

UDC 330.322.2

**METHODICAL BASES OF ESTIMATION OF INVESTMENT AND  
INNOVATION PROJECTS OF A MARINE TRANSPORT  
INDUSTRY**

**МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ОЦІНКИ ІНВЕСТИЦІЙНИХ ТА  
ІННОВАЦІЙНИХ ПРОЕКТІВ МОРСЬКОЇ  
ТРАНСПОРТНОЇ ІНДУСТРІЇ**

**Iryna Parkhomenko**

*Пархоменко І.М.*

---

*Розглянуто основні проблеми в галузі інвестиційної та інноваційної діяльності українських судноплавних компаній. Обґрунтовано необхідні та достатні умови ефективної реалізації інвестиційної діяльності судноплавних компаній України.*

*Introduction.* Investing and innovations are one of the most essential aspects of activity of any dynamically developing commercial organization guidance of that gives priorities of profitability from position long-term, but not short-term prospect.

In the conditions of market economy of possibilities for investing very much. At the same time, any commercial organization has a limit size of free financial resource accessible for investing and introduction of innovations. The task of optimization of investment brief-case is always actual therefore [1].

One of the most intricate economic problems, that is decided by all normally working enterprises, is an advantageous investment of money resources with the purpose of receipt of maximal profit.

*Problem statement.* In Ukraine neither the state, nor jars nor fund market, while is not able to give necessary facilities for financing of investment projects on the acceptable terms. Exit for shipping companies (SC) it is necessary to search in the independent going into international capital markets.

By a serious obstacle for crediting foreign, in particular, the European jars is opacity of the most Ukrainian shipowners[2]. But substantial obstacles for development of collaboration between the Ukrainian and international jars in area off inancing of navigable companies are not present, and if the Ukrainian shipowner will serve in a collaboration simultaneously home and international bank, then together they will be able to cover most risks.

Such collaboration will become possible, if the Ukrainian jars will give short-term credits for building of courts on international standards, and foreign jars are long-term credits.

*The analysis of researches and publications.* The questions of the investment adjusting of navigable industry are lighted up in works of B.V. Burkinskogo, M.I.

Kotlubaya [3], A.M. Kotlubaya [4,5], N.T. Primacheva [6], E. Semenchuk[7], V.I. Chekalovtza, L. Rozhena [8], M. Nuytemans [9], B. Wilen [10] and other.

In works of B.V. Burkinskogo, M.I. Kotlubaya [3], A.M. Kotlubaya [4] practice of the use of the accelerated depreciation is considered for activation of investment activity of enterprises of marine transport in the developed countries in the last decades. A size of the fixed assets that is subject to depreciation can be equal or to the sum of primary charges, as it was done in the USA and France, or diminished on a sum that can be got at handing over of ship on tearing down, as it takes place in Japan.

In [5] creation of the having a special purpose systems of accruals is considered for addition, support and modern is action of fleet in the USA. In [8] the questions of the state crediting of acquisition of fleet are lighted up in different countries.

*The purpose of given article is development a ground of necessary and sufficient terms of effective realization of investment and innovative activity of SC of Ukraine on the basis of analysis of existing in this sphere problems.*

*The main scope.* Considerable differentiation of transport ability of SC reflects in the system of global market of sea-born trade, foremost, having a special purpose tasks within the limits of possibility. Conditionally all enterprises of a marine transport industry can be divided into two groups. In the first included, those that will realize active investment strategy on the criteria of the long-term positioning. The second group of shipowners and operators is formed by organizations able to formulate an operating profit in periods of splash of the chartered activity. Exactly they in a maximal degree reflect positions: "Possessing a limit functionality or not having her quite, organizations appear not effective both in a short-term and in long-term period and die" actually.

Duration of period of falling of shipping and tariff rates predetermines the basic tasks of the mentioned groups of SC:

- The group 1 decides the problem of optimization of structure of transport ability on the basis of conclusion from exploitation of physically out of date marine ships and attention focusing on updating of fleet due to courts in a most degree accordance to the requirements of International marine organization and foremost convention of MSC. Exactly this group of SC passes to the next stage of enterprises activity in the period of renewal of parameters of markets of sea-born trade.

- The group 2 of companies loses it not only functional positions but also in the commercial waning go out this segment, what predetermines two alternatives:

1. expansion of positions of the first group of companies;
2. appearance of new ambitious ship-owners structures.

In any case increase of innovative level of technology of marine transportation and the mode of relativity of the balanced competition is saved.

Participation of banks and financing of innovative development of the real sector of economy determine the necessity of perfection of methodologies and procedures of estimation of solvency of clients, designing realization of investment projects.

In international practice, crediting at an order or purchase of courts is based on that usually from the personal funds of company paid to the 20-50% cost, and on remaining allotted credit.

In bank practice the level of solvency of client comes forward the criterion of expediency of grant of resources, qualificatory the base terms of crediting (term, level of interest rate, method of providing). A reliable estimation allows to the bank to define the level of credit risk on the supposed credit operation and depending on a result either to take into account risk in the level of interest rate or say no to the client in the period of extension of credit.

The determined level of credit risk is for "formalization in the credit agreement of terms of grant" of credit resources [11].

For providing of the assured return of facilities of jar use steadily exhaust approach and landing aids of risk [1].

-the Bought ship is mortgaged in behalf on a bank-creditor. At it the article of mortgage must be registered properly.

- Other ships of company or another capital assets are mortgaged in benefit of bank-creditor. The stopped up property must be properly insured.

- the freight Earned by courts is mortgaged to the to creditor as guarantee that payments to the bank are primary requirements. However, it is a very weak form of providing, as one of main reasons of non-fulfillment of agreement of crediting is just a lack of available facilities. It is income from the lease of ship on the terms of Time charter, stopped up in benefit of bank-creditor as a collate, considerably promotes reliability of providing. Actually jars use solvency of charterer. But this method has defects: the terms of charters often are favorable not enough and a shipowner gets a not high income, not all charterers are solvent besides.

-Other guarantees on the return of debt funds can be given personally by a shipowner, navigable company, shipbuilding shipyard or some public organ.

In case if a shipowner is unable to liquidate a credit, at a bank there are two alternatives. The first consists of restructuring of operating agreement, and second-in the requirement of complete debt and realization of his providing retirement. The second alternative of privation of borrower of right of ownership on the stopped up property bankers do not welcome, because if property is arrested in spite of unwillingness of proprietor, then between a proprietor and banker the protracted and hard fight is credible for permission of arising up problems.

Innovations in any of sectors of economy require financial investments. In an order to get an additional income, promote efficiency of activity of organization, get socially is an economic effect, it is necessary to carry out financial investments.

As sources of investments assignments of budgets can come forward all the level, foreign investments, personal funds of organizations, and similarly accumulated in form a financial capital temporarily free facilities of organizations and establishments, economy of population.

Realization of investment projects with the high level of innovativeness, in turn, comes forward a base for the improvement of the financial state of SC.

A high level of innovativeness of project along with his efficiency is founding for clarification of class of solvency of borrower toward his increase independently about current financial status. In a table.1 criteria over of estimation-nare brought level of innovativeness of investment project.

Table number 1

## Criteria for assessing the level of innovation investment project

Level of innovativeness of project	Object of crediting
High	Creation of the new enterprises oriented to building and repair, and similarly processing of courts on the basis of (new) high-tech
	Creation of new productions on the operating enterprises, based on high-tech, providing import substitution
	Acquisition of patents, licenses, Neu-how
Average	Acquisition of the newest informative foods or complexes, systems of automation of management, acceptance of administrative decisions.
	Creation of new enterprises and productions on the basis of operating enterprises, acquisition of equipment (technologies) for building and repair of courts at this market or in this segment.
	Acquisition of equipment and transport vehicles, allowing to produce building and repair of courts in accordance with international standards and certifications.
Subzero	Acquisition of equipment and technologies, special technique and transport vehicles, having functional advantages as compared to the used analogues.
Without innovations	Building, acquisition of building and building, including housing fund and social infrastructure.
	Acquisition of analogues of operating equipment, technological lines, special technique and motor transport.

In case of crediting of creation of new enterprises the stage of preliminary examination becomes the only qualificatory level of risk of bank actually. Participating in financing of creation of new enterprises and productions on operating due to credits banks are to in a great deal qualificatory for innovative development navigable industry of Ukraine.

Must the descriptions of project, set on the stage of preliminary examination, become: orientation on producing of innovative products, use of highly technological conservation equipment, participating of new enterprises in realization of project the personal funds in a size no less 30% of necessary volume of financing. Under a credit there can providing of obligations be a mortgage of the acquired technical equipments and equipment.

Most efficiency is characterize investments in such innovations that give an opportunity to obtain a supermonopolistic income. What and there are introductions of innovations in SC. The level of a marine transport politics is predetermine

differentiation of sources of investment resources from budgetary assignment, facilities of foreign firms and companies, personal funds of organization, and similarly commercial banks, ration and insurance funds. Forming of investment capital market on an innovation is a not insignificant factor of public confession. In the market conditions of management essential are such financial and economic indexes, as profitability, term of return on investments and their volume, net profit of organization and row, other.

*Concluding remarks.* Investments in an innovative process are one of basic factors. An investment at tractiveness of innovative projects is basic reason of financing of innovations. Success of innovative activity in a great deal depends on sufficientness of the resource providing, including from investment material well-being.

Foreign investments in innovative activity can come true both in form the intergovernmental, intergovernmental programs on a scientific and technical and economic collaboration and inform private investments from foreign financial organizations and sole proprietors.

The motive reasons financing of innovative activity substantially depend on that, whether innovations on it or attracted facilities will be realized. However for most innovations in the cases of financing both due to the personal funds and an index of cost of capital is the basis of due to the attracted financial resources.

### *References*

1. Винников В.В. Экономика предприятия морского транспорта (экономика морских перевозок): Учебник / В.В. Винников. – 3-е изд., перераб. и доп. – О.: Феникс, 2011. – 944 с.
2. Войниченко В. Международная практика финансирования приобретения судов // Порты Украины. - 2005. - №3. - С. 28-29.
3. Буркинський Б. В. Амортизація як джерело інвестування у морський транспорт / Б.В. Буркинський, М.І. Котлубай. – Одеса: ІПРЕД НАН України, 2001. – 122 с.
4. Котлубай А.М. Экономический механизм развития торгового мореплавания Украины: Дис. на соискание уч. степени доктора экон. наук: 08.07.04 / Алексей Михайлович Котлубай. – Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2004. – 406 с.
5. Котлубай О.М. Механізм забезпечення економічного зростання морського транспорту України / О.М. Котлубай // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб.наук.праць. – Одеса: ОНМУ, 2003. – Вип. 16. – С. 205-214.
6. Примачев Н.Т. Принципы интеграции в торговом судоходстве / Н.Т. Примачев, А.Н. Примачев. – Одесса: Феникс, 2006. – 360 с.
7. Семенчук Е. От «воздушного шара» – до «кредитных каникул» / Е.Семенчук // Судоходство. – 2005. – № 12. – С. 14-15.

8. Чекаловец В. Предпринимательская деятельность в сфере морских торговых перевозок (Роль государства) / Виктор Чекаловец, Леонид Рожен // Бизнес- Информ. – 1999. – № 17-18. – С. 52-59.
9. Nuytemans M. European „national” flag issues / M. Nuytemans. – Royal Belgium Shipowners’ Association, 2003. – 36 p
10. Wilen B. European Shipping Policy / B. Wilen. – Goteborg: Institute of Shipping Analyses, 2004. – 35 p.
11. Жукова Е.Ф. Банковское дело/ Е.Ф. Жукова, Н.Д. Эриашвили –М.: Юнити-Дана: Единство, 2006.- 575 с.

#### *Аннотация*

В Украине ни государство, ни банки, ни фондовый рынок пока не способны предоставить необходимые средства для финансирования инвестиционных проектов на приемлемых условиях. Выход для судоходных компаний следует искать в самостоятельном выходе на международные рынки капитала.

Значительная дифференциация провозной способности судоходной компании (СК) в системе глобального рынка морской торговли отражает, прежде всего, целевые задачи в пределах возможности. Условно все предприятия морской транспортной индустрии можно разделить на две группы. В первую входят, те которые реализуют активную инвестиционную стратегию по критериям долгосрочного позиционирования. Вторую группу судовладельцев и операторов образуют организации, способные формулировать операционную прибыль в периоды всплеска фрахтовой активности. Именно они в максимальной степени отражают положения: «Обладая ограниченной функциональностью или не имея ее вовсе, организации оказываются не эффективными и в краткосрочном, и в долгосрочном периоде и фактически умирают».

Длительность периода падения фрахтовых и тарифных ставок предопределяет основные задачи упомянутых групп СК: **1 группа** решает проблему оптимизации структуры провозной способности на основе вывода из эксплуатации физически устаревших морских судов и концентрации внимания на обновление флота за счет судов в наибольшей степени соответствия требованиям Международной морской организации и прежде всего конвенции MSC. Именно эта группа судоходных компаний переходит на следующий этап предпринимательской активности в период восстановления параметров рынков морской торговли; **2 группа** компаний теряет свои не только функциональные позиции, но и в коммерческой ущербности выходят из данного сегмента, что и предопределяет две альтернативы:

1. расширение позиций первой группы компаний;
2. появление новых амбициозных судовладельческих структур.

В любом случае повышение инновационного уровня технологии морской перевозки и сохраняется режим относительности сбалансированной конкуренции.

Участие банков и финансирование инновационного развития реального сектора экономики определяет необходимость совершенствования методик и

процедур оценки кредитоспособности клиентов, планирующих реализацию инвестиционных проектов.

В международной практике кредитование при заказе или покупке судов основано на том, что обычно из собственных средств компании выплачивается 20-50% их стоимости, а на оставшиеся предоставляется кредит.

В банковской практике уровень кредитоспособности клиента выступает критерием целесообразности предоставления ресурсов, определяющим базовые условия кредитования (срок, уровень процентной ставки, способ обеспечения). Достоверная оценка позволяет банку определить уровень кредитного риска по предполагаемой кредитной операции и в зависимости от результата либо учесть риски в уровне процентной ставки, либо отказать клиенту в период предоставления кредита. Определяемый уровень кредитного риска является для «формализации в кредитном договоре условий предоставления» кредитных ресурсов.

Для обеспечения гарантированного возврата средств банки используют устойчиво отработанную систему снижения риска.

- Покупаемое судно закладывается в пользу банка-кредитора. При этом предмет залога должен быть зарегистрирован соответствующим образом.

- Другие суда компании или иные основные фонды закладываются в пользу банка-кредитора. Заложное имущество должно быть надлежащим образом застраховано.

- Зарабатываемый судами фрахт закладывается банку-кредитору как гарантия того, что выплаты банку являются первоочередными требованиями. Однако, это очень слабая форма обеспечения, поскольку одной из главных причин невыполнения договора кредитования является как раз недостаток наличных средств.

- Прибыль от аренды судна на условиях тайм-чартера, заложенная в пользу банка-кредитора в качестве обеспечения кредита, значительно повышает надежность обеспечения. Фактически банки используют кредитоспособность фрахтователя. Но этот способ имеет недостатки: условия чартеров часто не достаточно благоприятны и судовладелец получает не высокую прибыль, к тому же не все фрахтователи кредитоспособны.

- Другие гарантии по возврату заемных средств могут быть даны лично судовладельцем, судоходной компанией, судостроительной верфью или каким-либо государственным органом.

В случае если судовладелец не в состоянии погасить кредит, у банка имеются две альтернативы. Первая состоит в реструктуризации действующего соглашения, а вторая – в требовании полного погашения долга и реализации его обеспечения. Вторую альтернативу лишения заемщика права собственности на заложенное имущество банкиры не приветствуют, так как если собственность арестована несмотря на нежелание владельца, то между владельцем и банкиром вероятно длительная и жесткая борьба за разрешение возникших проблем.

Инновации в любом из секторов экономики требуют финансовых вложений. Для того, чтобы получить дополнительную прибыль, повысить эффективность деятельности организации, получить социально – экономический эффект, необходимо осуществить финансовые вложения.

В качестве источников инвестиций могут выступать ассигнования бюджетов всех уровне, иностранные инвестиции, собственные средства организаций, а так же аккумулированные в форме финансового капитала временно свободные средства организаций и учреждений, сбережения населения.

Реализация инвестиционных проектов с высоким уровнем инновационности, в свою очередь, выступает базой для улучшения финансового состояния СК.

Высокий уровень инновационности проекта наряду с его эффективностью является основанием для уточнения класса кредитоспособности кредитополучателя в сторону его повышения независимо о текущего финансового состояния.

Инвестиции в инновационном процессе являются одним из основных факторов. Инвестиционная привлекательность инновационных проектов – основной мотив финансирования инноваций. Успех инновационной деятельности во многом зависит от достаточности ресурсного обеспечения, в том числе и от инвестиционной обеспеченности.

Иностранные инвестиции в инновационную деятельность могут осуществляться как в форме межгосударственных, межправительственных программ по научно-техническому и экономическому сотрудничеству, так и в форме частных инвестиций от зарубежных финансовых организаций и частных предпринимателей.