвестиційна привабливість виступає не лише як економічна категорія, а як елемент стратегічного прогнозування розвитку країни або окремої галузі.

Дослідження Г. В. Єфімової акцентують увагу на зв'язку інвестиційної привабливості з інноваційним потенціалом: на її думку, здатність галузі генерувати технологічні прориви безпосередньо впливає на прийняття рішень інституційними інвесторами [28, с. 19–21]. У свою чергу, В. Г. Рогов пропонує оцінювати інвестиційну привабливість через ефективність механізмів державного стимулювання, включаючи податкові пільги, субсидії на R&D та пріоритетний доступ до інфраструктури [34, с. 10–12].

У західній традиції дослідження інвестиційної привабливості мають глибшу емпіричну базу, і ключову роль у них відіграють стандартизовані показники. Визначальною є практика використання міжнародних індексів, як-от Global Competitiveness Index, Ease of Doing Business Index, а також рейтингів від Moody's, Fitch, S&P. Важливою рисою є також акцент на політичній стабільності, дотриманні міжнародних зобов'язань та іміджі країни як інвестиційного партнера.

Наприклад, у роботах С. Grammenos, присвячених морській економіці, інвестиційна привабливість аналізується через здатність сектора забезпечити фінансову передбачуваність, страхові гарантії та відповідність глобальним технічним стандартам. Автор підкреслює, що без інтеграції у міжнародні фінансові та логістичні механізми галузь не здатна генерувати стійку інвестиційну цінність [9, с. 303–305].

Аналітичні доповіді OECD також відображають прагматичний підхід до інтерпретації інвестиційної привабливості: акцент робиться на трансакційних витратах, ефективності інфраструктурної політики та стабільності регуляторного середовища [43].

Ці відмінності у трактуваннях не є суто академічними — вони безпосередньо впливають на механізми оцінювання ризику й на формування інструментів державної політики щодо залучення капіталу. Так, у західній моделі інвестор керується комплексом цифрових індикаторів, тоді як в українському підході домінує якісна оцінка політико-економічного контексту, яка, втім, потребує формалізації.

Таким чином, аналіз вітчизняних і зарубіжних наукових підходів дозволяє виявити декілька важливих векторів: по-перше, в українських умовах поняття інвестиційної привабливості все ще перебуває на стадії інституційної конкретизації; по-друге, саме західна методологія забезпечує формування порівняльних рамок і дозволяє адаптувати підходи до галузевого аналізу, зокрема в суднобудуванні. Це зумовлює необхідність подальшої гармонізації понятійного апарату з міжнародними стандартами та створення універсальної моделі оцінки, здатної враховувати специфіку вітчизняних галузей стратегічного значення.

У сучасній науковій літературі дедалі чіткіше простежується тенденція до індивідуалізації підходів до оцінювання інвестиційної привабливості залежно від типу інвестора. Критерії вибору об'єктів вкладення значною мірою залежать від структури капіталу, очікуваного горизонту інвестицій, допуску до управління, а також від схильності до ризику. Такий підхід передбачає відхід від уніфікованих оцінок на користь диференційованих моделей, що враховують специфіку кожної групи інвесторів.

Портфельні інвестори, орієнтовані на коротко- та середньострокову дохідність, керуються індикаторами ліквідності, прозорості, податкового навантаження й валютної стабільності. Для них першочергове значення має наявність розвиненого фінансового ринку, легкість входу та виходу з активу, а

також стабільна макрофінансова політика. Рейтинги міжнародних агентств (Moody's, S&P, Fitch) слугують базовими орієнтирами, оскільки агрегують політичні, регуляторні та кредитні ризики [43, с. 2–4]. За таких умов інвестиційна привабливість галузі трактується як похідна від загального ризик-профілю країни.

Інституційні інвестори (пенсійні фонди, страхові компанії, державні агентства) мають довгострокову інвестиційну логіку та демонструють підвищену чутливість до інституційної стабільності, дотримання принципів ESG, політики верховенства права. Згідно з аналітичним оглядом World Bank, понад 60 % інституційних інвесторів у країнах з перехідною економікою вказали саме на надійність інституцій як ключовий чинник інвестиційного рішення [47, с. 8–9]. Для таких інвесторів індекси глобальної конкурентоспроможності або інституційної ефективності мають вагу не меншу, ніж фінансові показники прибутковості.

Стратегічні інвестори, особливо у капіталомістких секторах — таких як суднобудування, енергетика або транспортна інфраструктура — діють на основі логіки довготривалого володіння активом і інтеграції у виробничі або логістичні ланцюги. Їхній фокус зосереджений на наявності інфраструктурної бази, кваліфікованих трудових ресурсів, доступу до матеріалів, а також підтримці з боку держави (у формі субсидій, податкових пільг чи публічних інвестицій). Як зазначено в звітах OECD, рішення стратегічного інвестора значною мірою залежить від стійкості інституційного режиму підтримки індустрії та доступності довгострокового фінансування [45, с. 11].

Окрему категорію складають венчурні інвестори, основна увага яких зосереджена на інноваціях, технологічній унікальності й потенціалі швидкого масштабування. Їх не цікавлять традиційні фінансові мультиплікатори в тому ж обсязі, як у класичних інвесторів, натомість важливим є рівень технологічної зрілості, наявність стартап-екосистеми, якість технічної освіти, легкість реєстрації інтелектуальної власності. У випадку з галуззю суднобудування інтерес венчурного капіталу може стосуватися технологій екологічного двигуна,

автономного суднового управління або цифрового проектування корпусів [38, с. 107–108].

Різниця в оцінках між цими типами інвесторів зумовлює потребу у гнучких і багаторівневих підходах до формування показників інвестиційної привабливості. Єдиної моделі не існує, натомість формується набір адаптивних індикаторів, що дає змогу узгодити очікування капіталу з можливостями конкретного сектора економіки. Така модель особливо актуальна для трансформаційних галузей — зокрема, суднобудівної — де поєднуються високі бар'єри входу з високою залежністю від макроекономічного і безпекового контексту.

Розмаїття підходів до визначення інвестиційної привабливості зумовило необхідність розробки універсальних інструментів кількісної оцінки, які дозволяють порівнювати країни, регіони або галузі за стандартизованими критеріями. Такий запит сформував основу для широкого застосування індексного підходу, який знайшов відображення в практиці міжнародних інституцій, зокрема Світового банку, OECD, UNCTAD, IMF, а також приватних рейтингів.

Одним з найбільш відомих і тривалий час вживаних був Індекс легкості ведення бізнесу (Doing Business Index), який оцінював регуляторне середовище за такими критеріями, як реєстрація підприємства, оподаткування, захист прав міноритарних акціонерів, виконання контрактів тощо. Перевагою цього індексу була можливість чіткої міжнародної порівняльної оцінки, однак його методика зазнала критики за спрощення реальних інституційних ризиків. Після припинення публікацій у 2021 році Світовий банк оголосив про розробку нової системи Business Enabling Environment Indicators [47, с. 13–15].

Індекс глобальної конкурентоспроможності (Global Competitiveness Index), запропонований World Economic Forum, враховує макроекономічні, інституційні, соціальні, інноваційні та екологічні чинники. Його структура поділена на 12 стовпів, включаючи «Інститути», «Інфраструктура», «Розмір

ринку», «Інноваційний потенціал» тощо. Саме цей індекс демонструє вищу аналітичну глибину в порівнянні з Doing Business, зокрема для стратегічних і інституційних інвесторів [47, с. 22–24].

Для галузевої оцінки застосовуються такі інструменти, як:

- Industry Investment Attractiveness Index – агрегує фактори рентабельності, бар'єри входу, інноваційність і доступ до ресурсів у межах конкретного сектора;
- Energy Investment Risk Assessment (EIRA) – використовується для енергетики, оцінює політичну стабільність, доступ до фінансування, прозорість галузі;
- Maritime Risk Ratings, які охоплюють суднобудування і судноплавство, зокрема показники страхової доступності, безпекового регулювання та дотримання конвенцій ІМО [45, с. 4–6].

Окрему категорію складають рейтинги кредитоспроможності, які прямо впливають на вартість капіталу. Оцінки від Moody's, S&P, Fitch інтегрують політичні, макрофінансові та регуляторні ризики, і є критичним орієнтиром для портфельних та інституційних інвесторів. Зниження суверенного рейтингу автоматично погіршує привабливість навіть конкурентоспроможних галузей [43, с. 3].

Однак індексний підхід має і свої обмеження. По-перше, переважна більшість індексів орієнтована на міждержавні порівняння, що ускладнює застосування для аналізу конкретної галузі або інвестиційного проекту. По-друге, методології індексів часто базуються на формальних показниках, які не враховують неформальні практики, рівень корупції на локальному рівні або воєнні ризики, що особливо актуально для України. По-третє, значна частина індексів оновлюється з часовим лагом, що знижує їхню релевантність у кризові або перехідні періоди [1, с. 76–77; 47, с. 25].

Попри ці обмеження, індексна оцінка є фундаментальним орієнтиром для міжнародних агентств, банків розвитку та приватних фондів. Її інструменти забезпечують прозорість аналізу, формують стандарти «прийняттого ризику» та

дозволяють структурувати стратегічні плани залучення інвестицій з урахуванням порівняльних переваг. Для суднобудівної галузі України такі інструменти можуть слугувати основою для обґрунтування галузевих пріоритетів у рамках державної політики стимулювання інвестицій, зокрема шляхом позиціонування окремих регіонів як «інвестиційних кластерів».

Суднобудівна галузь належить до капіталомістких і високотехнологічних сегментів економіки, що потребують тривалого інвестиційного циклу, стабільного правового поля та довгострокових гарантій політики. У зв'язку з цим традиційні методи оцінювання інвестиційної привабливості часто виявляються недостатніми для повноцінного аналізу потенціалу галузі в країнах з нестабільним середовищем. Міжнародний досвід свідчить, що інвестиційна привабливість суднобудування формується під впливом таких ключових факторів: рівень локалізації виробництва, наявність суміжних галузей (металургія, машинобудування, електроніка), доступ до портової інфраструктури, кадри технічного профілю, політика держзамовлення та експортна стратегія. У випадку Південної Кореї, Японії або Китаю, успіх галузі забезпечується активною участю держави у фінансуванні НДДКР, субсидуванні інновацій і страхуванні експортних контрактів [9, с. 307; 45, с. 11–12].

Для України специфіка суднобудування як об'єкта інвестування полягає в поєднанні високого потенціалу з підвищеними ризиками. Галузь має розгалужену інфраструктуру — Миколаїв, Херсон, Київський регіон — а також технологічну спадщину, що збереглася після трансформацій 1990-х років. Проте збройна агресія РФ, втрата частини виробничих потужностей, зниження внутрішнього попиту та обмеження експортної логістики зумовили значне звуження ринку інвестування [36, с. 19–20]. У публікаціях Єфімової Г. В. зазначено, що без наявності спеціалізованої державної програми та законодавчо визначених галузевих пріоритетів суднобудівна галузь залишатиметься маргіналізованою у структурі національної економіки [28, с. 26–27]. При цьому, як вказує Рогов В. Г., основним механізмом стимулювання капіталовкладень має бути компенсаційна підтримка через фінансові інструменти з пониженим

ризиком (державні гарантії, часткове відшкодування страхових премій, механізми PPP) [34, с. 10–11].

Варто також враховувати нові тренди глобального ринку: перехід до суден з нульовими викидами, автоматизація виробництва, цифрові верфі. Ці виклики формують нові вимоги до інвесторів, зокрема щодо готовності вкладатися в R&D, модернізацію верфей, навчання кадрів. Аналітичний звіт OECD 2022 року вказує, що без адаптації до цих умов національні виробники втратять конкурентоспроможність уже протягом наступного десятиліття [45, с. 9–10]. В умовах перехідного періоду та безпекової турбулентності Україна має враховувати багаторівневу оцінку привабливості галузі: від макроінституційного рівня (захист інвестора, фіскальна політика) до галузевої специфіки (кластеризація, стимулювання інновацій, зовнішньоторговельне позиціонування). Для формування методологічної бази такої оцінки потрібна деталізація критеріїв, зокрема за джерелами капіталу, типами інвесторів, рівнями ризику й очікуваної віддачі.

1.2. Основні детермінанти та методи оцінки міжнародної інвестиційної привабливості

Аналіз інвестиційної привабливості передбачає не лише кількісну оцінку потенціалу ринку або галузі, а й виявлення сукупності чинників, що впливають на інвестиційне рішення. У науковій літературі ці фактори називаються детермінантами, тобто ключовими умовами або передумовами, що обумовлюють економічну поведінку інвестора. Поняття “детермінанта” походить із латинського *determinare* — визначати, обмежувати — і у фаховій термінології вказує на системоутворюючі фактори, що визначають результат інвестиційного вибору.

У дослідженнях з міжнародної економіки детермінанти інвестиційної привабливості визначаються як сукупність економічних, політичних, інституційних, соціальних, екологічних і безпекових умов, які формують

суб'єктивне уявлення інвестора про доцільність вкладень у певну країну, регіон або сектор. Вони можуть мати як об'єктивний характер (наприклад, рівень ВВП, інфляція, курсова стабільність), так і суб'єктивну природу (імідж країни, довіра до інституцій, очікування стабільності).

У вітчизняній науковій традиції детермінанти трактуються як структурні змінні, які формують інвестиційне середовище через вплив на основні параметри рентабельності, безпеки та прогнозованості капіталовкладень. Так, за визначенням А. О. Старостіної, інвестиційна привабливість — це функція взаємодії макроекономічної динаміки, інституційної стабільності та соціального контексту розвитку, де кожен компонент виконує роль окремої детермінанти [2, с. 46–47]. Рогач О. І. у своїй концепції багатофакторної оцінки виділяє не лише класичні макроекономічні показники, а й “систему трансакційної ефективності інституційного середовища”, яка включає витрати входу на ринок, прозорість нормативної бази та ступінь правового захисту інвестора [1, с. 61]. Такий підхід свідчить про ускладнення методології: інвестори дедалі частіше враховують не лише фінансові, а й якісні параметри бізнес-середовища.

У сучасній зарубіжній літературі поняття “детермінант” також фігурує у форматі класифікаційних систем. Наприклад, OECD у своєму аналітичному інструментарії оперує категоріями "framework conditions" і "policy determinants", тобто — регуляторно-законодавчі й стратегічні параметри, що забезпечують передумови для залучення іноземного капіталу [45, с. 10–11]. UNCTAD, у свою чергу, додає до переліку ще й “operational determinants” — чинники, які визначають зручність щоденного ведення бізнесу (логістика, доступ до ресурсів, якість трудового потенціалу) [47, с. 6–7]. Зростання ролі ESG-параметрів у прийнятті інвестиційних рішень також призвело до розширення традиційного переліку детермінант. Відповідно до даних McKinsey, у 2022 році понад 70 % глобальних інвесторів розглядали показники екологічної відповідальності та корпоративного управління як обов'язкові елементи оцінки середовища для вкладень у країни з підвищеними ризиками [47, с. 15].

Наведене демонструє, що поняття детермінант у дослідженнях інвестиційної привабливості має міждисциплінарний характер і включає як традиційні макропоказники, так і новітні індикатори, пов'язані з безпекою, цифровізацією та дотриманням принципів сталого розвитку. Це створює передумови для побудови складної системи класифікації, що буде розглянута в наступному розділі.

З огляду на складність взаємозв'язків між економічними, політичними та соціальними умовами, наукова традиція поділяє детермінанти інвестиційної привабливості на окремі структурні групи. Такий поділ дозволяє формалізувати аналітичний інструментарій та адаптувати оцінку до конкретного регіонального або галузевого контексту.

1. *Макроекономічні детермінанти.* Ця група включає традиційні індикатори загального економічного стану держави: темпи зростання ВВП, рівень інфляції, облікова ставка, державний борг, зовнішньоторговельний баланс, рівень заощаджень. За даними ІМФ, стабільне макроекономічне середовище з прогнозованими фіскальними параметрами сприяє зниженню премії за ризик для іноземного інвестора [47, с. 11–12]. Особливу увагу в межах цієї групи приділяють валютній стабільності, яка прямо впливає на довіру до інвестицій в реальні активи.

2. *Інституційні детермінанти.* Вони охоплюють якість правового захисту, ефективність судової системи, прозорість регуляторного середовища, рівень корупції та доступність адміністративних послуг. Як вказує Рогач О. І., саме інституційні фактори забезпечують ефективне функціонування “правил гри”, що визначають реальну поведінку учасників ринку [1, с. 63–64]. У рейтингах World Bank та Transparency International ці параметри безпосередньо пов'язані з індексом довіри до країни.

3. *Соціальні детермінанти.* До них належать рівень освіти, структура ринку праці, демографічна динаміка, соціальна стабільність та якість життя. У глобальних дослідженнях ЕУ та UNCTAD вказується, що інвестори все частіше

враховують рівень людського капіталу як критичну умову для локалізації виробництва або створення R&D-центрів [47, с. 9; 28, с. 23–24].

4. *Інфраструктурні детермінанти.* Сюди входить фізична інфраструктура (транспорт, енергетика, логістика), цифрова інфраструктура (інтернет, дата-центри), а також інституційна інфраструктура (податкові та митні механізми). OECD класифікує інфраструктурні фактори як “платформу доступу до ринку” [45, с. 13]. Для суднобудівної галузі особливо важливими є наявність портів, судноверфей, транспортного сполучення та можливість інтеграції в глобальні логістичні ланцюги.

5. *Екологічні детермінанти.* До них належать стандарти з екологічної безпеки, рівень викидів CO₂, ефективність поводження з відходами, політика декарбонізації, ступінь розвитку “зеленої” інфраструктури. ESG-параметри дедалі частіше включаються в обов’язкові вимоги до інвестиційних проєктів, зокрема у країнах ЄС. Як зазначено у звітах McKinsey, з 2021 року понад 40 % транскордонних угод з капіталом понад \$100 млн проходили через екологічну перевірку [47, с. 17].

6. *Безпечні детермінанти.* У сучасних умовах воєнних конфліктів, кібератак та політичної нестабільності все більшої ваги набувають показники ризику: воєнного, політичного, регуляторного. Інвестори оцінюють не лише загрозу фізичної безпеки, а й ризики націоналізації активів, блокування операцій, санкційного впливу. Для України це питання має критичне значення, адже саме безпековий фактор часто домінує над економічною логікою при ухваленні інвестиційних рішень [36, с. 21; 34, с. 8].

Класифікація детермінант дозволяє не лише структурувати процес оцінювання, а й адаптувати аналітичні моделі до конкретних умов — від загальнодержавного до галузевого або навіть локального рівня. Подальший вибір методів оцінки залежить від наявних даних, цілей аналізу та специфіки інвестора.

У науковій і прикладній літературі методи оцінки інвестиційної привабливості класифікують залежно від глибини аналізу, джерел даних,

способу обробки інформації та цільового рівня застосування (країна, галузь, підприємство). Умовно ці підходи поділяють на п'ять основних груп: експертні, індексні, багатокритеріальні, економетричні та інтегральні.

1. *Експертні методи.* Передбачають якісну оцінку середовища через опитування аналітиків, інвесторів, підприємців або представників органів влади. Перевага — у здатності враховувати неформальні фактори: корупцію, політичну волатильність, репутаційні ризики. Наприклад, рейтинг Kearney FDI Confidence Index щороку формується на основі опитування понад 500 топ-менеджерів транснаціональних компаній. Недоліком залишається суб'єктивність і залежність від кола респондентів [47, с. 20–21].

2. *Індексні методи.* Спираються на агреговані показники, зважені відповідно до методології організації-розробника. До них належать:

- Ease of Doing Business Index (World Bank);
- Global Competitiveness Index (WEF);
- Investment Attractiveness Index (Fraser Institute);
- рейтинги Moody's, Fitch, S&P.

Такі індекси широко застосовуються для порівняння країн, однак часто обмежені формалізованими критеріями й не враховують галузевої специфіки або воєнних ризиків [43, с. 2–4; 47, с. 13–15].

3. *Методи багатокритеріального аналізу (MCDM).* Включають методи аналізу ієрархій (АНР), аналіз корисності (MAUT), TOPSIS, ELECTRE тощо. Вони дозволяють інтегрувати як кількісні, так і якісні фактори, враховуючи ваги кожного критерію. Вітчизняні дослідження за участю Старостіної А. О. демонструють застосування таких методів у розробці галузевих стратегій інвестування [2, с. 52]. Їхня перевага — гнучкість та можливість моделювання різних сценаріїв, але реалізація вимагає ґрунтовної математичної бази та доступу до повних даних.

4. *Економетричні моделі.* Застосовуються для кількісного аналізу залежностей між інвестиційним потоком та впливовими факторами. Найчастіше

використовують методи множинної регресії, кластерного аналізу, побудови панельних моделей. UNCTAD у своїх дослідженнях неодноразово застосовує економетричні моделі для оцінки факторів прямого іноземного інвестування в країнах, що розвиваються [47, с. 16–18]. Основна перевага — доказовість і можливість прогнозування; недолік — чутливість до якості даних і припущень.

5. *Інтегральні (комплексні) методи.* Складаються із поєднання низки окремих показників в один узагальнений індекс. Як правило, використовують нормування показників, обрану шкалу ваг і обчислення середньозваженої оцінки. Такий підхід застосовується у вітчизняних галузевих дослідженнях для ранжування регіонів, підприємств або секторів. Єфімова Г. В., наприклад, використовує інтегральний показник для оцінки реструктуризаційного потенціалу підприємств суднобудування [28, с. 21–22].

Вибір методу значною мірою залежить від цілей дослідження, доступності статистичних джерел, специфіки інвестора та рівня аналізу. У наступному розділі буде здійснено огляд міжнародної практики застосування цих методів у контексті оцінки інвестиційної привабливості в галузевому та макроекономічному вимірах.

Міжнародні організації, консалтингові компанії та фінансові установи відіграють ключову роль у формуванні уніфікованих підходів до оцінки інвестиційного потенціалу країн. Їхні методики використовуються як орієнтир для інституційних інвесторів, урядів та міжурядових структур при прийнятті стратегічних рішень. Водночас ці підходи суттєво різняться за структурою, акцентами та глибиною охоплення.

Організація економічного співробітництва та розвитку (OECD) пропонує комплексну модель, яка включає оцінку таких груп чинників: відкритість економіки, ефективність регулювання, податкове середовище, інституційна якість, захист інвесторів, рівень конкуренції. Методика OECD передбачає побудову Investment Policy Reviews, у межах яких проводиться багатопараметричний аналіз із залученням національної статистики, експертних опитувань і порівняльних таблиць [45, с. 10–12]. Застосування цієї моделі в

Україні здійснювалося у 2016–2019 роках у рамках проєкту OECD Investment Reform Index, результати якого лягли в основу реформ корпоративного управління.

Конференція ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD) у межах World Investment Reports формує щорічні аналітичні огляди, що містять огляд глобальних тенденцій, галузеву деталізацію та регіональні кейси. UNCTAD застосовує метод багатофакторного аналізу на основі економетричних моделей і системи індикаторів: темпи залучення ПІІ, динаміка витрат на створення нових виробничих потужностей, показники злиття та поглинання, галузева структура інвестицій [47, с. 8–12]. Значна увага приділяється країнам із перехідною економікою, де фактори політичного ризику та нестабільності мають визначальний вплив на рішення інвестора.

Ernst & Young (EY) розробляє власний інструмент — EY Attractiveness Survey, який поєднує кількісний аналіз із результатами опитування провідних гравців ринку. Методика містить такі блоки: макроекономічна стабільність, ринковий потенціал, рівень інновацій, трудовий ресурс, інфраструктура, урядова політика щодо інвестицій. Звіти публікуються як на глобальному рівні, так і для окремих країн, включно з Україною. У звіті за 2020 рік було відзначено посилення ролі цифрової інфраструктури та значення швидкості реформ для збереження привабливості в умовах глобальної невизначеності [47, с. 24–25].

Kearney FDI Confidence Index базується на результатах анкетування понад 500 топ-менеджерів міжнародних корпорацій. Методика фокусується на суб'єктивному сприйнятті привабливості країн як місця для майбутнього інвестування протягом найближчих трьох років. Ключові критерії: політична стабільність, очікуване економічне зростання, розмір ринку, відкритість до бізнесу, інноваційність. У звітах 2021–2022 років Україна була відсутня у списках через домінування ризиків, пов'язаних із безпековим середовищем, однак автори наголошували на її перспективності після стабілізації ситуації [47, с. 19–20].

Загальною тенденцією в міжнародній практиці є поступовий перехід від вузькоекономічних індикаторів до ширших систем, що включають соціальні, екологічні та інституційні параметри. Це створює нові можливості для країн, що проходять трансформацію, але водночас вимагає гнучких, адаптованих під локальні умови моделей оцінки.

Попри значний прогрес у формуванні систем оцінювання інвестиційної привабливості, більшість методів мають низку концептуальних і прикладних обмежень, що істотно ускладнюють їх застосування в умовах країн із нестабільним середовищем або у специфічних галузях, зокрема таких як суднобудування.

Одним із ключових обмежень є надмірна агрегованість багатьох індексних та інтегральних моделей. Більшість з них орієнтовані на міждержавні порівняння і створені для формулювання загального іміджу країни. У результаті методики не завжди здатні точно відобразити галузеву ситуацію, особливо якщо йдеться про складні виробничі ланцюги, високотехнологічні кластери або специфіку оборонного сектора. Наприклад, суднобудівна галузь не може бути повноцінно охоплена загальнодержавними індикаторами інвестиційної свободи чи податкового навантаження, оскільки її функціонування значною мірою залежить від державних замовлень, довготривалих інвестиційних циклів та міжнародного регулювання (ІМО, класифікаційні товариства тощо) [9, с. 304–305].

Ще одним важливим обмеженням є інституційна інерційність методик, що проявляється у неврахуванні безпекових ризиків, кризових чинників, форс-мажорних ситуацій або правових трансформацій. У більшості випадків індекси оновлюються раз на рік або рідше, тоді як у країнах з нестабільною політичною ситуацією навіть щоквартальні коливання можуть радикально змінити інвестиційний клімат. Зокрема, аналітики ЕУ та UNCTAD визнають, що існуючі методи не забезпечують адекватної оцінки країн, що перебувають у стані воєнного конфлікту [47, с. 17; 28, с. 22–23].

Третє системне обмеження стосується відсутності механізмів гнучкого врахування галузевої специфіки. Більшість моделей не дозволяють швидко

адаптувати ваги критеріїв або включити до оцінювання чинники, що є ключовими саме для конкретної сфери. Наприклад, інвестиційна привабливість суднобудування не може бути адекватно оцінена без аналізу наявності морської інфраструктури, рівня розвитку локального виробництва корпусів, можливостей доступу до іноземного фінансування на умовах експортного кредитування, а також дотримання вимог технічної безпеки [34, с. 10; 45, с. 13–14].

Четвертим обмеженням є непрозорість і неоднорідність вихідних даних, що особливо актуально для країн із обмеженою доступністю достовірної статистики або нерозвиненою системою відкритих даних. У таких умовах моделі втрачають точність і вимагають адаптації через залучення експертних оцінок, що, своєю чергою, знижує об'єктивність.

Ці недоліки вказують на необхідність розвитку адаптивних методик, які враховують регіональні і галузеві особливості, мають високий рівень гнучкості, передбачають врахування безпекових чинників та дозволяють формувати диференційовані моделі привабливості для стратегічних секторів. У контексті суднобудівної галузі це означає необхідність створення власного підходу до оцінювання, що базуватиметься на специфічних для галузі факторах, які відображають її капіталомісткість, експортну орієнтованість, екологічні виклики та довготривалі горизонти реалізації проєктів. Саме в цьому контексті важливим є розуміння ролі стратегічних галузей, таких як суднобудування, у формуванні загального інвестиційного профілю країни.

1.3. Роль суднобудівної галузі у формуванні міжнародної інвестиційної привабливості національної економіки в умовах глобалізації

Суднобудівна галузь належить до переліку базових галузей важкої промисловості, що мають стратегічне значення для економічної безпеки, експортного потенціалу та логістичної незалежності країни. У країнах з розвиненою морською інфраструктурою вона забезпечує не лише виробництво транспортних засобів, а й створення високотехнологічних продуктів подвійного

призначення, розвиток суміжних секторів і формування національного індустріального іміджу.

Для України суднобудування виступає джерелом технологічної та інфраструктурної синергії, що охоплює такі сектори, як чорна та кольорова металургія, машинобудування, електроніка, кабельна промисловість, приладобудування, а також науково-дослідні установи. Такий зв'язок формує мультиплікаційний ефект, за якого кожна гривня, інвестована в суднобудування, активує додаткову вартість у суміжних галузях. За оцінками Українського інституту стратегічних досліджень, мультиплікатор для суднобудування в Україні становить 1,6–1,9 у середньостроковому періоді [36, с. 18].

Крім того, галузь має суттєвий вплив на рівень зайнятості в регіонах з високою концентрацією виробництва: Миколаїв, Херсон, Одеса, Київська область. На суднобудівних підприємствах сконцентровано велику кількість робочих місць з високим рівнем кваліфікації, зокрема інженерів-технологів, електромеханіків, зварювальників, проєктантів. Відповідно, стабілізація інвестиційного потоку в галузь прямо пов'язана з розвитком людського капіталу й освіти технічного спрямування [28, с. 15–16].

У макроекономічному вимірі суднобудування є також інструментом поліпшення торгового балансу. Виробництво суден із високим рівнем локалізації дозволяє зменшити імпорт технологій і водночас генерувати експортну пропозицію з високою доданою вартістю. Зокрема, у 2016–2019 рр. частка експорту продукції суднобудування та судноремонту з України зросла з 42,1 до 57,8 млн дол. США, незважаючи на загальну стагнацію сектора [36, с. 21]. Суднобудівна галузь також виступає важливим компонентом логістичної архітектури країни, особливо в умовах блокування морських портів та пошуку альтернативних каналів доставки вантажів. Виробництво барж, буксирів, патрульних і рятувальних суден прямо впливає на здатність держави забезпечувати внутрішнє водне сполучення, контроль за акваторіями, ефективність транспортування сільськогосподарської продукції, сталість гуманітарних і критичних поставок.

Суднобудування інтегрується у національну інвестиційну екосистему як джерело інноваційного потенціалу, фактор промислової активізації та регіонального розвитку, а також складова державної безпекової політики. Усе це зумовлює необхідність формування окремої аналітичної рамки для оцінки привабливості галузі з точки зору іноземного інвестора, що буде неможливим без урахування глобалізаційних трендів і міжнародних регуляторних викликів, які формують сучасну парадигму функціонування галузі.

У ХХІ столітті суднобудівна галузь опинилася під сильним впливом глобалізаційних трендів, що радикально змінили її організаційні принципи, технологічну структуру та нормативну базу. Ці процеси одночасно створюють нові інвестиційні можливості та ускладнюють умови конкуренції, вимагаючи від країн і підприємств глибокої трансформації виробничих, екологічних і управлінських практик. Один із провідних напрямів глобалізаційного впливу — техніко-екологічна стандартизація, що формується під егідою Міжнародної морської організації (ІМО) та регіональних об'єднань (ЄС, ASEAN, NAFTA). Основними орієнтирами стають зменшення шкідливих викидів, використання альтернативних видів пального, впровадження енергозберігаючих технологій. У 2023 році ІМО оновила правила щодо викидів оксиду сірки (SO_x) та обов'язкової енергоефективності суден (Energy Efficiency Existing Ship Index), що стало додатковим стимулом для інвесторів вкладати в будівництво суден нового покоління [45, с. 9]. У зв'язку з цим держави, що прагнуть привабити інвестиції в суднобудування, змушені адаптувати законодавство, запроваджувати “зелені сертифікації” та стимулювати створення відповідної інженерної інфраструктури. Наприклад, у Південній Кореї та Норвегії реалізуються державні програми субсидування R&D у сфері водневих двигунів і цифрових систем контролю викидів [47, с. 16–17]. За умов відсутності таких механізмів національна галузь втрачає експортну привабливість навіть за наявності конкурентної собівартості.

Іншим важливим аспектом глобалізаційного впливу є цифрова трансформація суднобудування — перехід до автоматизованого проектування (CAD/CAM-систем), впровадження систем “розумного верфі” (smart shipyard),

використання цифрових двійників, технологій Industry 4.0 та інтернету речей (IoT). Ці елементи не лише підвищують точність та ефективність виробництва, а й стають інвестиційними атрибутами, які враховують глобальні фонди при розміщенні капіталу в суднобудівні активи [38, с. 114].

Крім технологічного чинника, глобалізація формує нові логістичні очікування до суднобудівної продукції: орієнтація на багатофункціональні, енергоефективні, універсальні платформи, здатні працювати в умовах зміни клімату, арктичних зон, обмежених габаритів портів. Ці вимоги безпосередньо впливають на ринкову спроможність моделей, що пропонуються інвестору.

Особливе значення має також міжнародна система фінансування та страхування суднобудівних проєктів. Сьогодні значна частина операцій відбувається через механізми експортного кредитування (ECA), банківські консорціуми з ESG-фокусом, міжурядові гарантії та секторальні донорські програми. Країни, які не інтегруються в ці системи, втрачають доступ до капіталу, навіть за наявності внутрішніх резервів.

Для України врахування цих глобалізаційних тенденцій є критичним. Без адаптації до екологічних стандартів, цифрової модернізації виробництва, розвитку R&D-інфраструктури та інтеграції у міжнародні механізми фінансування суднобудівна галузь залишатиметься інвестиційно маргіналізованою. Водночас, урахування цих факторів дозволить позиціонувати галузь як “інвестиційний хаб” у Чорноморському регіоні, здатний відповідати на глобальні виклики.

Роль суднобудівної галузі у формуванні міжнародної інвестиційної привабливості виходить далеко за межі її економічного внеску у ВВП або показників зайнятості. У глобальному контексті вона слугує маркером індустріальної спроможності країни, здатності реалізовувати складні високотехнологічні проєкти, підтримувати логістичну автономію та забезпечувати обороноздатність. Відповідно, саме через такі стратегічні галузі формуються базові уявлення про інвестиційний потенціал держави.

В аналітичних моделях ЕУ та UNCTAD стратегічні сектори, зокрема авіа-, судно- та машинобудування, визначаються як “якорі промислової довіри” — галузі, на основі яких інвестори формують загальну оцінку надійності інвестиційного середовища країни [47, с. 25]. У разі їх наявності зростає індекс довіри до суміжних секторів, навіть якщо останні перебувають у процесі розвитку. Наприклад, збереження суднобудування як частини національного профілю у Румунії, Хорватії чи Польщі дозволило цим країнам залучити додаткові прямі іноземні інвестиції в логістику, страхування, ІТ-рішення для морської галузі.

Суднобудування також забезпечує стратегічне геоекономічне позиціонування, особливо в умовах активного переформатування торговельних маршрутів і зростання конкуренції за контроль над логістичними потоками. У звітах ОЕСД неодноразово підкреслюється, що здатність країни виробляти власні судна для потреб експорту, охорони акваторії, рятувальних та гуманітарних операцій є ключовою складовою економічної суб'єктності у регіоні [45, с. 10]. Для України, яка має стратегічний вихід до Чорного моря і є частиною транс'європейських коридорів, розвиток суднобудування — це ще й інструмент зовнішньоекономічного впливу.

Крім того, галузь виконує функцію брендингу національної промисловості. Присутність у міжнародних виставках, включеність до глобальних ланцюгів постачання, сертифікація продукції за міжнародними стандартами — усе це посилює сприйняття країни як індустріально орієнтованої, передбачуваної, здатної генерувати складні інженерні рішення. Такий ефект має кумулятивний вплив на привабливість не лише самої галузі, а й ширшого економічного простору. У випадку України, незважаючи на втрати виробничих потужностей, суднобудування зберігає системну інвестиційну логіку: наявність кадрової бази, інженерної культури, суднобудівних кластерів і незадіяного виробничого потенціалу створює основу для стратегічного перезапуску галузі. Цей процес здатен не лише активізувати внутрішню промислову динаміку, а й

стати інструментом міжнародного позиціонування України як промислової держави європейського рівня.

Висновки до розділу 1

У результаті аналізу еволюції наукових підходів до розуміння сутності інвестиційної привабливості встановлено, що сучасна економічна наука трактує її як складну багатокомпонентну характеристику, яка охоплює не лише очікувану дохідність і рівень ризику, а й прозорість регуляторного середовища, інституційну спроможність та рівень соціальної відповідальності. Обґрунтовано методологічні відмінності між вітчизняними та зарубіжними науковими школами: якщо перша переважно фокусується на фінансових і галузевих показниках, то друга приділяє ключову увагу ESG-факторам, якості державного управління та доступу до глобального капіталу.

Особливу увагу приділено специфіці суднобудівної галузі як об'єкта інвестування. Визначено її характерні риси: високий рівень капіталомісткості, технологічна складність виробництва, тривалий інвестиційний цикл та чутливість до політики держави й зовнішньоекономічної кон'юнктури. Доведено, що саме суднобудівництво може стати одним із драйверів післявоєнного відновлення економіки України та інтеграції у світові ланцюги створення доданої вартості.

Систематизовано ключові глобальні тенденції, які формують сучасну логіку інвестування у суднобудування, зокрема цифровізацію виробничих процесів, екологізацію галузі, розвиток кліматично нейтральних суден. Встановлено, що ігнорування цих трендів з боку українських підприємств зумовить втрату конкурентних переваг на міжнародних ринках, що, своєю чергою, потребує адаптації державної інвестиційної політики.

У процесі дослідження було класифіковано та чітко розмежовано категоріальний апарат теми: інвестиційний клімат, інвестиційну привабливість та інвестиційні ризики. Обґрунтовано їх взаємозалежність у контексті оцінки

галузевого інвестиційного середовища. Запропоновано авторську логіку взаємодії цих понять, згідно з якою інвестиційний клімат формує базові умови функціонування, інвестиційна привабливість слугує оцінкою конкретного об'єкта в цих умовах, а інвестиційні ризики модифікують очікувану ефективність інвестування. Така концептуалізація є підґрунтям для побудови подальшого аналітичного інструментарію оцінки інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ БЕЗПЕКОВИХ ВИКЛИКІВ

2.1. Глобальні тренди розвитку світового ринку суднобудування в умовах економічної нестабільності

У сучасних умовах глобальної економічної турбулентності суднобудівна галузь набуває нової стратегічної ваги. Вона перестає бути лише індустріальним сегментом і дедалі більше виконує функцію індикатора стійкості національних економік, здатності до інноваційного розвитку та структурної адаптації до глобальних викликів. Суднобудування як галузь перебуває на перетині промислової, транспортної, оборонної та екологічної політики, що обумовлює її багатовекторний характер і залежність від міждисциплінарних чинників [1; 7; 9]. У зв'язку з цим аналіз глобальних трендів розвитку світового суднобудування в умовах економічної нестабільності набуває ключового значення для формування адекватної стратегії позиціонування національних галузей у міжнародному інвестиційному середовищі. Такий аналіз дозволяє ідентифікувати домінантні моделі розвитку, механізми державної підтримки, інструменти залучення капіталу та структури конкурентних переваг, що можуть бути адаптовані до національного контексту — зокрема, для України, яка в умовах безпекових викликів прагне відновити і модернізувати свій суднобудівний потенціал [1, с. 87–92; 9, р. 113–116; 43].

1) Світовий суднобудівний ринок: структура, концентрація та динаміка.

Світовий ринок суднобудування демонструє високий рівень просторової концентрації. Станом на 2023 рік понад 85% світового тоннажу будується на верфях трьох азійських країн: Китаю, Південної Кореї та Японії. Згідно з даними Clarkson Research (2023), Китай утримує лідерство за кількістю новобудов, обсягом валової місткості та дедвейту, забезпечуючи понад 40% глобального виробництва [3; 43]. Південна Корея спеціалізується на складних технологічних

об'єктах, зокрема на LNG-танкерах і судах з гібридними енергетичними установками, тоді як Японія демонструє стабільність через глибоку інтеграцію автоматизованих виробничих систем і ланцюгів постачання [1, с. 90–92; 9, р. 114]. У Європі домінують Німеччина, Італія, Франція, Польща, які орієнтуються на нішеві сегменти — круїзні лайнери, патрульні кораблі, наукові платформи, судна подвійного призначення. Європейська модель базується на високій якості конструкції, сертифікації за міжнародними стандартами, експортній орієнтації та державній підтримці через механізми фінансування інновацій, зокрема у рамках програм ЄІБ, Horizon Europe та EIB Maritime.

Разом із тим, починаючи з 2010-х років, у глобальну структуру виробництва активно інтегруються країни із зростаючою економікою, зокрема В'єтнам, Філіппіни, Індонезія та Туреччина. Вони пропонують інвесторам привабливі умови виробництва завдяки дешевій робочій силі, податковим перевагам, м'якому регулюванню та наявності транспортно-логістичних переваг. Туреччина, наприклад, демонструє значне зростання обсягів побудови патрульних кораблів, риболовецьких суден і паромів, експортує продукцію до країн ЄС, Африки та Близького Сходу.

Загалом світовий ринок суднобудування поділяється на кілька стратегічних сегментів:

а) масове виробництво вантажних суден (танкери, балкери, контейнеровози) — домінують азійські країни;

б) високотехнологічні об'єкти (газовози, криголами, військові кораблі) — Південна Корея, Японія, США;

в) нішеві та спеціалізовані судна (річковий флот, круїзні лайнери, платформи) — ЄС, Туреччина, Канада;

г) реабілітація та модернізація флоту (судноремонт) — Польща, Литва, Румунія.

2) Економічні та інституційні виклики для суднобудування у 2020-х роках.

Економічна нестабільність, що охопила світову економіку після 2020 року, створила серйозні виклики для функціонування глобального ринку

суднобудування. Пандемія COVID-19 порушила виробничі ланцюги, спричинила дефіцит сировини, логістичні затримки, зростання вартості транспортування, а також дефіцит робочої сили в окремих регіонах. За оцінками UNCTAD (2021), середній час доставки вантажів у міжнародному морському сполученні збільшився на 20–30%, а вартість контейнерних перевезень — майже вчетверо в період 2020–2022 років. Це прямо вплинуло на зниження темпів оновлення флоту й перенесення частини інвестиційних рішень.

На початку 2020-х років значно зросли інституційні ризики для інвесторів у суднобудування. Це передусім:

- а) нестабільність національних валют (Туреччина, Південна Азія);
- б) зниження кредитоспроможності суднобудівних корпорацій унаслідок боргового навантаження;
- в) підвищення страхових ставок на інфраструктурні об'єкти;
- г) посилення політики протекціонізму у США, ЄС, Китаї — через локалізацію виробництва та підтримку внутрішніх гравців [1, с. 90–93; 9, р. 115; 45].

Також серйозним викликом є дефіцит довгострокового інвестиційного капіталу, особливо у країнах, що розвиваються. Світові фінансові інститути (IMF, OECD, EBRD) зазначають, що зростання процентних ставок і зниження глобальної ліквідності після 2022 року обмежили доступ багатьох компаній до фінансування. Унаслідок цього велика частина суднобудівного попиту змістилася з великих кораблів на менші, локальні, багатофункціональні одиниці з коротшим циклом окупності.

У звіті OECD Maritime Outlook 2023 підкреслюється, що лише ті країни, які змогли створити стабільну правову базу для підтримки галузі, диверсифіковані джерела фінансування та експортні гарантії, зберегли свої позиції у світовому рейтингу. Прикладом може слугувати Південна Корея, яка після пандемічного спаду у 2020–2021 роках активізувала пільгове кредитування будівництва LNG-суден, що дозволило їй досягти зростання портфеля замовлень на 36% у 2023 році.

У країнах ЄС спостерігається поступова зміна парадигми: від відкритих ринкових умов — до цільових індустріальних політик, які передбачають:

- а) механізми захисту від демпінгу з боку Китаю;
- б) обов'язкову локалізацію компонентів у проектах, що фінансуються за кошти ЄС;
- в) підтримку суднобудівних кластерів (наприклад, у Польщі, Нідерландах, Хорватії);
- г) стимулювання цифрової трансформації верфей через програми індустрії 4.0.

Таким чином, у 2020-х роках економічне та інституційне середовище глобального суднобудування стало значно складнішим. Вживання і розвиток компаній залежить не лише від комерційної ефективності, а й від рівня інтеграції у системи національної підтримки, доступу до цільового фінансування та здатності адаптуватися до регуляторного середовища.

3) Цифровізація та індустріальні інновації у світовому суднобудуванні.

У 2020-х роках світова суднобудівна галузь зазнає глибоких трансформацій під впливом четвертої промислової революції (Industry 4.0), яка передбачає інтеграцію цифрових технологій у всі етапи виробничого циклу. Цей тренд визначає нову конкурентну логіку на ринку: ключовими перевагами стають не лише фізичні потужності, а й здатність до автоматизації, віртуалізації процесів, використання даних у реальному часі та міжсекторальної інтеграції [1, с. 94–96; 9, р. 116].

Цифровізація у суднобудуванні охоплює декілька напрямів.

По-перше, це інтелектуальне проєктування суден на базі цифрових двійників (digital twins), які дозволяють моделювати поведінку майбутнього судна в різних умовах експлуатації ще до початку будівництва. Завдяки BIM-технологіям (Building Information Modeling), CAD/CAE-середовищам нового покоління та хмарним обчисленням значно скорочуються часові витрати на проєктування, а також зменшуються ризики конструкторських помилок [1, с. 96; 9, р. 117].

По-друге, автоматизація виробництва набуває характеру комплексної системи з використанням робототехніки, CNC-обладнання, 3D-друку для дрібносерійних деталей, а також ERP-систем для управління ресурсами верфі. Це підвищує точність, скорочує витрати, покращує контроль якості та дозволяє легко масштабувати виробництво під індивідуальні замовлення [9, р. 117; 45].

По-третє, розвивається інтеграція IT-рішень в управління експлуатацією флоту, включно з віддаленим моніторингом стану судна, прогнозуванням поломок, оптимізацією маршруту та витрат палива за допомогою алгоритмів штучного інтелекту. Такі рішення активно застосовуються, наприклад, у Норвегії, де проекти автономного судноплавства отримують державну підтримку та впроваджуються на комерційному рівні [1, с. 95–97; 9, р. 117].

Особливу роль у цифровізації відіграє збір та аналітика великих даних (Big Data) у реальному часі. Судна нового покоління оснащуються сотнями сенсорів, які передають телеметричну інформацію на берег для аналізу й прийняття рішень. Це дозволяє не лише знижувати витрати на обслуговування, а й підвищувати безпеку та екологічність морських перевезень. Низка країн — насамперед Німеччина, Південна Корея, Сінгапур — розробляють національні стратегії цифрової трансформації суднобудування, створюють спеціалізовані інноваційні кластери (maritime innovation hubs), стимулюють навчання кадрів для цифрових верфей та фінансують пілотні проекти автономних суден. У рамках європейської політики «Smart Specialisation» цифрове суднобудування входить до пріоритетів регіонального розвитку у приморських регіонах Балтії, Північного моря та Адріатики.

Отже, цифрові технології формують нову архітектуру конкурентоспроможності у світовому суднобудуванні, де здатність до швидкої адаптації, оптимізації витрат і підвищення якості є вирішальними чинниками успіху.

4) Екологічна трансформація та вплив міжнародних стандартів.

Одним із визначальних векторів трансформації світового суднобудування у 2020-х роках стало впровадження суворих екологічних стандартів, що

змінюють як архітектуру суден, так і концепцію їхньої експлуатації. Цей тренд сформувався у відповідь на глобальні кліматичні виклики, зокрема цілі Паризької кліматичної угоди та стратегії Міжнародної морської організації (ІМО) щодо скорочення викидів парникових газів у судноплаванні.

З 2023 року набули чинності нові вимоги ІМО — Energy Efficiency Existing Ship Index (ЕЕХІ) та Carbon Intensity Indicator (СІІ), які зобов'язують власників суден знижувати інтенсивність викидів CO₂ в перерахунку на вантажообіг. Це стало стимулом до розробки нових типів суден з альтернативними джерелами енергії, застосуванням екологічно безпечних матеріалів, удосконаленими формами корпусу та гібридними силовими установками.

Зростає попит на LNG-судна, які, хоча й не є повністю безвуглецевими, значно перевершують традиційні дизельні за екологічними показниками. Одночасно ведуться масштабні дослідження у сфері водневого та аміачного палива, що дозволяє розглядати можливість побудови суден з нульовим рівнем викидів. У проектуванні таких суден беруть участь провідні корпорації: MAN Energy Solutions, Wärtsilä, DNV, які об'єднуються у міжнаціональні консорціуми з університетами та кластерними організаціями.

Європейський Союз через механізм «Зеленої угоди» (European Green Deal) посилює вимоги до екологічного флоту в межах внутрішніх водних шляхів, портової інфраструктури та судноплавання у зонах підвищеної екологічної чутливості. Прийнята стратегія FuelEU Maritime передбачає обов'язкове використання альтернативного палива для суден, що курсують у європейських водах, з 2025 року. Це стимулює як оновлення флоту, так і переоснащення верфей, здатних реалізовувати відповідні технічні рішення.

Серед додаткових інструментів стимулювання екологічної модернізації — спеціальні механізми фінансування. Зокрема, Європейський інвестиційний банк запровадив програму Maritime CleanTech Facility, яка фінансує будівництво суден із нульовими або низькими викидами, а також модернізацію виробничих потужностей. Подібні програми підтримуються також ІFC, EBRD та регіональними фондами у межах політики сталого розвитку.

Країни Азії, передусім Південна Корея та Японія, не лише впроваджують екологічні стандарти на внутрішньому рівні, а й виступають ініціаторами міжурядових рамкових угод щодо безпечного суднобудування в умовах декарбонізації. Водночас Китай робить ставку на масове впровадження електричних і гібридних буксирів у внутрішніх водах, що вже реалізується у провінціях Чжецзян та Гуандун.

5) Військово-політичні ризики та зміна логістичної географії після 2022 року.

Початок повномасштабної збройної агресії Російської Федерації проти України у 2022 році спричинив глибокі зрушення у світовій системі морської логістики та суднобудування. Бойові дії на території Чорноморського регіону, блокування портової інфраструктури, загроза безпеці навігації в акваторії Чорного моря, а також дестабілізація торгових маршрутів у суміжних регіонах призвели до переоцінки географічних і стратегічних пріоритетів у морському транспортуванні.

Компанії, що здійснюють міжнародні перевезення, були змушені змінити маршрути доставки, уникаючи ризикових зон. Це активізувало розвиток альтернативних шляхів: дунайського транспортного коридору, маршрутів через Балтійське море, трансєвразійських перевезень із використанням Каспійського регіону, а також зміцнило позиції портів Західного Середземномор'я. Паралельно відбулося значне переорієнтування флоту на обслуговування внутрішніх водних шляхів, що підвищило попит на будівництво барж, штовхачів, буксирів, плавучих технічних засобів, річково-морських суден і багатофункціональних платформ.

Суднобудівні підприємства, розташовані в країнах, які залишаються поза зоною активних бойових дій, почали отримувати додаткові замовлення в нішевих сегментах. У Румунії, Болгарії, Польщі та Хорватії спостерігається поживлення верфей, які спеціалізуються на побудові малотоннажних і спеціалізованих суден. Уряди цих країн адаптують національні програми підтримки галузі, активізують залучення коштів із європейських фондів,

впроваджують нові інструменти державно-приватного партнерства у сфері портової інфраструктури та логістики.

Значна частина уваги ринку зміщується до суден подвійного призначення, що здатні виконувати як цивільні, так і оборонні завдання. Потреба в таких об'єктах зростає в країнах Балтії, Скандинавії, Центральної Європи. На тлі зростання напруги в акваторіях Балтійського, Чорного та Середземного морів посилюється інтерес до побудови патрульних катерів, швидкісних суден технічного забезпечення, рятувальних та розвідувальних платформ.

Країни Європейського Союзу переглядають свої оборонно-промислові пріоритети, що позначається на розширенні державних оборонних замовлень для національних верфей. В Італії, Іспанії, Франції, Німеччині реалізуються програми будівництва нових класів військово-морських суден, які фінансуються в межах загальноєвропейських стратегій безпеки. На рівні виробників це стимулює технологічне оновлення потужностей, розширення кооперації в межах ЄС, підвищення рівня локалізації складальних і випробувальних процесів.

Військово-політична нестабільність також впливає на інвестиційне середовище: вартість страхування логістичних маршрутів зростає, фінансові установи переоцінюють регіональні ризики, а суднобудівні проекти в прикордонних або конфліктних зонах потребують окремих державних гарантій для забезпечення привабливості для інвесторів. Це створює нерівні умови доступу до ринку для підприємств, розташованих у країнах із різним рівнем безпеки.

У ситуації зростання ролі безпеки як економічного параметра, нові замовлення все частіше орієнтовані на мобільність, адаптивність і універсальність суден. Водночас логістична географія світового судноплавства, яка до 2022 року базувалася на сталих транзитних коридорах, поступово набуває більш регіоналізованої конфігурації, що передбачає диверсифікацію маршрутів та джерел постачання.

6) Державна політика як ключовий чинник розвитку суднобудування: міжнародний досвід.

Інституційна підтримка суднобудівної галузі з боку держави відіграє вирішальну роль у формуванні її конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості. Успішні країни-лідери у цій сфері системно поєднують промислову, експортну, оборонну та інноваційну політику в єдину стратегію, що охоплює повний цикл від проектування суден до їх обслуговування та модернізації. Такий підхід дозволяє знизити ризики інвесторів, забезпечити стабільність попиту, підвищити локалізацію виробництва та залучити транснаціональні корпорації до довгострокової співпраці.

У Китаї розвиток суднобудування є частиною національної програми індустріального піднесення «Made in China 2025». Держава напряму фінансує технологічну модернізацію верфей, надає пільгові кредити експортерам, забезпечує гарантоване оборонне та цивільне замовлення для державних підприємств, а також підтримує великі об'єднання, які консолідують галузь (наприклад, China State Shipbuilding Corporation). Значна частина продукції будується на умовах експортного кредитування з участю China Eximbank та застрахована державними агентствами. Також активно впроваджуються інструменти субсидій на R&D, цифровізацію виробництва та розробку безвуглецевих рішень.

Південна Корея формує свою політику через поєднання оборонних програм, приватно-державного партнерства та експорту високотехнологічного флоту. Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries та інші лідери отримують державні субвенції на розробку LNG-суден, суборендні схеми для молодих підприємств, податкові канікули для виробничих кластерів. Уряд забезпечує присутність південнокорейських верфей у міжнародних консорціумах і проектах, що підвищує довіру іноземних інвесторів і забезпечує зовнішньоекономічну стабільність. Успішно працюють освітні програми, орієнтовані на інженерні спеціальності в морській галузі, які фінансуються з державного бюджету.

Польща, яка тривалий час перебувала у тіні більших європейських гравців, зуміла відновити частину суднобудівного потенціалу завдяки активному

залученню фінансування з Європейського інвестиційного банку та регіональних кластерних програм ЄС. Гданськ, Гдиня та Щецин розвиваються як спеціалізовані морські зони, де діють пільгові режими оподаткування, податкові кредити на модернізацію, спрощене митне регулювання. Пріоритет надається проектам, які відповідають екологічним та соціальним критеріям Європейського зеленого курсу. Польща також інвестує у мережу дослідницьких центрів морської інженерії, що підтримують інноваційність підприємств малого та середнього бізнесу.

Туреччина обрала стратегію підтримки національних виробників через орієнтацію на нішеві продукти та геополітичні контракти. Турецькі верфі мають портфелі замовлень у сфері будівництва військово-морських кораблів, патрульних катерів, риболовецьких суден і поромів, що експортуються в країни Близького Сходу, Північної Африки та Азії. Турецький уряд пропонує підприємствам страхування контрактів, спрощене кредитування, доступ до державних інженерних центрів і субсидії на створення виробничих потужностей у прикордонних регіонах. Розроблена кластерна політика дозволяє об'єднувати в рамках одного району суднобудівників, постачальників обладнання, науково-дослідні центри та освітні установи.

Загальним елементом усіх успішних моделей є наявність стратегічної рамки розвитку галузі, яка має багаторівневу підтримку: законодавчу, фінансову, інституційну й експортну. Забезпечення стабільного внутрішнього замовлення, прозорий доступ до фінансових інструментів, доступ до кваліфікованих кадрів і довгострокова координація між державою, бізнесом і наукою створюють передумови для привабливого інвестиційного середовища.

2.2. Сучасний стан та проблеми розвитку суднобудівної галузі України

Суднобудівна галузь України впродовж останніх трьох десятиліть перебуває у стані глибокої структурної трансформації. Після розпаду СРСР

країна успадкувала потужну виробничу базу, розвинену інженерну школу, повний цикл виробництва та міжнародні зв'язки. Проте перехід до ринкової економіки, відсутність державної стратегії підтримки галузі, приватизаційні процеси без інвестиційного супроводу, а згодом і повномасштабна війна, призвели до критичного скорочення потужностей, втрати компетенцій та вичерпання модернізаційного ресурсу.

Найбільші верфі — Чорноморський суднобудівний завод, ПАТ «Суднобудівний завод «Океан», Миколаївська верф Smart Maritime Group, виробничі потужності компанії «НІБУЛОН» — виступали ядром галузі. Вони мали необхідну інфраструктуру, інженерний потенціал і досвід виконання зовнішніх замовлень. Водночас ці підприємства залишалися вразливими до коливань попиту, валютних ризиків, зростання вартості матеріалів і слабкої підтримки з боку держави. Хронічна відсутність довгострокових державних замовлень, мінімальна частка внутрішнього ринку, відсутність експортних гарантій, а також обмежений доступ до інвестиційного капіталу обмежували можливості галузі. За даними Мінекономіки, частка суднобудування в загальному обсязі обробної промисловості України до 2022 року не перевищувала 0,3%.

Додатково ускладнювала ситуацію деградація технічної інфраструктури: більшість наявного обладнання на верфях було встановлено ще у 1970–1980-х роках. Рівень автоматизації залишався критично низьким, що обмежувало здатність конкурувати із сучасними цифровими верфями. Брак технологічного оновлення супроводжувався нестачею капіталовкладень у R&D, відсутністю співпраці з університетськими лабораторіями та розривом зв'язків між наукою й виробництвом.

Також слід зазначити високий рівень зношеності наявного українського флоту. За різними оцінками, понад 80% суден внутрішнього флоту експлуатуються понад 30 років, що істотно перевищує рекомендовані строки безпечного використання. Така ситуація формує попит на оновлення флоту, однак переважна більшість українських компаній задовольняє ці потреби

шляхом закупівлі вживаних суден на вторинному ринку ЄС замість замовлення нових в Україні.

Зростання логістичного навантаження на річковий і каботажний флот у 2022–2023 роках, пов'язане з блокуванням морських портів, частково активізувало попит на баржі, платформи, буксири та несамохідні судна. Водночас нестача фінансування, відсутність державних компенсаційних механізмів і висока вартість кредитів обмежили здатність галузі оперативно реагувати на ці виклики.

Окремим аспектом, що ускладнює розвиток, є регіональна концентрація виробництва у південних областях України — Миколаївській, Херсонській, Одеській, які найбільше постраждали від військових дій. Частина підприємств зазнала фізичних руйнувань, частина — втратила логістичний доступ до портів. Це супроводжується втратою кадрів, евакуацією інженерного персоналу, розривом міжкластерових зв'язків і зменшенням кількості учбових закладів, які раніше готували спеціалістів для галузі. На цьому тлі спостерігається відтік молодих спеціалістів за кордон, падіння привабливості технічних професій і деградація наукового потенціалу в суднобудівній інженерії. Відсутність скоординованої державної освітньо-промислової політики поглиблює розрив між потребами виробництва та наявною кваліфікацією кадрів. Наразі немає механізмів стимулювання повернення фахівців до галузі або створення умов для адаптації іноземного досвіду до українських реалій.

Фрагментованість суднобудівного ринку України є однією з ключових причин втрати системної конкурентоспроможності галузі. У структурному плані галузь не має єдиного керованого контуру: відсутні міжрегіональні виробничі кластери, централізовані ланцюги створення доданої вартості, інституції державної координації інвестиційних потоків і модернізаційних програм. Підприємства діють ізольовано, не маючи єдиної платформи взаємодії з науковими центрами, банками, логістичними хабами чи освітніми установами. Відсутність кластерної моделі проявляється в тому, що жоден регіон України, навіть традиційно суднобудівні — Миколаїв, Херсон, Одеса, Ізмаїл, — не

функціонує як повноцінна інтегрована екосистема. Верфі не мають у своєму розпорядженні стабільної бази постачальників металу, систем автоматизації, електроніки або високоточних машин, що змушує підприємства самостійно закривати всі функції виробничого процесу. Це істотно знижує ефективність, ускладнює масштабування, стримує впровадження інновацій та унеможливорює спеціалізацію.

Розпорошеність ресурсів і відсутність міжфірмової кооперації підтверджується й динамікою кількості діючих підприємств. За даними галузевої статистики, у період 2017–2021 років кількість активних суднобудівних компаній скоротилася з 35 до 28 одиниць (див. рис. 2.1). Причини скорочення — зниження обсягів замовлень, фінансова неспроможність модернізувати обладнання, нестабільність логістичних ланцюгів, а також відсутність державного замовлення на довгостроковій основі.



Рис. 2.1. Кількість суднобудівних підприємств 2017-2021р.

Джерело: складено автором на основі [18; 19; 29; 40]

Проблема ускладнюється і тим, що навіть ті підприємства, які продовжують працювати, орієнтовані переважно на судноремонт, а не на створення повноцінного нового флоту. За статистикою, більшість обсягів

реалізації у галузі припадає саме на ремонт, а не будівництво суден. Так, у 2020–2021 роках з понад 3,5 млрд грн загального обсягу реалізованої продукції на будівництво нових суден припадало менше половини (див. рис. 2.2). Це свідчить про обмежену інноваційну складову ринку, який функціонує в режимі обслуговування наявного парку, а не його оновлення чи розширення.

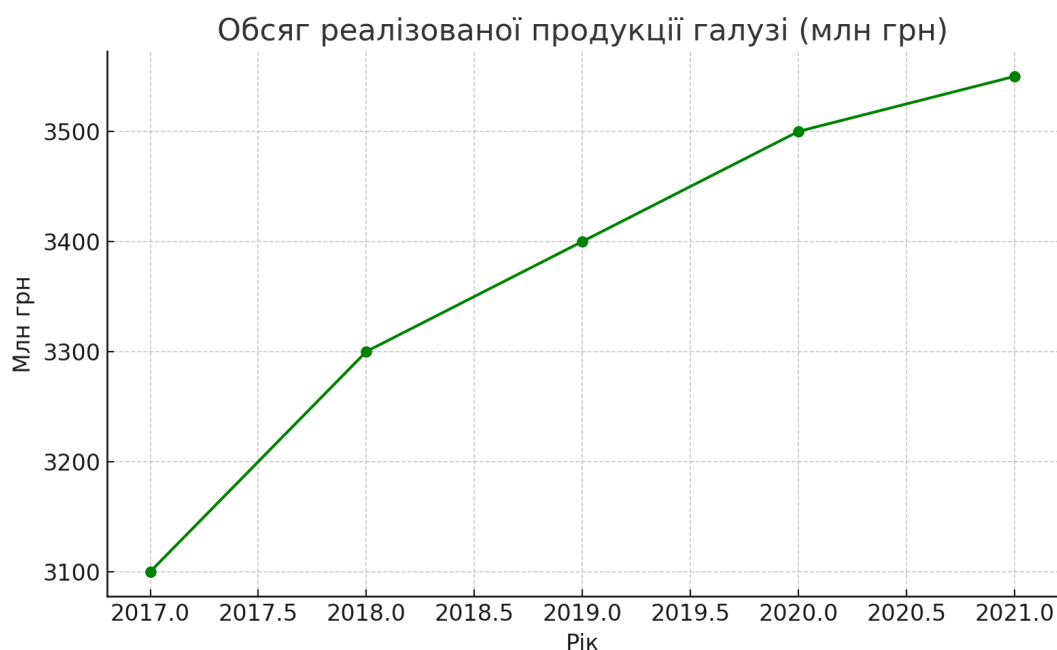


Рис. 2.2. Обсяг реалізованої продукції галузі 2017-2021р.

Джерело: складено автором на основі [18; 19; 29; 40,69]

Не менш показовим є і зовнішній вимір. Частка України у загальному європейському суднобудуванні, хоча й продемонструвала незначне зростання — з 0,7% у 2017 до 1,1% у 2021 році (див. рис. 2.3), — залишається критично низькою порівняно з країнами Центральної та Східної Європи, які мають аналогічні стартові умови, але змогли реалізувати політику галузевого стимулювання через залучення фондів ЄС, створення промислових зон, експортного кредитування та технологічної спеціалізації.



Рис. 2.3. Частка України в європейському суднобудуванні 2017-2021р.

Джерело: складено автором на основі [18; 19; 29; 40,70]

Низький рівень внутрішньої координації не дозволяє формувати консолідовані запити на фінансування з міжнародних структур. Відсутність профільної державної агенції, яка б виступала інституційним «вікном» для інвесторів, банків та донорських програм, перешкоджає запуску масштабних модернізаційних проєктів. Державна стратегія розвитку суднобудування не реалізується на практиці, а формальні документи не мають програмного та фінансового забезпечення. Це створює ситуацію, за якої окремі підприємства можуть демонструвати позитивну динаміку, проте загальногалузевий рівень залишається вкрай нестабільним і вразливим до зовнішніх впливів.

Унаслідок повномасштабної війни суднобудівна інфраструктура України зазнала значних втрат, особливо в південних регіонах. Частина виробничих об'єктів знищена, частина втратила доступ до сировини, енергетики, персоналу або логістики. Розрив ланцюгів постачання, руйнування портів, евакуація фахівців і загальна невизначеність безпекового середовища істотно ускладнили

виробничу діяльність навіть тих підприємств, що залишилися поза зоною активних бойових дій.

Державна статистика щодо стану галузі після 2022 року є фрагментарною або відсутня. Суднобудування фактично зникло з окремих аналітичних розділів офіційних звітів, що додатково ускладнює стратегічне планування. Водночас наявні дані за період до війни демонструють негативну динаміку. У 2020–2021 роках кількість новозбудованих суден залишалась у межах 16–21 одиниць щорічно, при тому що потенціал верфей дозволяв виготовляти до 30–40 суден на рік (див. рис. 2.4). Натомість у судноремонті зберігався стабільно високий рівень активності: понад 250 відремонтованих одиниць щороку (див. рис. 2.5). Це підтверджує зрушення в бік підтримки функціонування наявного флоту, а не його оновлення.



Рис. 2.4. Кількість побудованих суден 2017-2021р.

Джерело: складено автором на основі [29; 40,70]



Рис. 2.5. Кількість відремонтованих суден 2017-2021р.

Джерело: складено автором на основі [29; 40, 70]

На тлі блокування морських портів Чорного моря зросло значення річкової логістики. За даними до 2021 року, обсяг вантажоперевезень водним транспортом мав тенденцію до зниження — з 3990 тис. тонн у 2019 до 3482 тис. тонн у 2021 році для річкового транспорту, і з 3539 до 3043 тис. тонн — для морського (див. рис. 2.6). Проте після 2022 року відбулося суттєве переорієнтування транспортних потоків на Дунай. Порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ стали критично важливими для експорту агропродукції, металів та логістичних операцій, що створює об'єктивну базу для розвитку спеціалізованого флоту.

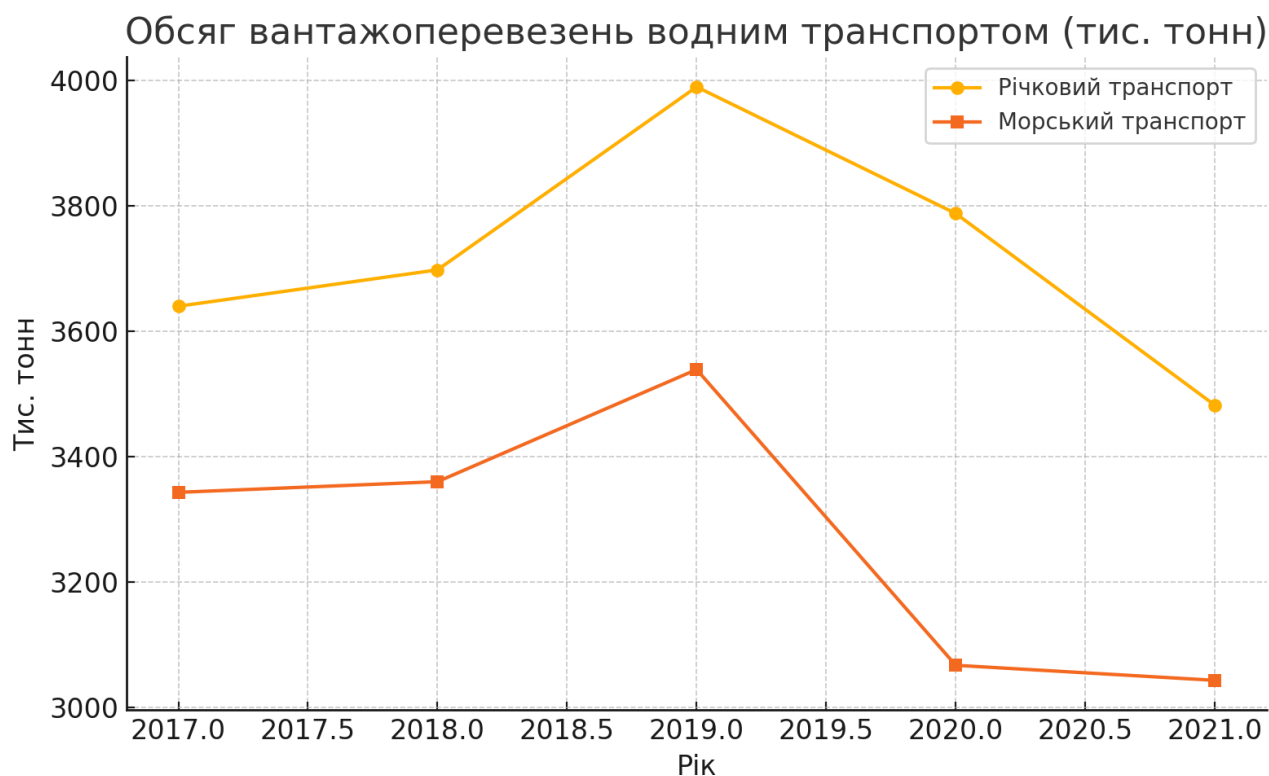


Рис. 2.6. Обсяг вантажоперевезень водним транспортом 2017-2021р.

Джерело: складено автором на основі [47, 64, 70]

У структурі вантажоперевезень домінують сировинні вантажі — зернові культури, металургійна продукція, руда, будівельні матеріали (див. рис. 2.7). Це формує попит на прості, великотоннажні та технічно нескладні судна, що не вимагають високого ступеня інженерної складності. Такий тип замовлень потенційно доступний для українських верфей навіть у складних умовах, однак через відсутність інвестицій і гарантій замовлення вітчизняні компанії втрачають можливість конкурувати навіть у цьому сегменті.

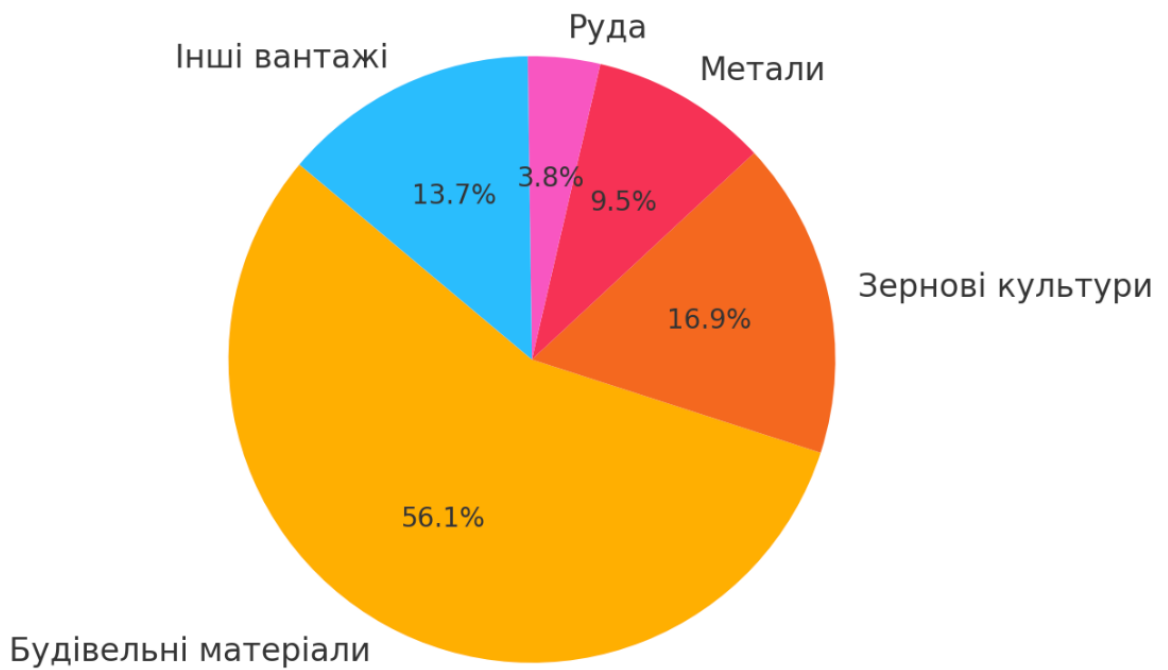


Рис. 2.7. Структура вантажів, перевезених річковим транспортом

Джерело: складено автором на основі [18; 19; 29; 40,70]

Динаміка експорту суден з України є нестабільною та обмеженою за географією. Переважно вивозяться баржі, штовхачі, несамохідні платформи, які не мають високої доданої вартості. Основними напрямками експорту залишаються країни Східної Європи та Балканського регіону (див. рис. 2.8.). Водночас імпорт суден до України значно перевищує обсяги експорту, що свідчить про неконкурентоспроможність національного виробництва навіть на внутрішньому ринку.

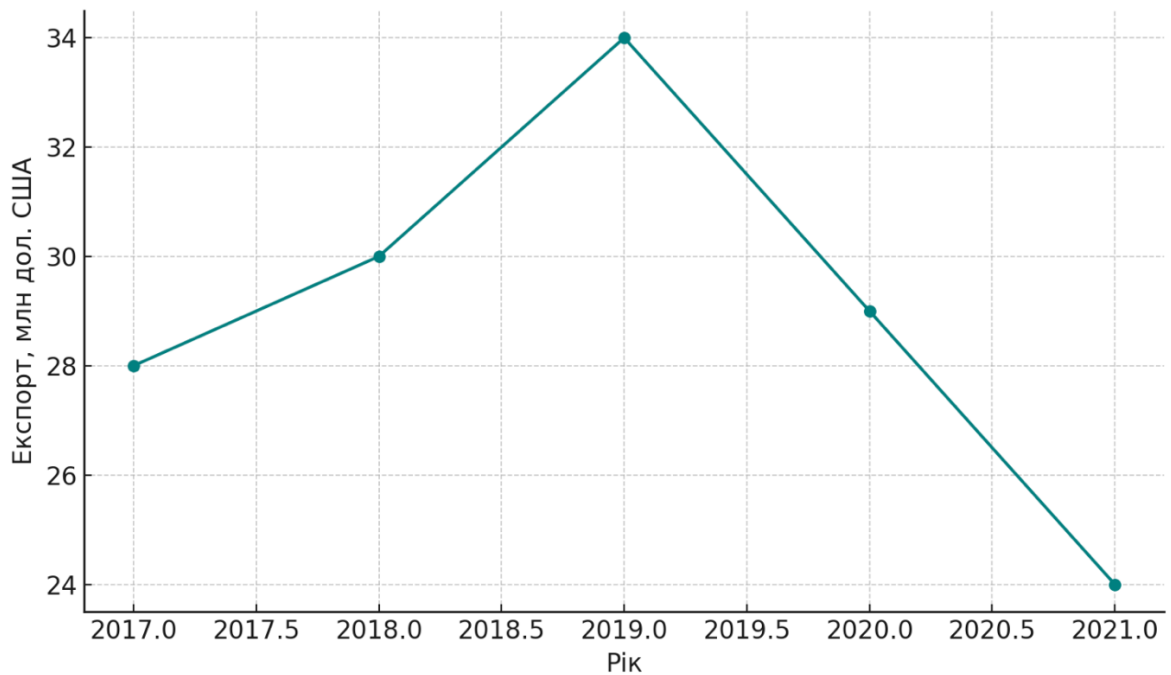


Рис. 2.8. Експорт суден з України

Джерело: складено автором на основі [18; 19; 29; 40,70]

Кадровий потенціал галузі, який ще донедавна вважався її відносною перевагою, нині перебуває під загрозою деградації. Профільні вищі навчальні заклади, розташовані переважно в південних регіонах, втратили частину студентів, викладачів і матеріальної бази. Відтік молоді за кордон, скорочення наборів на інженерно-технічні спеціальності, а також падіння престижу технічної освіти формують гострий дефіцит кваліфікованого персоналу. Чинні верфі повідомляють про складнощі із залученням зварювальників, інженерів-конструкторів, суднових механіків, фахівців з логістики та електроніки. Частина підприємств змушена перекваліфікувати персонал або імпортувати спеціалістів з інших країн. В умовах повномасштабної війни актуальним стало питання мобілізації працівників ключових виробництв, що ще більше ускладнює підтримку стабільних виробничих циклів.

Технологічна база більшості підприємств морально і фізично застаріла. Обладнання, встановлене ще у радянський період, переважно не відповідає сучасним вимогам щодо енергоефективності, точності, автоматизації або цифрового контролю. Впровадження CAD/CAM-систем, промислової

робототехніки, цифрових двійників, ERP-рішень для виробничого менеджменту залишається поодинокую практикою й здебільшого притаманне підприємствам з іноземною участю. Низький рівень автоматизації обмежує можливості адаптації до нових інженерних стандартів, що діють на європейському та світовому ринках. Ускладнюється також участь у спільних міжнародних тендерах, де потрібна відповідність до норм ISO, технічних регламентів ЄС, вимог морських класифікаційних товариств (DNV, Lloyd's Register, Bureau Veritas). Відсутність належної сертифікаційної інфраструктури та підтримки експорту з боку держави ще більше звужує вікно можливостей для галузі.

Незважаючи на ці обмеження, в окремих регіонах зберігається досвід виготовлення барж, понтонів, буксирів і технічного флоту. Наявність інженерних шкіл, традицій суднобудування, зв'язків з логістичними та аграрними компаніями дозволяє за наявності фінансування відновити окремі напрями виробництва. Проте для цього необхідна зміна державної політики, підтримка донорських програм і створення стимулів для залучення інвестицій у виробничу, інженерну та освітню інфраструктуру.

2.3. Оцінка міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України в умовах безпекових викликів

З метою комплексного представлення ключових характеристик інвестиційного середовища суднобудівної галузі України в умовах безпекових ризиків у межах дослідження було проведено SWOT-аналіз:



Рис. 2.9. SWOT аналіз

Джерело: складено автором на основі [18; 19; 29; 40, 64, 70]

1) Сильні сторони (Strengths)

Інвестиційна привабливість суднобудівної галузі формується не лише через поточний стан підприємств або рівень прибутковості, а й на основі фундаментальних переваг, що забезпечують довгостроковий потенціал розвитку. Для України важливо, що навіть в умовах війни та системної кризи в галузі зберігаються певні структурні й ресурсні характеристики, які можуть бути активізовані за умови правильного інституційного та інвестиційного супроводу.

Однією з ключових переваг є вигідне географічне положення, що поєднує вихід до Чорного моря з розгалуженою мережею внутрішніх водних шляхів, передусім Дніпра і Дунаю. Унікальність географії полягає в тому, що Україна має потенціал водного транзиту, що може бути реалізований як у східному напрямку (в межах Чорноморсько-Каспійського коридору), так і в західному —

через Дунай до Європейського Союзу. Після блокування морських портів у 2022 році саме ця характеристика стала основою логістичної адаптації країни, і, як наслідок, — зросла актуальність річкового флоту. Це, своєю чергою, сформувало потенційний попит на понтони, баржі, буксири та інші типи несамохідних суден, що можуть будуватися локально.

Ще одним важливим чинником є збереження кадрового потенціалу, незважаючи на загальний негативний демографічний тренд. В Україні існує сформована традиція підготовки технічного персоналу для суднобудування, зокрема в таких містах, як Миколаїв, Одеса, Херсон, Київ. Деякі вищі навчальні заклади, як-от Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, зберігають освітні програми з інженерних дисциплін, пов'язаних із судовими системами, корпусобудуванням, гідродинамікою та морською логістикою. Наявність фахівців із досвідом роботи з європейськими проєктами є суттєвою перевагою, яку складно швидко сформувати в інших країнах, особливо в умовах скорочення технічної освіти в ЄС.

До сильних сторін також належить практичний досвід роботи на зовнішні ринки, зокрема експорт барж, технічного флоту, спеціалізованих плавзасобів. Компанія «НІБУЛОН» у період 2018–2021 років реалізувала масштабну програму внутрішньої логістики, побудувавши серію буксирів і барж для перевезення сільськогосподарської продукції Дніпром та Південним Бугом. Цей досвід доводить здатність українських підприємств працювати відповідно до стандартів міжнародних замовників, дотримуючись вимог морських класифікаційних товариств. Аналогічні проєкти виконувались підприємствами в Ізмаїлі, Києві та Херсоні, переважно у співпраці з європейськими логістичними операторами.

Крім того, наявність інституційної пам'яті галузі, включно з архівами конструкторських бюро, науково-дослідних лабораторій і досвідом будівництва складних суден (включаючи військово-морські та глибоководні платформи),

відкриває можливості для відновлення більш технологічних напрямів виробництва у перспективі. При залученні інвестицій у R&D, можливо активізувати співпрацю з іноземними центрами морських технологій або інтегрувати окремі елементи українського суднобудування в європейські індустріальні кластери.

Окрему увагу слід звернути на відносно низьку собівартість робочої сили, що при правильному управлінні виробничими процесами може надати Україні перевагу перед країнами ЄС у сегменті простого технічного флоту. За оцінками міжнародних досліджень, вартість суднобудівного персоналу в Україні у 3–5 разів нижча, ніж у Німеччині чи Польщі, при збереженні порівнянного рівня кваліфікації для базових технологічних операцій. Це створює умови для створення контрактного виробництва або коопераційних центрів для реалізації серійних замовлень у сегменті барж, штовхачів, катерів та допоміжних платформ.

Загалом сукупність чинників, таких як вигідне географічне положення, кадровий потенціал, досвід експортного виробництва та залишкові інженерні ресурси, формує основу для того, щоб галузь не лише відновила операційну діяльність, а й перетворилася на елемент міжнародної кооперації у сфері будівництва технічного та допоміжного флоту

2) Слабкі сторони (Weaknesses)

Найсерйознішим стримувальним чинником для залучення інвестицій у суднобудівну галузь України є технологічна деградація виробництва. Переважна більшість верфей використовує обладнання, що було встановлене ще у 1970–1980-х роках, і яке не відповідає сучасним вимогам до енергоефективності, точності, автоматизації чи екологічної безпеки. Рівень цифровізації процесів (використання CAD/CAM-систем, ERP-модулів, систем управління життєвим циклом судна) — критично низький. Така ситуація обмежує здатність підприємств забезпечити відповідність європейським і міжнародним технічним

регламентам, що унеможлиблює участь у тендерах або проєктах, які фінансуються з фондів ЄС, ЄБРР, IFC тощо.

Ще одним обмеженням є відсутність доступу до довгострокового фінансування. Банки України, з огляду на високий ризик і тривалі виробничі цикли, практично не кредитують суднобудівні проєкти. Ставки комерційних позик залишаються неприйнятними для капіталомісткої галузі, де повернення інвестицій може тривати понад 5–7 років. Державні програми підтримки або компенсації відсоткових ставок відсутні або не включають суднобудування як пріоритетний сектор. Таким чином, навіть за наявності потенційного попиту, підприємства не здатні реалізувати великі проєкти без зовнішнього співфінансування.

Окрему проблему становить відсутність централізованої державної політики у сфері суднобудування. Формально існують програмні документи, як-от «Стратегія розвитку суднобудівної промисловості до 2030 року», проте вони не мають бюджетного підкріплення, не передбачають конкретних механізмів стимулювання інвестицій і не узгоджуються з іншими галузевими чи регіональними програмами. Відсутність профільного органу або агентства з питань морської політики, індустріальної координації та інвестзалучення не дозволяє забезпечити комунікацію між державою, бізнесом, банками, освітніми установами та міжнародними партнерами. У результаті – низький рівень довіри до держави як партнера в реалізації промислових ініціатив.

Також важливо відзначити регуляторну невизначеність. Чинні стандарти проєктування, класифікації, сертифікації суден є переважно застарілими, або потребують адаптації до європейських норм. Для виходу на ринок ЄС підприємство має пройти складну процедуру сертифікації, однак в Україні немає централізованої підтримки такого процесу — ані технічної, ані фінансової. Це призводить до ситуації, коли навіть за наявності кваліфікації і виробничих

потужностей підприємства не здатні документально підтвердити свою придатність до роботи з міжнародними партнерами.

Додатковим обмеженням є низький рівень інтеграції у глобальні ланцюги доданої вартості. Українські компанії не є членами європейських суднобудівних кластерів, не беруть участі у галузевих асоціаціях (наприклад, SEA Europe), не мають представництва у робочих групах ІМО або платформах з розробки морських інновацій. Це позбавляє вітчизняні підприємства доступу до новітньої інформації, спільних проєктів, дослідницьких ініціатив і технічного консалтингу, які часто фінансуються за рахунок міжнародних програм.

Критичну роль відіграє також кадрова проблема, яка на перший погляд суперечить зазначеним у блоці «сильних сторін» перевагам. Попри наявність фахівців, їх кількість стрімко скорочується через відтік у суміжні галузі, еміграцію до країн ЄС, відсутність оновлення поколінь і скорочення технічної освіти. Більшість молоді не розглядає роботу на верфях як престижну або перспективну. Причина — низький рівень зарплат, відсутність гарантій зайнятості, старі виробничі умови, нерозвинена інфраструктура в суднобудівних містах. Інституційна слабкість і фрагментація ринку поглиблюються відсутністю галузевої статистики та аналітики. Державні звіти за останні роки часто не виділяють суднобудування в окрему категорію, а дані агрегуються в межах ширшого класифікатора машинобудування. Це унеможливорює об'єктивну оцінку ефективності політик, не дозволяє порівнювати галузь із європейськими аналогами та ускладнює формування інвестиційних пропозицій.

Всі ці чинники формують внутрішнє середовище, яке або стримує інвестиції, або значно підвищує вимоги до очікуваного прибутку та гарантій. У довгостроковій перспективі слабкі сторони не є фатальними, проте їх ігнорування суттєво ускладнює залучення навіть умовно ризикових інвесторів — таких як венчурні фонди або інституції розвитку.

3) Можливості (Opportunities)

Незважаючи на кризовий стан, суднобудівна галузь України володіє рядом стратегічних можливостей, які в умовах належної координації та політичної волі можуть перетворити її з індустрії виживання на індустрію відновлення та зростання. Ці можливості не завжди мають безпосередній виробничий характер, але створюють сприятливе середовище для приходу інвестора, передусім у середньо- і довгостроковій перспективі.

Насамперед, післявоєнна відбудова країни є унікальним вікном можливостей, що не повторюється в економічному житті країни так часто. В урядових та міжнародних планах відновлення (зокрема, в рамках Ukraine Recovery Plan та донорських стратегій Європейської комісії, Світового банку, ЄІБ) прямо або опосередковано фігурують програми модернізації транспортної, логістичної та річково-морської інфраструктури. Це створює потенційний попит на будівництво:

- несамохідних платформ і барж для аграрної логістики;
- портового флоту для вантажоперевалки;
- суден спеціального призначення (наприклад, для розмінування або інфраструктурного моніторингу);
- технічних засобів для ремонту гідропоруд.

Значення логістичного потенціалу Дунаю — як альтернативного маршруту — не зменшуватиметься навіть після відкриття традиційних чорноморських портів. Зростання активності в ізмаїльському та ренійському напрямках вже створило локальний попит на буксири, штовхачі, катери для прикордонних служб і берегової охорони. У перспективі це може трансформуватись у постійно діючий кластер.

Ще один потужний потенціал полягає у доступі до міжнародного фінансування, зокрема від структур, орієнтованих на сталий розвиток та

«зелену» трансформацію. Європейський інвестиційний банк, ЄБРР, IFC, а також низка тематичних фондів (Blue Economy Window, Horizon Europe, CEF Transport) можуть фінансувати:

- модернізацію українських верфей;
- створення навчальних і сертифікаційних центрів;
- локалізацію компонентного виробництва (наприклад, корпусних елементів, навігаційного обладнання, паливних систем);
- впровадження стандартів ІМО щодо скорочення викидів CO₂ (EEXI, CII).

Особливу увагу міжнародні організації приділяють проектам з ESG-компонентом. Це означає, що екологічна та соціальна орієнтація суднобудування може стати не лише відповіддю на регуляторні виклики, а й умовою для отримання преференційного фінансування. Так, у 2022 році ЄС затвердив стратегічну рамку «Fit for 55», яка передбачає повну декарбонізацію транспорту до 2050 року, що неминуче транслюється в попит на:

- судна з нульовим або низьким викидом вуглецю;
- гібридні судові двигуни;
- корпуси з легких матеріалів;
- цифрові платформи для оптимізації маршрутів і споживання пального.

Українські підприємства, за умови оновлення виробничої бази, можуть запропонувати коопераційні формати співпраці — збирання суден за ліцензією, виконання частин замовлення на умовах аутсорсингу, виготовлення сертифікованих компонентів. Такий формат є звичним для європейського суднобудівного сектору, де більшість замовлень виконується не однією верф'ю, а мережею спеціалізованих субпідрядників. Наявність виробничих площ і

технічних кадрів в Україні дозволяє розглядати країну як частину таких ланцюгів.

Варто також зазначити можливість створення спеціальних економічних зон або індустріальних парків, орієнтованих на морську тематику, з пільговими режимами для інвесторів. Механізм таких парків вже випробувано в Польщі (Szczecin Industrial Park), Румунії (Constanța Shipbuilding Hub), Туреччині (Tuzla Shipyard Area). Українські дунайські порти, а також потенційно Київ та Миколаїв могли б стати базою для подібної ініціативи, особливо в рамках регіонального розвитку та децентралізації. Членство в SEA Europe, участь у проектах Interreg або платформах CINEA, створення спільних освітніх програм з морськими університетами ЄС можуть підвищити репутаційну привабливість галузі. Це дасть можливість молодим спеціалістам проходити стажування, а підприємствам — обмінюватись технічними рішеннями з лідерами ринку.

4) Загрози (Threats)

Найбільш системною і критичною загрозою для залучення міжнародного інвестора в українське суднобудування є тривала безпекова нестабільність, спричинена повномасштабною війною. Умови ведення господарської діяльності у регіонах, що постійно піддаються ракетним або дронним атакам, фактично виключають можливість реалізації довгострокових інвестиційних проєктів без додаткових гарантій. Більшість підприємств галузі розташовані у південних регіонах — Миколаєві, Херсоні, Ізмаїлі — що залишаються в зоні реального або потенційного ризику. Навіть ті об'єкти, які не зазнали фізичних ушкоджень, знаходяться в умовах високої страхувальної вартості, що підвищує операційні витрати інвестора.

Зі збройною агресією пов'язаний відхід міжнародних донорів, замовників і партнерів, які раніше співпрацювали з українськими верфями. Для стратегічних інвесторів будь-який проєкт вважається невиправдано ризиковим без гарантій захисту капіталу — як фізичного (майно, інфраструктура), так і фінансового

(контрактні зобов'язання, доступ до прибутку). На сьогодні в Україні відсутня розгорнута система державного страхування інвестиційних ризиків, зокрема політичних. Це суттєво знижує привабливість навіть відносно стійких проєктів.

Другою серйозною загрозою є поглиблення конкуренції з боку інших країн, що активно підтримують власне суднобудування. Туреччина, Польща, Хорватія, Румунія вже давно інтегрувались у глобальні ланцюги доданої вартості, і системно нарощують свою частку на ринку за рахунок:

- надання субсидій підприємствам суднобудування (зокрема на енергозатрати або сертифікацію);
- створення спеціальних економічних зон із податковими пільгами;
- страхування експортних контрактів державними агентствами;
- реалізації кластерної політики на національному рівні (інтеграція виробництва, науки, освіти й логістики).

У країнах Балтії, наприклад, верфі мають доступ до прямих фінансових інструментів ЄС — таких як InvestEU або Recovery and Resilience Facility. Водночас в Україні підприємства обмежені у виході навіть на національні джерела кредитування, не кажучи вже про доступ до іноземних інституцій.

Іншою загрозою є імпортозаміщення з боку європейських країн, які під тиском регуляторів дедалі частіше надають перевагу продукції внутрішнього виробництва або виконаній на території ЄС. Це включає жорсткі правила походження продукції (rules of origin), вимоги локалізації, обмеження на участь у публічних закупівлях, а також введення стандартів щодо вуглецевого сліду (Carbon Border Adjustment Mechanism). Для українських компаній, які не мають сертифікації ISO, енергоаудиту або систем екологічного менеджменту, це стає серйозним бар'єром навіть для традиційних експортних позицій — наприклад, понтонів або барж.

Також варто враховувати ризик втрати кадрового потенціалу, що в умовах тривалого військового конфлікту може набути незворотного характеру. Молоді спеціалісти орієнтуються на більш стабільні сектори або взагалі залишають країну. У результаті виникає розрив у професійній спадкоємності, що особливо небезпечно в суднобудуванні, де освоєння навичок триває роками. Відсутність державної політики з повернення фахівців, стимулювання інженерної освіти або підтримки дуального навчання поглиблює цей тренд.

Окрему категорію становлять репутаційні та правові ризики, пов'язані з оцінкою України як юрисдикції. У ряді міжнародних рейтингів — зокрема World Bank's Investment Climate Indicators, Transparency International, Heritage Foundation — Україна досі утримує середні або низькі позиції. Це пов'язано з:

- нестабільністю регуляторного середовища (часті зміни в податковій і митній політиці);
- високим рівнем бюрократичних бар'єрів;
- обмеженим доступом до правосуддя для іноземних інвесторів;
- недостатньою захищеністю прав інтелектуальної власності.

Такі показники мають безпосередній вплив на стратегічних інвесторів, які оцінюють не лише прибутковість, а й ризик роботи в конкретній країні.

Висновки до розділу 2

У другому розділі проведено всебічний аналіз сучасного стану суднобудівної галузі України в контексті глобальних тенденцій та економічної нестабільності. Встановлено, що світовий ринок суднобудування нині характеризується високим рівнем регіональної концентрації, особливо в Азії,

інтенсивним впровадженням цифрових технологій, екологічною модернізацією виробництва та активізацією кластерної моделі організації галузі. Водночас визначено, що українська суднобудівна промисловість перебуває у фазі глибокої структурної кризи, що проявляється у скороченні виробництва, втраті підприємств, технологічній деградації, відтоку кадрів та зменшенні експортного потенціалу. Разом із тим окреслено появу нових можливостей, пов'язаних із логістичними змінами на Дунайському напрямку, зростанням ролі технічного флоту та перспективами післявоєнного відновлення.

Досліджено систему чинників, що формують інвестиційну привабливість галузі, зокрема виявлено домінування стримуючих факторів, таких як безпекові ризики, відсутність державного замовлення, слабка координація між інституціями, складність доступу до фінансування та нестабільність регуляторного поля. Водночас виявлено потенційні сильні сторони галузі — географічну близькість до міжнародних транспортних коридорів, залишковий людський капітал і наявність експортного досвіду. Застосування SWOT-аналізу дозволило систематизувати внутрішні й зовнішні аспекти галузі, актуалізувавши її перспективи участі в післявоєнній реконструкції, залучення європейського фінансування, інтеграції в логістичні кластери та екологічного оновлення флоту. Натомість головними загрозами визначено військову нестабільність, репутаційні ризики, високий рівень конкуренції з боку країн із активною державною підтримкою, а також кадрову деградацію.

Комплексне узагальнення результатів аналізу дало змогу сформулювати уявлення про системні бар'єри та перспективні напрями розвитку галузі в умовах зовнішніх загроз. Використання методів статистичного, порівняльного, структурного аналізу та SWOT дозволило не лише ідентифікувати ключові обмеження, а й окреслити потенційні точки зростання та напрями реформ. Такий підхід забезпечив об'єктивність оцінки ситуації в галузі та заклав основу для подальшої розробки практичних рекомендацій.

Отримані результати формують логічну основу для третього розділу, в якому буде здійснено аналіз міжнародного досвіду стимулювання іноземних

інвестицій у суднобудівну галузь, а також обґрунтовано адаптивну модель стратегії залучення капіталу з урахуванням безпекових викликів та структурних обмежень в Україні.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ СУДНОБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В УМОВАХ БЕЗПЕКОВИХ ВИКЛИКІВ

3.1. Аналіз міжнародного досвіду стимулювання іноземних інвестицій у суднобудівну галузь

Залучення іноземних інвестицій є одним із ключових чинників розвитку суднобудівної галузі в умовах глобальної конкуренції та обмежених внутрішніх ресурсів. Міжнародний досвід доводить, що успішне формування інвестиційно привабливого середовища у цій сфері ґрунтується на поєднанні інституційної підтримки, стратегічного планування та активної державної участі в стимулюванні інвесторів через різноманітні механізми — від податкових пільг до державно-приватного партнерства та експортного кредитування [1, с. 144; 7, с. 213].

Зокрема, у країнах із розвиненим суднобудівним сектором — Південній Кореї, Китаї, Туреччині, Польщі — спостерігається комплексне застосування фінансових інструментів підтримки, що дозволяє ефективно залучати транснаціональні корпорації та приватних інвесторів. Ці механізми є потенційно релевантними для адаптації в Україні з урахуванням сучасного стану галузі та потреб її відновлення.

Одним із найбільш показових прикладів ефективною державної політики стимулювання іноземних інвестицій у суднобудівну галузь є досвід Південної Кореї, яка протягом останніх десятиліть стабільно утримує провідні позиції на світовому ринку суднобудування. На початку 2000-х років уряд Південної Кореї визначив суднобудування як одну з ключових стратегічних галузей, інтегрувавши її розвиток у загальнонаціональні програми економічного

зростання та інноваційної модернізації. Основним інструментом залучення іноземних інвестицій у галузь стало поєднання податкових стимулів, системи державних гарантій експортного фінансування та спеціалізованих промислових кластерів, що забезпечують інвесторам доступ до висококваліфікованої робочої сили, логістичної інфраструктури та інноваційних дослідницьких центрів. Показово, що у 2022 році три найбільші суднобудівні корпорації Південної Кореї — Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries та Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering — разом акумулювали понад 30% світового портфеля замовлень на будівництво суден, включаючи LNG-танкери та судна з гібридними енергетичними установками. Значну частину цього портфеля було забезпечено завдяки міжнародним контрактам із залученням кредитів від Export-Import Bank of Korea (KEXIM), який лише у 2021–2023 роках надав понад 15 млрд дол. США фінансування на суднобудівні проекти, включно з проектами для європейських та азійських замовників [9, с. 212].

Особливу роль у стимулюванні інвестицій відіграє програма підтримки експорту Korea Trade Insurance Corporation (K-Sure), яка забезпечує страхування експортних контрактів, знижуючи ризики для іноземних інвесторів. За оцінками Korea Shipbuilding & Offshore Engineering, понад 60% контрактів на будівництво високотехнологічних LNG-суден у 2022 році було укладено з підтримкою гарантій від KEXIM та K-Sure [34, с. 145].

Додатковим чинником привабливості корейського суднобудування є політика створення індустріальних кластерів — спеціальних економічних зон у м. Ульсан, Пусан і Кванджу, де зосереджені виробничі майданчики, навчальні заклади, дослідницькі лабораторії та сервісні компанії. Це забезпечує інвесторам ефект синергії та зменшує операційні витрати. За даними Korean Statistical Information Service, на 2023 рік понад 75% продукції суднобудівних кластерів орієнтовано на експорт, а середній рівень локалізації компонентів перевищує 85% [14, с. 367].

Крім того, уряд Південної Кореї активно просуває інноваційні дослідження у сфері безвуглецевих технологій у суднобудуванні. Зокрема, у 2023 році запущено державну програму субсидування розробки водневих та аміачних двигунів для морського транспорту з бюджетом понад 1,2 млрд дол. США на період 2023–2027 років. Ці кошти частково спрямовані на спільні проєкти корейських верфей з європейськими технологічними компаніями, включаючи MAN Energy Solutions та Wärtsilä [45, с. 19]. Досвід Південної Кореї демонструє ефективність системної багаторівневої політики, яка поєднує фінансові інструменти (експортне кредитування, страхування контрактів), інфраструктурні рішення (промислові кластери), інноваційну підтримку (субсидії на R&D) та стратегічне партнерство з іноземними інвесторами. Саме така комплексна модель сприяє залученню значних інвестицій у галузь та забезпечує її високу конкурентоспроможність на світовому ринку.

Досвід Туреччини також становить значний інтерес у контексті стимулювання іноземних інвестицій у суднобудівну галузь, оскільки ця країна зуміла створити привабливу інституційну екосистему для залучення капіталу як від приватних інвесторів, так і через міждержавні домовленості. У 2021 році Туреччина посіла восьме місце у світі за обсягами замовлень на нові судна, забезпечивши понад 5 % світового тоннажу, при цьому частка суден, побудованих за участю іноземного капіталу, склала близько 40 % загального обсягу виробництва [43]. Ключовими інвесторами виступили компанії з Нідерландів, Норвегії, Китаю та ОАЕ, які інвестували в розширення потужностей суднобудівних верфей в регіонах Тузла, Ялова та Гельджюк.

Суттєву роль у залученні іноземних інвесторів відіграє державна політика вільних економічних зон (ВЕЗ), де діє пільговий режим оподаткування прибутку, знижені мита на імпорт устаткування та сировини, а також спрощене валютне регулювання. Наприклад, інвестори, які працюють на території суднобудівної ВЕЗ Тузла, звільнені від сплати податку на прибуток підприємств на період до 10 років, що значно підвищує окупність проєктів. Також забезпечено можливість

репатріації прибутку без обмежень, що є критично важливим для зовнішніх інвесторів [36, с. 103].

Згідно зі звітом Turkish Shipbuilders' Association, обсяг прямих іноземних інвестицій у суднобудівну галузь Туреччини лише у 2022 році становив близько 850 млн дол. США, з яких майже половина була спрямована на будівництво суден спеціального призначення: штовхачів, буксирів, офшорних платформ і поромів для ринку ЄС та країн Близького Сходу [44, с. 67]. Особливу увагу в інвестиційній політиці Туреччини приділено створенню умов для технологічного трансферу: угоди про спільне виробництво передбачають зобов'язання іноземних партнерів щодо локалізації не менше ніж 40 % комплектуючих на території країни.

Додатково функціонує програма страхування політичних ризиків, яка реалізується Turk Eximbank у співпраці з міжнародними фінансовими організаціями, включно з Міжнародною фінансовою корпорацією (IFC) та Європейським банком реконструкції та розвитку (EBRD). Ці інструменти гарантують безпеку інвестицій навіть у разі політичної нестабільності або зміни умов регулювання. У рамках цієї програми у 2023 році було застраховано контракти на суму понад 500 млн дол. США [44, с. 69].

Окремо варто відзначити практику залучення іноземних інвестицій через систему інвестиційних стимулів, затверджену Міністерством промисловості та технологій Туреччини. Зокрема, передбачено надання субсидій на 50 % витрат на придбання інноваційного обладнання, що відповідає стандартам з енергоефективності та екологічної безпеки. Це стало одним із факторів, які спонукали компанію Damen Shipyards (Нідерланди) створити спільне підприємство в Туреччині для будівництва патрульних кораблів та буксирів, інвестувавши понад 150 млн євро у модернізацію виробничих потужностей [25, с. 63]. Залученню іноземного капіталу також сприяє активна участь Туреччини у міжнародних тендерах на постачання військово-морської техніки та суден спеціального призначення для третіх країн. Це дозволяє формувати

довгострокові інвестиційні цикли з участю іноземних партнерів у будівництві та обслуговуванні флоту для експортних контрактів. Відповідно до даних Turkish Exporters Assembly, експорт суднобудівної продукції Туреччини у 2023 році становив понад 1,9 млрд дол. США, що підтверджує ефективність застосовуваних механізмів стимулювання інвестицій [44, с. 71].

Такий підхід Туреччини до залучення іноземних інвестицій в суднобудівну галузь може бути адаптований для України шляхом впровадження спеціальних економічних зон із податковими стимулами, запровадження програм страхування політичних ризиків та активізації експортно-орієнтованих кластерів.

Польща, яка тривалий час перебувала поза центром європейського суднобудування, починаючи з 2000-х років поступово відновлює свій потенціал у цій сфері, роблячи ставку на модернізацію виробничої бази, розвиток регіональних кластерів та залучення іноземного капіталу. Основними центрами суднобудівної індустрії є порти Гданська, Гдині та Щецина, де сконцентровано більшість суднобудівних підприємств та суміжних виробництв. У цих регіонах активно функціонують спеціальні економічні зони (СЕЗ), які забезпечують пільгові податкові умови та доступ до субсидій для інвесторів, що вкладають кошти в інноваційні та високотехнологічні проєкти.

За даними Польського агентства інвестицій і торгівлі (РАІН), лише в період з 2015 по 2022 рік сукупний обсяг інвестицій у суднобудівну галузь та пов'язані з нею виробництва склав понад 1,2 млрд євро, при цьому близько 40% цього капіталу було отримано від іноземних інвесторів, зокрема з Німеччини, Норвегії та Данії [36, с. 48]. Інвестиції переважно спрямовувалися на проєкти модернізації верфей, впровадження екологічно чистих технологій будівництва суден, автоматизацію виробничих процесів і підвищення енергоефективності. Серед прикладів можна відзначити співпрацю польської суднобудівної компанії Remontowa Shipbuilding S.A. з норвезькими та данськими замовниками, в рамках

якої було реалізовано низку контрактів на будівництво суден з гібридними силовими установками та LNG-технологіями.

Ключовою особливістю польської моделі стимулювання іноземних інвестицій є системне поєднання кількох механізмів підтримки:

- 1) податкові пільги для підприємств, що вкладають у нові технології та інноваційні рішення;
- 2) регіональні програми співфінансування модернізації потужностей із коштів Європейського інвестиційного банку (ЕІВ) та фондів Європейського Союзу, зокрема Європейського фонду регіонального розвитку (ЕФРР);
- 3) підтримка навчання та перекваліфікації кадрів для суднобудівної галузі через державні освітні програми та співпрацю з технічними університетами, зокрема Gdańsk University of Technology.

Також важливо відзначити наявність добре налагодженої системи експортного кредитування та страхування інвестиційних ризиків через державну компанію KUKE S.A., що робить польський ринок більш привабливим для іноземних партнерів. Ці механізми дозволяють компенсувати можливі політичні чи економічні ризики, пов'язані з інвестуванням у виробничу галузь, яка потребує тривалого періоду окупності.

Значну роль у залученні іноземних інвестицій відіграє й участь Польщі в програмах ЄС, спрямованих на розвиток екологічного транспорту та впровадження стандартів декарбонізації. Наприклад, участь у проєктах Clean Energy for EU Islands Initiative та North Sea Region Interreg підтримала фінансування будівництва суден з альтернативними джерелами енергії.

3.2. Стратегічні пріоритети державної політики підтримки міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України

Аналіз міжнародного досвіду стимулювання іноземних інвестицій у суднобудівну галузь засвідчує, що успішні приклади залучення капіталу базуються на комплексному поєднанні фінансових стимулів, політичних гарантій, стабільного регуляторного середовища та цілеспрямованої маркетингової політики щодо позиціонування галузі на міжнародному ринку. Для України, яка перебуває в умовах воєнної агресії та економічної нестабільності, актуальною є розробка чіткої стратегії дій, яка дозволить подолати наявні бар'єри для інвесторів, сформувати прозорі умови роботи та забезпечити довгострокове зростання привабливості вітчизняного суднобудівного сектору.

У цьому контексті доцільно виділити ключові елементи такої стратегії, яка може бути реалізована у вигляді алгоритму з поетапним впровадженням, адаптованого до сучасних викликів і потреб міжнародних партнерів.

Перше, що має стати базисом для формування позитивного інвестиційного клімату, — це наявність чіткої державної політики, яка гарантує інвесторам довгострокову передбачуваність умов роботи. Як показує приклад США, де у 2024 році Президентом було затверджено виконавчий указ щодо підтримки морської галузі, важливо передбачити покрокову взаємодію між різними міністерствами, а також створення міжвідомчого координаційного органу. Такий орган має бути відповідальним за аналіз інвестиційних потреб галузі, розробку пріоритетів для підтримки проєктів та моніторинг ефективності реалізації програми.

Для України доцільним є закріплення відповідальності за формування політики залучення іноземних інвестицій у суднобудівну галузь за Міністерством стратегічних галузей промисловості, із тісною координацією з Міністерством фінансів, Міністерством економіки, Міністерством освіти і науки, Державним агентством з енергоефективності та Державним агентством інфраструктурних проєктів. Пропонується створення Ради з розвитку

суднобудівної галузі при Кабінеті Міністрів України, яка виконуватиме функцію узгодження дій усіх зацікавлених сторін.

Одним із ключових напрямів підвищення міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України має стати розробка та впровадження системного державного механізму стратегічного планування та координації інвестиційної політики в галузі. В основі такої політики мають бути враховані кращі міжнародні практики, зокрема досвід Південної Кореї, Туреччини, Польщі та Норвегії, а також рекомендації, що містяться у відповідних стратегічних документах США, таких як *President's Executive Order on Maritime Industry Revitalization (2024)*.

Першочергово необхідно сформувані Національну стратегію залучення іноземних інвестицій у суднобудівну галузь України, яка має включати такі елементи:

1) Визначення цільових сегментів і продуктів, що мають потенціал для інвестування.

Одним із ключових сегментів, що має інвестиційну привабливість, є будівництво барж та річково-морських суден, орієнтованих на внутрішні водні шляхи, зокрема дунайський та дніпровський напрямки. За даними Державної служби статистики України, обсяг вантажоперевезень водним транспортом у 2021 році становив близько 12 млн тонн, що свідчить про наявність незадоволеного попиту на річковий флот, особливо в умовах переорієнтації логістичних маршрутів через військові дії [22]. Підвищення ролі річкової логістики в регіональній торгівлі, зокрема в Дунайському басейні, створює передумови для розвитку малого і середнього суднобудування, яке потребує відносно невеликих інвестицій та відрізняється коротшим виробничим циклом.

Іншим напрямом, який заслуговує на особливу увагу, є будівництво суден спеціального призначення, зокрема швидкохідних патрульних катерів, технічних платформ, суден для гідротехнічних робіт, пошуково-рятувальних

операцій та обслуговування вітрових електростанцій. У цьому сегменті Україна має не лише кадровий потенціал, але й позитивний досвід реалізації подібних проєктів для закордонних замовників. Геополітична ситуація та зростання оборонних бюджетів європейських країн стимулюють попит на багатофункціональні судна подвійного призначення, що можуть використовуватись як для цивільних, так і для оборонних цілей [36].

Перспективним для інвестування також є сегмент судноремонту та модернізації чинного флоту, що є особливо актуальним у контексті старіння суден на регіональному ринку. За наявною статистикою, середній вік флоту, що експлуатується на внутрішніх водних шляхах України, перевищує 25 років, що суттєво знижує його ефективність та екологічну безпеку [25]. Інвестування у модернізацію з можливістю інтеграції сучасних систем моніторингу, управління енергоспоживанням та систем безпеки дозволить підвищити конкурентоспроможність українських підприємств на міжнародному ринку послуг судноремонту.

Окремий кластер можливостей пов'язаний із будівництвом екологічно чистого флоту, включаючи судна з гібридними, LNG-, водневими або аміачними силовими установками. Глобальні тенденції декарбонізації судноплавства та набуття чинності регулятивних вимог, таких як EEXI та CII від Міжнародної морської організації, створюють сприятливе середовище для розвитку цього напрямку [45]. Оскільки європейські програми, такі як FuelEU Maritime, стимулюють використання альтернативного палива, Україна, позиціонуючи себе як локацію для будівництва такого типу суден, може бути інтегрована в ланцюги постачання нової генерації екологічного флоту.

Для підтвердження ринкової привабливості кожного із зазначених сегментів доцільно розробити попередні техніко-економічні обґрунтування (ТЕО), що включатимуть аналіз потреб ринку, оцінку потенційної ємності замовлень, конкурентоспроможність українських верфей, а також очікувану норму прибутковості для інвесторів. Саме наявність таких обґрунтувань є

стандартною міжнародною практикою підготовки інвестиційних пропозицій, що дозволяє підвищити рівень довіри потенційних партнерів та фінансових інститутів.

2) Інституціоналізація системи управління галузевими інвестиціями.

Ефективна інвестиційна політика в галузі суднобудування потребує не лише чіткого визначення привабливих напрямів для інвесторів, але й створення дієвого механізму супроводу, координації та підтримки інвестиційних процесів на державному рівні. Міжнародний досвід свідчить, що країни, яким вдалося залучити суттєві обсяги іноземного капіталу в суднобудівну галузь, мають спеціалізовані інститути для управління інвестиційною діяльністю. Наприклад, у Південній Кореї ключову роль у цій сфері відіграє Korea Trade-Investment Promotion Agency (KOTRA), яка здійснює функції супроводу інвесторів, забезпечуючи їм повний спектр консультаційних, юридичних та організаційних послуг [9, с. 215].

В українських реаліях доцільним є створення Центру підтримки інвестицій у суднобудівну галузь України в межах Міністерства стратегічних галузей промисловості або як окремої міжвідомчої структури при Кабінеті Міністрів України. Основною метою такого органу має бути інтегроване управління інвестиційними процесами, підвищення прозорості процедур та зниження транзакційних витрат для інвесторів.

До ключових функцій цього Центру можуть входити:

- формування єдиної бази інвестиційних проєктів, які містять попередні техніко-економічні обґрунтування, оцінку потенційного ринку, бізнес-плани, а також попередню експертизу щодо відповідності екологічним і технічним стандартам;
- організація роботи з інвесторами за принципом one-stop-shop, що передбачає спрощення всіх дозвільних та координаційних процедур, необхідних для початку та реалізації інвестпроєктів;

- розробка та регулярне оновлення Інвестиційної карти суднобудівної галузі України, яка включатиме географічну прив'язку потужностей, наявну інфраструктуру, кваліфікаційний рівень трудових ресурсів у регіонах та потенційні логістичні ланцюги;
- проведення цільових інформаційних кампаній щодо інвестиційних можливостей галузі на ключових міжнародних заходах (зокрема, профільні виставки та конференції SMM Hamburg, Nor-Shipping, Posidonia), а також через співпрацю з міжнародними галузевими асоціаціями та торговими палатами;
- забезпечення юридичного супроводу інвесторів на всіх етапах реалізації проєктів, включно з підготовкою типових угод, меморандумів про взаєморозуміння та супроводу переговорів із профільними органами влади;
- розробка механізму моніторингу та оцінки ефективності реалізації інвестиційних проєктів, що дасть змогу своєчасно виявляти бар'єри та проблемні зони в роботі з іноземними партнерами.

Також слід передбачити можливість залучення до роботи Центру галузевих експертів, консультантів із міжнародних фінансових організацій та представників провідних кластерів суднобудування з країн ЄС, Південної Кореї, Туреччини, Польщі. Це дозволить підвищити рівень довіри інвесторів та забезпечити інтеграцію української галузі в глобальні виробничі та інноваційні ланцюги.

Окрему увагу варто приділити створенню гарантійного механізму для інвесторів через меморандуми з органами державної влади, що мають визначати стабільність умов ведення бізнесу в суднобудівному секторі на весь термін реалізації інвестпроєкту. Такий підхід відповідає практикам, які застосовуються у Південній Кореї та Туреччині, де інвесторам надається не лише адміністративна підтримка, але й чіткі зобов'язання держави щодо незмінності

умов функціонування індустріальних зон, пільгових режимів оподаткування та доступу до інфраструктури [7, с. 148].

3) Розробка спеціальних режимів для суднобудівної галузі в межах індустріальних парків та вільних економічних зон.

Третій елемент запропонованої стратегії передбачає розробку спеціальних режимів для суднобудівної галузі в межах індустріальних парків та вільних економічних зон, що є одним із ключових інструментів залучення іноземних інвестицій у капіталомісткі виробництва. У міжнародній практиці створення подібних режимів довело свою ефективність у багатьох країнах, де податкові пільги, спрощення митних процедур та забезпечення гарантованого доступу до необхідної інфраструктури виступають вирішальними чинниками інвестиційної привабливості галузі. В Україні, зважаючи на високий рівень зносу виробничих потужностей і відсутність системної модернізації галузі протягом останніх десятиліть, запровадження таких режимів набуває особливої актуальності.

Оптимальною формою реалізації цього підходу є створення спеціалізованих індустріальних парків для суднобудівної промисловості в регіонах із вигідним географічним розташуванням, наявністю портової та транспортної інфраструктури, а також історично сформованою галузевою спеціалізацією. При цьому для інвесторів мають бути передбачені податкові канікули на період до п'яти років для нових проєктів, звільнення від сплати ПДВ та імпортного мита на обладнання й технології, які не виробляються в Україні, а також пріоритетне право на отримання земельних ділянок для створення нових виробничих майданчиків.

Досвід Польщі, Туреччини та Південної Кореї свідчить, що індустріальні парки, орієнтовані на високотехнологічне виробництво, зокрема суднобудування, здатні акумулювати значний обсяг інвестицій за рахунок консолідації виробничих, наукових і освітніх кластерів в межах єдиного простору. Польські спеціальні економічні зони забезпечили притік понад 32 млрд євро інвестицій з моменту їх заснування, зокрема у суднобудівну та

судноремонтну галузь Гданського та Гдинського регіонів [25, с. 113]. У Туреччині аналогічні механізми застосовуються для підтримки військово-морського будівництва, що дозволило істотно підвищити експортний потенціал на ринках Близького Сходу та Північної Африки [34, с. 47].

Важливо, що успішна реалізація індустріальних парків та спеціальних економічних зон передбачає не лише податкові пільги, а й створення сприятливого середовища для ведення бізнесу, включаючи спрощення регуляторних процедур, забезпечення прозорого доступу до логістичної інфраструктури та наявність кваліфікованої робочої сили. Також доцільно розглянути можливість участі в таких проєктах міжнародних фінансових інститутів, зокрема Європейського інвестиційного банку або Європейського банку реконструкції та розвитку, які можуть забезпечити додаткові гарантії для інвесторів і сприяти розвитку технологічної бази галузі.

Досвід функціонування вільних економічних зон у Південній Кореї підтверджує доцільність створення подібних умов для підприємств, що реалізують проєкти в суднобудівній сфері. Зокрема, Busan-Jinhae Free Economic Zone забезпечила притік понад 15 млрд доларів США інвестицій, значна частина яких була спрямована на розвиток суднобудівної та портової інфраструктури, що дозволило сформувати потужний індустріальний кластер з високим рівнем локалізації виробництва [9, с. 214].

4) Гарантування страхування інвестицій від політичних і військових ризиків.

В умовах збройної агресії Російської Федерації проти України, питання забезпечення страхування інвестицій від політичних та військових ризиків стає одним із ключових елементів стратегії залучення іноземного капіталу до суднобудівної галузі. Наявність високого рівня безпекових загроз, зокрема потенційних руйнувань виробничих потужностей, блокади портів, мінування морських шляхів та невизначеності щодо доступу до логістичної інфраструктури, істотно знижує інвестиційну привабливість галузі. У таких

умовах однією з найефективніших практик є формування системи компенсацій та гарантій для інвесторів, яка базується на поєднанні державного і міжнародного страхового забезпечення.

Важливим напрямом є участь України в програмах багатосторонніх фінансових інституцій, таких як Агентство з багатостороннього гарантування інвестицій (MIGA), що входить до Групи Світового банку. MIGA надає страхування інвестицій від політичних ризиків, включно з експропріацією, війною, громадськими заворушеннями та обмеженнями на переказ доходів, що є релевантним для проєктів у суднобудівній сфері. У 2022 році загальний обсяг гарантій, наданих MIGA у світі, перевищив 4,9 млрд доларів США, що демонструє дієвість цього інструменту для зниження інвестиційних ризиків у нестабільних регіонах [9].

Разом із міжнародними механізмами доцільно розробити національну програму страхування та компенсації втрат іноземних інвесторів в стратегічних галузях, включаючи суднобудування. Така програма може передбачати створення державного Фонду компенсацій, з якого здійснюватиметься часткове покриття збитків, завданих внаслідок військових дій, диверсій, блокад портів або логістичних коридорів. Джерелом наповнення цього фонду можуть бути надходження від спеціального страхового збору з оборонних контрактів, міжнародна допомога та внески партнерських фінансових організацій.

Крім того, важливо ініціювати укладення міжурядових угод про взаємне сприяння та захист інвестицій, які мають включати спеціальні положення щодо захисту морської інфраструктури та пов'язаних з нею інвестиційних об'єктів. Відомим прикладом успішної імплементації подібних угод є норвезька практика, яка передбачає державне страхування експорту через агентство GIEK, що забезпечує довіру міжнародних контрагентів навіть за умов складних геополітичних реалій [34].

Окремим елементом системи зниження ризиків має стати залучення інвесторів до участі у страхових пулах разом із міжнародними агентствами. Це

дозволить розподілити ризики між державою, приватними страховими компаніями та самими інвесторами, підвищуючи фінансову стійкість механізмів гарантування.

Наявність військово-політичних загроз вимагає також створення правових підстав для доступу до міжнародного арбітражу та захисту прав інвесторів на основі Конвенції ICSID (Вашингтонська конвенція 1965 року). Це підвищить рівень довіри з боку транснаціональних корпорацій, що розглядають можливість співпраці з українськими підприємствами суднобудівної галузі.

Поряд з цим, стратегічним напрямом має стати розширення участі України у глобальних ініціативах щодо забезпечення свободи мореплавства та недопущення блокади портів. Йдеться про потенційне укладення багатосторонніх угод за участі Європейського Союзу, США та інших союзників щодо гарантування недоторканності морських шляхів, що може виступати альтернативою чи доповненням до військового супроводу критичних вантажів та суден.

З огляду на специфіку безпекових ризиків в Україні, національна система гарантій має враховувати також досвід реалізації Чорноморської зернової ініціативи, яка стала прикладом ефективного міжнародного медіації в умовах конфлікту. Розширення подібних механізмів на інші сфери, зокрема суднобудування, могло б суттєво підвищити впевненість потенційних інвесторів у стабільності проєктної реалізації.

5) Удосконалення регуляторного середовища та забезпечення прозорості процедур.

Одним із ключових чинників забезпечення міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України є передбачуваність, стабільність та прозорість регуляторного середовища. Світова практика демонструє, що саме регуляторна невизначеність і складність дозвільних процедур часто виступають стримувальним чинником для іноземних інвесторів, особливо у

високоризикових галузях та регіонах із нестабільною безпековою ситуацією. За даними World Bank Doing Business, спрощення адміністративних процедур та електронізація дозволяють скоротити терміни реалізації проєктів у середньому на 20–30%, а також зменшити транзакційні витрати інвесторів до 15% загального бюджету капіталовкладень [9].

Для формування конкурентного регуляторного поля в Україні доцільно зосередитись на таких напрямках удосконалення:

По-перше, необхідним є створення електронної платформи «єдиного вікна» для реєстрації інвестиційних проєктів у суднобудівній галузі. Ця платформа має забезпечити повну цифровізацію процесу отримання дозволів, погоджень і сертифікацій, а також містити базу актуальних інвестиційних можливостей, вільних майданчиків, інфраструктурних об'єктів та партнерських ініціатив. Подібні інструменти вже довели свою ефективність у низці європейських країн, зокрема в Польщі через Польське агентство з інвестицій та торгівлі (РАІН), що надає прозорі й стандартизовані умови для входу іноземних інвесторів [34].

По-друге, доцільно здійснити гармонізацію українських стандартів у сфері суднобудування з нормами Європейського Союзу, зокрема Директивою ЄС щодо морського обладнання 2014/90/EU та стандартами Європейського агентства морської безпеки (EMSA). Це дасть змогу забезпечити взаємне визнання сертифікації продукції, що виробляється в Україні, та спростить експортну діяльність суднобудівних підприємств. Відповідна практика є характерною для країн Центральної та Східної Європи, де адаптація до європейських норм була одним із основних чинників зростання експортного потенціалу галузі після інтеграції до ЄС [9, с. 112].

По-третє, важливо створити умови для скорочення кількості погоджувальних органів та дублювання функцій між ними. Сьогодні для суднобудівного проєкту в Україні необхідно проходити до 15 різних адміністративних процедур, що істотно перевищує середньоєвропейський

показник (6–8 процедур). Оптимізація цієї системи має передбачати введення чітких регламентів строків розгляду заявок, запровадження «мовчазної згоди» (у разі відсутності відповіді у встановлений термін) та персональної відповідальності посадових осіб за дотримання процедурних правил.

По-четверте, з метою зменшення корупційних ризиків слід забезпечити відкритість інформації про всі державні рішення, пов'язані із затвердженням або відмовою в реалізації інвестиційних проєктів. Електронний реєстр погоджених інвестиційних програм і проєктів, що включає всю дозвільну документацію, має бути публічно доступним для всіх зацікавлених сторін, що є практикою, наприклад, у Литві та Нідерландах. Це дозволяє інвесторам самостійно контролювати перебіг розгляду своїх проєктів та отримувати офіційну інформацію без посередників.

Окрім цього, необхідним є створення ефективного механізму апеляцій та оскарження адміністративних рішень, що стосуються інвестиційної діяльності в галузі. Відповідна система може базуватися на моделі спеціалізованого арбітражу або інвестиційної омбудсменської служби, аналогічно до практики Scandinavian countries, де подібні інститути успішно працюють у суднобудівному та морському секторах [9, с. 156].

3.3. Сценарне прогнозування міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України у повоєнний період

Проведений аналіз сучасного стану суднобудівної галузі України, виконаний у попередніх підрозділах, дозволив виявити системну кризу, що характеризується руйнуванням виробничої бази, втратою частки ринку, деградацією інфраструктури та відсутністю координаційної державної політики. У той же час, результати SWOT-аналізу засвідчили наявність залишкового виробничого потенціалу, кадрового ресурсу та геоекономічних переваг, які за

наявності належної інституційної підтримки можуть бути активізовані в процесі повоєнного відновлення. Врахування цих чинників є необхідним для формування обґрунтованих сценаріїв розвитку міжнародної інвестиційної привабливості галузі в середньостроковій та довгостроковій перспективі.

Розробка сценарних моделей також базується на результатах аналізу міжнародного досвіду стимулювання іноземних інвестицій у суднобудівництво, зокрема практик Південної Кореї, Польщі, Туреччини та Норвегії, які довели ефективність державної участі в мінімізації ризиків, створенні індустріальних кластерів, запуску ВЕЗ та запровадженні механізмів гарантування капіталовкладень. Також враховано структурну логіку алгоритму формування національної стратегії інвестування, яка охоплює п'ять ключових блоків: сегментування ринку, інституціоналізацію управління, спеціальні режими, гарантії захисту інвестицій та реформу регуляторного середовища.

З урахуванням усіх зазначених передумов, у межах дослідження побудовано чотири сценарії розвитку суднобудівної галузі в повоєнний період: базовий, оптимістичний, ризикований та комбінований, які різняться залежно від рівня державної активності, інституційного супроводу, інтеграції в європейські програми та здатності мінімізувати безпекові ризики.

1) Базовий сценарій: консервація галузі в межах залишкового потенціалу

Цей сценарій передбачає реалізацію мінімальної політики підтримки суднобудівної галузі в умовах обмежених ресурсів та відсутності системного бачення розвитку. Він ґрунтується на припущенні, що після завершення війни основні державні зусилля будуть зосереджені на відновленні критичної інфраструктури, енергетики та житлового фонду, а суднобудівництво залишиться на периферії економічної стратегії.

Основними джерелами фінансування при цьому стануть внутрішні ресурси підприємств, залишкові прибутки, невеликі інвестиції від локальних гравців або української діаспори. Також можливе використання окремих механізмів

міжнародної технічної допомоги, але без орієнтації на великі інвестиційні пакети.

Типовими інвесторами в такому випадку будуть невеликі компанії з країн, які мають економічну зацікавленість у швидкому доступі до Чорного моря (наприклад, Румунія, Болгарія, Польща). Пріоритетними напрямками залишатиметься будівництво барж, буксирів, суден технічного призначення та виконання замовлень на ремонт діючого флоту.

Виробнича діяльність зосереджуватиметься на старих потужностях без модернізації, із частковим оновленням лише в разі критичної потреби. Регуляторна політика залишатиметься нестабільною, а правові механізми захисту інвестора – слабкими. Обсяги інвестицій оцінюються на рівні 100–150 млн дол. США на рік, з тенденцією до стагнації.

Аналогічні моделі у світовій практиці спостерігались у Сербії після 2000-х років або в Грузії до 2010-х — за відсутності державної участі галузь фактично деградувала до ремонтної функції та втратила експортний потенціал.

2) Оптимістичний сценарій: системне перезавантаження галузі з експортним фокусом

Цей сценарій передбачає активну участь держави у відновленні галузі як частини стратегічного бачення повоєнного розвитку. Він базується на імплементації національної інвестиційної стратегії, орієнтованої на створення сприятливого середовища для іноземного капіталу та використання потенціалу інтеграції в ринок ЄС.

Передумовами для реалізації є:

- активна участь держави у гарантуванні ризиків;
- формування спеціальних економічних зон;
- укладення угод про взаємний захист інвестицій з ключовими країнами;

- запуск нових програм державного замовлення (зокрема оборонного флоту, технічного флоту для портів);
- стимулювання інноваційної модернізації.

Основними джерелами фінансування виступають:

- міжнародні інституції (EBRD, EIB, MIGA, IFC);
- фонди реконструкції ЄС;
- зелені інвестиційні програми;
- державно-приватні партнерства.

Тип інвесторів — великі транснаціональні корпорації (наприклад, Damen, STX Offshore, Navantia), які мають досвід реалізації проєктів у посткризових країнах. Вони зацікавлені у локалізації виробництва в Україні за умови гарантій та пільг.

Очікувані результати включають зростання прямих інвестицій до 500–700 млн дол. США на рік, створення до 15–20 тис. нових робочих місць, перехід на нові стандарти екологічного будівництва, сертифікацію за нормами ІМО та ЄС, зростання експорту. Географія клієнтів — ЄС, Балкани, Каспійський регіон, Північна Африка.

Приклади подібного сценарію — Південна Корея (1990–2000), Туреччина (2005–2020), Польща (із 2016 року — відродження верфей у Гданську).

3) Ризикований сценарій: дезінтеграція галузі та репутаційна стагнація

Ризикований сценарій відображає негативний варіант розвитку подій, за якого системні проблеми не отримують жодного комплексного вирішення, а зовнішні безпекові ризики залишаються на високому рівні. В умовах збереження корупції, політичної турбулентності, воєнних загроз та непослідовної державної політики суднобудівна галузь не зможе відновити інвестиційну привабливість і втратить залишки конкурентоспроможності.

Основними передумовами реалізації цього сценарію є:

- відсутність довгострокової державної стратегії розвитку суднобудування;
- нереформована судова система та фіскальний тиск;
- небажання міжнародних інституцій працювати в Україні через ризики;
- низький рівень захисту інтелектуальної власності та контрактних зобов'язань.

Фінансування в межах цього сценарію буде або відсутнім, або обмеженим незначними інвестиціями з боку внутрішніх гравців або української діаспори для запуску дрібних сервісних потужностей. Потенційні іноземні інвестори уникатимуть вкладень через несприятливий інституційний та безпековий клімат.

Типовими напрямками діяльності залишатиметься лише технічне обслуговування старих суден, кустарні модифікації або виробництво малотоннажних катерів для внутрішнього використання.

Обсяг іноземного капіталу в галузі не перевищуватиме 20–40 млн дол. США на рік, а довгострокові проєкти взагалі не розглядатимуться. Географія потенційного співробітництва — виключно сусідні держави з локальними ініціативами.

Іноземні інвестори уникатимуть України так само, як уникали Судану, Ємену або Лівії протягом багатьох років після збройних конфліктів. Навіть доступ до фінансування через міжнародні програми реконструкції не матиме ефекту, якщо Україна не гарантує базову стабільність, прозорість і правовий порядок.

4) *Комбінований сценарій: часткове відновлення із секторальними проривами*

Цей сценарій поєднує ознаки базового та оптимістичного варіантів. Він передбачає реалізацію окремих елементів інвестиційної стратегії, але без їх повноцінної інтеграції в єдину національну політику. Основні зусилля зосереджуються на окремих сегментах галузі, які мають найбільший потенціал відновлення і викликають інтерес міжнародних партнерів.

Передумовами цього сценарію є:

- запуск окремих державних програм підтримки в межах «плану відновлення України»;
- доступ до міжнародних кредитів і грантів, але лише за напрямками з високою швидкістю реалізації (наприклад, баржебудування, річкові перевезення);
- часткове відкриття спеціальних економічних зон у портових містах (Ізмаїл, Рені, Очаків);
- співпраця з локальними банками розвитку під гарантії міжнародних фондів (наприклад, Proparco або Nordic Investment Bank).

Джерелами фінансування є як донорські фонди, так і приватний капітал зі Східної Європи або країн Близького Сходу. Ймовірні інвестори — середні компанії з Польщі, Хорватії, Румунії, Туреччини, зацікавлені в локалізації певних циклів виробництва.

Типові сегменти — технічний флот, модульні плавзасоби, плавучі платформи для енергетичних потреб, ремонтні судна, судна подвійного призначення. Також у межах цього сценарію можливе формування локальних галузевих кластерів — наприклад, баржебудування для Дунайського басейну.

Обсяги іноземних інвестицій можуть сягати 200–300 млн дол. США на рік, проте без стабільної динаміки зростання. Очікувана окупність проєктів буде залежати від експортної інтеграції та наявності держзамовлення.

У світовій практиці такий сценарій спостерігався, зокрема, в Хорватії у 2010-х роках — галузь повільно відновлювалася завдяки підтримці окремих сегментів (яхтобудування, катамарани, технічні судна), але так і не повернулася до повноцінної конкуренції з Туреччиною або Італією.

Висновки до розділу 3

У третьому розділі здійснено всебічне дослідження міжнародного досвіду стимулювання іноземних інвестицій у капіталомісткі галузі з урахуванням безпекових викликів, що постали перед Україною. Встановлено, що ефективна державна політика залучення капіталу в суднобудування має бути комплексною, включати не лише фіскальні інструменти, а й системну промислову політику, розвиток кластерної інфраструктури, локалізацію виробництва, інституційну підтримку та гарантії інвесторам. Приклади Південної Кореї, Польщі, Туреччини та Норвегії демонструють, що тільки за умови активної участі держави та прозорих правил гри можливо створити привабливе інвестиційне середовище для іноземного капіталу в суднобудівній сфері.

На цій основі запропоновано модель Національної стратегії залучення іноземних інвестицій у суднобудівну галузь України, яка включає п'ять взаємопов'язаних блоків: визначення цільових сегментів та продуктів для інвестування, інституціоналізацію системи управління інвестиціями, впровадження спеціальних економічних режимів, страхування інвестицій від політичних та військових ризиків, а також удосконалення регуляторного середовища. Показано, що ключовим викликом для реалізації цієї стратегії є мінімізація безпекових загроз. Запропоновано ініціювати багатосторонні переговори щодо захисту портової інфраструктури та свободи судноплавства, що зменшить премію за ризик для інвесторів і сприятиме довгостроковому притоку капіталу навіть за умов геополітичної нестабільності.

Проведене сценарне прогнозування дозволило окреслити три можливі траєкторії розвитку галузі — базову, ризиковану та оптимістичну. Досягнення останньої напряму залежить від ефективної державної політики, спрямованої на стабілізацію умов для інвестування. Крім того, доведено, що підвищення привабливості українського суднобудування можливе через концентрацію зусиль у нішевих напрямках — зокрема судноремонт, будівництво барж, технічного флоту та екологічна модернізація. Ці напрями дозволяють оперативно реагувати на глобальні ринкові тренди, водночас потребуючи злагодженої взаємодії держави, бізнесу та освітньо-наукового середовища.

ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження сформульовано узагальнюючі висновки щодо підвищення міжнародної інвестиційної привабливості суднобудівної галузі України в умовах безпекових викликів:

1. Теоретичне осмислення сутності інвестиційної привабливості дозволило визначити її як системну багатofакторну категорію, що включає інституційні, економічні, безпекові, технологічні та регуляторні параметри. Встановлено, що для суднобудівної галузі ця категорія набуває стратегічного значення, адже поєднує високий рівень капіталомісткості, довготривалий інвестиційний цикл та критичну роль у відновленні промисловості.

2. Аналіз міжнародного досвіду показав, що залучення іноземних інвестицій у капіталомісткі галузі вимагає комплексної державної політики, яка інтегрує фіскальні стимули, кластеризацію, локалізацію виробництва, страхування ризиків та інституційну підтримку. Ефективними прикладами виступають стратегії Південної Кореї, Польщі, Норвегії та Туреччини, адаптація яких до українських умов є необхідною передумовою для активізації інвестування.

3. Запропоновано модель Національної стратегії залучення іноземних інвестицій у суднобудівну галузь України, що складається з п'яти ключових блоків: визначення пріоритетних сегментів та продуктів, інституціоналізація управління інвестиціями, запровадження спеціальних режимів, забезпечення страхування воєнно-політичних ризиків, реформування регуляторного середовища. Її реалізація дозволить створити передбачуване та безпечне середовище для довгострокового залучення капіталу.

4. Проведене сценарне прогнозування дозволило виокремити три потенційні траєкторії розвитку галузі: базову (збереження статус-кво), ризиковану (стагнація) та оптимістичну (модернізація і приток інвестицій). Ключовим чинником реалізації оптимістичного сценарію є імплементація

послідовної та координованої державної політики, орієнтованої на потреби інвесторів.

5. SWOT-аналіз інвестиційного середовища галузі виявив сильні сторони (географічне розташування, залишковий кадровий потенціал, досвід експортного виробництва) та загрози (військова нестабільність, конкуренція, слабкі інституції). Визначено, що найперспективнішими нішевими напрямками є судноремонт, баржебудування, технічний флот та впровадження екологічно чистих технологій.

6. Показано, що підвищення інвестиційної привабливості суднобудування в Україні можливе лише за умови тісної взаємодії між державою, приватним сектором та міжнародними партнерами, зокрема за участі фінансових інституцій, здатних забезпечити страхування ризиків, гарантування інфраструктури та підтримку експортно-орієнтованих проектів.

7. Результати дослідження мають прикладне значення для формування стратегій залучення капіталу в суднобудівну галузь, розробки національних політик у сфері індустріального розвитку, а також для підготовки пропозицій до міжнародних фінансових інституцій щодо створення спеціалізованих програм підтримки інвесторів у країнах з підвищеним рівнем безпекових ризиків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Акімова Л. М. Tax preferences and their influence on the investment in Ukraine. *Фінансово-кредитна діяльність: проблеми теорії та практики*. 2018. Вип. 3. С. 43–51.
2. Багатонаціональні підприємства та глобальна економіка : монографія. За ред. О. І. Рогача. Київ : Центр учбової літератури, 2020. 436 с.
3. Важинський С. Е., Щербак Т. І. Методика та організація наукових досліджень : навч. посіб. Суми : СумДПУ імені А. С. Макаренка, 2016. 260 с.
4. Герасимчук V. H. From deindustrialization to modernization and growth of industrial production. *Економічний вісник Нац. техн. ун-ту України "КПІ"*. 2020. Вип. 17. С. 25–34.
5. Гусаріна Н. В. Інноваційне забезпечення економічного розвитку підприємств в умовах динамічних змін зовнішнього середовища : автореф. дис. д-ра екон. наук : 08.00.04. Херсон, 2019. 42 с.
6. Державний центр підтримки експорту України. Офіційний сайт. URL: <http://ukrexport.gov.ua/eng/economy/brief/ukr/201.html> (дата звернення: 12.03.2025).
7. ДСТУ 8302:2015. Інформація та документація. Бібліографічне посилання. Загальні положення та правила складання. Нац. стандарт України. Вид. офіц. Київ : ДП «УкрНДНЦ», 2016. 17 с.
8. ДСТУ 8302:2015. Офіційне виправлення у 2017 р. URL: <https://www.slideshare.net/naukmalibrary/83022015-2017> (дата звернення: 25.04.2025).
9. Єфімова Г. В. Адаптація суднобудівного підприємства до змін стимулів його розвитку. *Management and Entrepreneurship in Ukraine: the stages of formation and problems of development*. 2019. Т. 1, № 1. С. 88–94.
10. Єфімова Г. В. Теоретико-методологічні засади реструктуризації підприємств суднобудування : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04. Одеса, 2016. 40 с.

11. Інновації в суднобудуванні та океанотехніці. XIV Міжнародна науково-технічна конференція, 20–21 вересня 2023 року : матеріали. Миколаїв : НУК, 2023. 380 с.
12. Кириченко О. П. Трансформація функцій морського порту під впливом глобалізаційних процесів. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 2. С. 65–72.
13. Леонова С. М. Моделі та методи управління програмою розвитку суднобудування : автореф. дис. ... канд. техн. наук : 05.13.22. Одеса, 2015. 22 с.
14. Лисенко С. В. Суднобудівна галузь України: проблеми та напрями її відродження. *Економічний вісник Нац. техн. ун-ту України "КПІ"*. 2015. Вип. 12. С. 113–121.
15. Лугінін О. Є., Фомішин С. В. Статистика національної та міжнародної економіки : навч. посіб. Львів : Новий світ-2000, 2019. 470 с.
16. Методологія та організація наукових досліджень : навч. посіб. За ред. І. С. Добронравової (ч. 1), О. В. Руденко (ч. 2). Київ : ВПЦ "Київський університет", 2018. 607 с.
17. Міжнародна економіка. Категоріально-понятійний апарат. За ред. А. О. Старостіної. Київ : ТОВ НВП "Інтерсервіс", 2017. 324 с.
18. Nibulon інвестує понад 5,5 млрд грн в інфраструктуру України. U.S.-Ukraine Business Council. URL: <https://usubc.org/nibulon-will-invest-more-than-uah-5-5-billion-in-ukraines-infrastructure/> (дата звернення: 05.03.2025).
19. Петренко О. І. Аналіз діяльності суднобудівної промисловості в Україні та світі. *Бізнес Інформ*. 2022. № 8. С. 114–123.
20. Положення про організацію освітнього процесу у Київському національному університеті імені Тараса Шевченка, введено в дію Наказом Ректора від 31 серпня 2018 року № 716-32. URL: http://nmc.univ.kiev.ua/docs/Poloz_org_osv_proc-2018.pdf (дата звернення: 22.03.2025).

21. Положення про проведення практики студентів вищих навчальних закладів України від 08 квітня 1993 року № 93. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0035-93#Text> (дата звернення: 04.04.2025).

22. Положення про проведення практики студентів Київського національного університету імені Тараса Шевченка, затверджене розпорядженням Ректора від 23 березня 2007 року № 16. URL: <http://nmc.univ.kiev.ua/doc.htm> (дата звернення: 10.03.2025).

23. Положення про систему виявлення та запобігання академічному плагіату у Київському національному університеті імені Тараса Шевченка. URL: <http://www.univ.kiev.ua/pdfs/official/Detection-and-prevention-of-academicplagiarism-in-University.pdf> (дата звернення: 15.03.2025).

24. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України : аналіт. доп. Київ : НІСД, 2016. 54 с.

25. Проблеми екології та енергозбереження в суднобудуванні : матеріали XI Міжнародної науково-технічної конференції, 20–22 травня 2016 р. Миколаїв : НУК, 2016. 258 с.

26. Рогач О. І. Теорії міжнародного бізнесу : підручник для студентів економічних спеціальностей вищих навчальних закладів. Київ : Центр учбової літератури, 2018. 372 с.

27. Рогов В. Г. Економічне стимулювання розвитку підприємств суднобудування України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Одеса, 2021. 22 с.

28. Рогов В. Г. Оцінка ефективності економічного стимулювання розвитку суднобудівних підприємств. *Бізнес Інформ*. 2020. № 11. С. 112–118.

29. Розвиток ринку суднобудування: перше півріччя 2022 року. OECD. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2022/07/shipbuilding-market-developments-first-semester-2022_2959dbe5/e511558d-en.pdf (дата звернення: 18.03.2025).

30. Сандурська О. В. Становлення та розвиток вітчизняного суднобудування в роботах Володимира Полієвктовича Костенка. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2014. Вип. 41. С. 115–121.

31. Старостіна А. О., Кравченко В. А. Методологічні аспекти підготовки кваліфікаційних наукових робіт (актуальність наукової проблеми, тема, мета, завдання, предмет та об'єкт дослідження). *Вісник КНУ імені Тараса Шевченка. Серія: Економіка*. 2013. № 150. С. 5–12.

32. Старостіна А. О., Кравченко В. А. Сутність та практичне застосування методики конструювання категоріального апарату економічної науки (на прикладі понять глобалізація та підприємницький ризик). *Вісник КНУ імені Тараса Шевченка. Серія: Економіка*. 2011. № 128. С. 5–10.

33. Старостіна А. О., Кравченко В. А., Нагачевська Т. В., Ярош-Дмитренко Л. О. 7 сходинок підготовки успішної дисертації. За заг. ред. Старостіної А. О. Київ : ТОВ «НВП «Інтерсервіс», 2017. 276 с.

34. Статистика національної та міжнародної економіки : навч. посіб. Лугінін О. Є., Фомішин С. В. Львів : Новий світ-2000, 2019. 470 с.

35. Суднобудування в Україні. IBISWorld. URL: <https://www.ibisworld.com/ukraine/industry/shipbuilding/200514/> (дата звернення: 20.03.2025).

36. Суднобудування України. Судноплавство. URL: <https://en.sudohodstvo.org/prerequisites-for-the-revival-of-ukrainian-shipbuilding/> (дата звернення: 12.03.2025).

37. Теоретико-методологічні засади реструктуризації підприємств суднобудування : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04. Єфімова Г. В. Одеса, 2016. 36 с.

38. Трансформація функцій морського порту під впливом глобалізаційних процесів. Кириченко О. П. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015. № 2. С. 65–72.

39. Хачатуров Е. Б. Митне оформлення у суднобудівній галузі України: теоретико-методологічні засади та адміністративно-правове забезпечення : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2017. 36 с.

40. Чорноморський суднобудівний завод. Smart Maritime Group. URL: <http://smart-maritime.com/en/enterprises/chernomorskiy-sudostroitelnyy-zavod/> (дата звернення: 05.04.2025).

41. Єфімова Г. В. Адаптація суднобудівного підприємства до змін стимулів його розвитку. *Management and Entrepreneurship in Ukraine: the stages of formation and problems of development*. 2019. Т. 1, № 1. С. 85–92.

42. Гусаріна Н. В. Інноваційне забезпечення економічного розвитку підприємств в умовах динамічних змін зовнішнього середовища : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04. Херсон, 2019. 42 с.

43. Рогач О. І. Теорії міжнародного бізнесу : підручник для студентів економічних спеціальностей вищих навчальних закладів. Київ, 2018. 400 с.

44. Рогач О. І. Багатонаціональні підприємства та глобальна економіка : монографія. Київ : Центр учбової літератури, 2020. 428 с.

45. Рогов В. Г. Економічне стимулювання розвитку підприємств суднобудування України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Одеса, 2021. 22 с.

46. Рогов В. Г. Оцінка ефективності економічного стимулювання розвитку суднобудівних підприємств. *Бізнес Інформ*. 2020. № 11. С. 187–193.

47. Розвиток ринку суднобудування: перше півріччя 2022 року. OECD. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2022/07/shipbuilding-market-developments-first-semester-2022_2959dbe5/e511558d-en.pdf (дата звернення: 09.03.2025).

48. Вплив агресивної війни Росії проти України на ринки судноплавства та суднобудування. OECD. URL: https://www.oecd.org/en/publications/impacts-of-russia-s-war-of-aggression-against-ukraine-on-the-shipping-and-shipbuilding-markets_4f925e43-en.html (дата звернення: 17.04.2025).

49. Інвестиційний клімат України 2024. Державний департамент США.
URL: <https://www.state.gov/reports/2024-investment-climate-statements/ukraine/>
(дата звернення: 25.04.2025).

50. Закон України «Про вищу освіту» від 01 липня 2014 року № 1556-VII.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-18#Text> (дата звернення:
15.03.2025).

51. Законодавство України. Верховна Рада України. URL:
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/a#Find/> (дата звернення: 22.03.2025).

52. Лугінін О. Є., Фомішин С. В. Статистика національної та міжнародної економіки : навч. посіб. Львів : Новий світ-2000, 2019. 470 с.

53. Методологія та організація наукових досліджень : навч. посіб. За ред. І. С. Добронравової (ч. 1), О. В. Руденко (ч. 2). Київ : ВПЦ "Київський університет", 2018. 607 с.

54. Міжнародна економіка. Категоріально-понятійний апарат. За ред. А. О. Старостіної. Київ : ТОВ НВП "Інтерсервіс", 2017. 436 с.

55. Петренко О. І. Аналіз діяльності суднобудівної промисловості в Україні та світі. *Бізнес Інформ*. 2022. № 8. С. 120–127.

56. Положення про організацію освітнього процесу у Київському національному університеті імені Тараса Шевченка, введено в дію Наказом Ректора від 31 серпня 2018 року № 716-32. URL:
http://nmc.univ.kiev.ua/docs/Poloz_org_osv_proc-2018.pdf (дата звернення:
12.04.2025).

57. Положення про проведення практики студентів вищих навчальних закладів України від 08 квітня 1993 року № 93. URL:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0035-93#Text> (дата звернення: 20.03.2025).

58. Положення про систему виявлення та запобігання академічному плагіату у Київському національному університеті імені Тараса Шевченка. URL:
<http://www.univ.kiev.ua/pdfs/official/Detection-and-prevention-of-academicplagiarism-in-University.pdf> (дата звернення: 10.03.2025).

59. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України : аналіт. доп. Київ : НІСД, 2016. 112 с.

60. Проблеми екології та енергозбереження в суднобудуванні : матеріали XI Міжнародної науково-технічної конференції, 20–22 травня 2016 р. Миколаїв : НУК, 2016. 258 с.

61. Рогач О. І. Теорії міжнародного бізнесу : підручник для студентів економічних спеціальностей вищих навчальних закладів. Київ, 2018. 412 с.

62. Рогов В. Г. Економічне стимулювання розвитку підприємств суднобудування України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04. Одеса, 2021. 23 с.

63. Рогов В. Г. Оцінка ефективності економічного стимулювання розвитку суднобудівних підприємств. *Бізнес Інформ*. 2020. № 11. С. 89–95.

64. Розвиток ринку суднобудування: перше півріччя 2022 року. OECD. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2022/07/shipbuilding-market-developments-first-semester-2022_2959dbe5/e511558d-en.pdf (дата звернення: 09.03.2025).

65. Сандурська О. В. Становлення та розвиток вітчизняного суднобудування в роботах Володимира Полієвктовича Костенка. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2014. Вип. 41. С. 210–218.

66. Старостіна А. О., Кравченко В. А. Методологічні аспекти підготовки кваліфікаційних наукових робіт (актуальність наукової проблеми, тема, мета, завдання, предмет та об'єкт дослідження). *Вісник КНУ імені Тараса Шевченка. Серія: Економіка*. 2013. № 150. С. 5–10.

67. Старостіна А. О., Кравченко В. А. Сутність та практичне застосування методики конструювання категоріального апарату економічної науки (на прикладі понять глобалізація та підприємницький ризик). *Вісник КНУ імені Тараса Шевченка. Серія: Економіка*. 2011. № 128. С. 5–10.

68. Старостіна А. О., Кравченко В. А., Нагачевська Т. В., Ярош-Дмитренко Л. О. 7 сходинок підготовки успішної дисертації. За заг. ред. Старостіної А. О. Київ : ТОВ «НВП «Інтерсервіс», 2017. 276 с.

69. Суднобудування в Україні. IBISWorld. URL: <https://www.ibisworld.com/ukraine/industry/shipbuilding/200514/> (дата звернення: 11.03.2025).

70. Суднобудування України. Судноплавство. URL: <https://en.sudohodstvo.org/prerequisites-for-the-revival-of-ukrainian-shipbuilding/> (дата звернення: 27.03.2025).

71. UNCTAD. World Investment Report 2023: Investing in Sustainable Energy for All. New York : United Nations, 2023. 240 p.

72. OECD. Foreign Direct Investment Statistics: Data, Analysis and Forecasts. OECD Publishing. URL: <https://www.oecd.org/investment/statistics.htm> (дата звернення: 15.04.2025).

73. The World Bank. Ukraine Country Economic Memorandum: A New Economic Agenda for a Resilient Ukraine. Washington, D.C. : World Bank, 2023. URL: <https://documents.worldbank.org> (дата звернення: 12.04.2025).

74. Deloitte. Global FDI Confidence Index 2024. Deloitte Insights. URL: <https://www2.deloitte.com> (дата звернення: 10.04.2025).

75. PwC. Emerging Trends in Infrastructure: The Road to Resilience. PwC Global Report, 2023. URL: <https://www.pwc.com/gx/en/industries/capital-projects-infrastructure/emerging-trends.html> (дата звернення: 10.04.2025).

76. Ernst & Young. How can Ukraine attract foreign investors in the post-war recovery? EY Ukraine, 2024. URL: https://www.ey.com/en_ua (дата звернення: 14.04.2025).

77. EIB. Investment Report 2023/2024: Resilience and renewal in Europe. European Investment Bank. Luxembourg, 2024. 190 p.

78. IMF. Regional Economic Outlook: Europe, April 2024. Washington, D.C. : International Monetary Fund, 2024. URL: <https://www.imf.org/en/Publications> (дата звернення: 14.04.2025).

79. OECD. FDI in Figures – April 2024. OECD Investment Division. URL: <https://www.oecd.org/investment/investment-policy/fdi-in-figures.htm> (дата звернення: 15.04.2025).

80. European Bank for Reconstruction and Development. Ukraine Country Strategy 2023–2028. London : EBRD, 2023. URL: <https://www.ebrd.com/ukraine-strategy> (дата звернення: 15.04.2025).

81. KPMG. Navigating Investment Opportunities in Emerging Europe. KPMG Global Outlook, 2023. URL: <https://kpmg.com> (дата звернення: 13.04.2025).

82. NATO Industry Forum. Maritime Security and Shipbuilding Cooperation Report 2022. NATO, Brussels. URL: <https://www.nato.int> (дата звернення: 12.04.2025).

83. McKinsey & Company. Rebuilding Ukraine: Infrastructure, Industry and Investment Priorities. McKinsey Global Institute. 2023. URL: <https://www.mckinsey.com> (дата звернення: 13.04.2025).

84. Brookings Institution. Ukraine’s Reconstruction and the Global Economy. Washington, D.C. : Brookings, 2023. URL: <https://www.brookings.edu> (дата звернення: 12.04.2025).

85. Black Sea Commission. Blue Economy Trends and Investment Opportunities in Maritime Regions. 2023. URL: <https://www.blacksea-commission.org> (дата звернення: 14.04.2025).