Park B. I., Hong S. J. & Xiao S. S. (2022). Institutional pressure and MNC compliance to prevent bribery: empirical examinations in South Korea and China. *Asian Business & Management, 21*(4), 623–656. https://doi.org/10.1057/s41291-020-00143-x

Posthuma R. A. (2022). High-compliance work systems: Innovative solutions for firm success and control of foreign corruption. *Business Horizons, 65*(2), 205–214. https://doi.org/10.1016/j.bushor.2021.02.038

Pravo (2020). *Zapobihannia koruptsii u pryvatnomu sektori*: monohrafiia [Prevention of corruption in the private sector: monograph]. Kharkiv: Pravo.

Salem D. I. & Ettinger D. J. (2022). The Foreign Corrupt Practices Act: Continued Progress in the Fight Against Corruption. *Journal of Federal Law and Practice, 70*(4), 59–74. https://www.justice.gov/usao/page/file/1559136/dl?inline=

Samodai V. P. & Kovtun H. I. (2023). Koruptsiia: zahrozy ta naslidky dlia sotsiumu [Corruption: threats and consequences for society]. *Ekonomika ta suspilstvo, 49*. https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-49-67

Transparency International (2026). *Corruption Perceptions Index 2025*. Berlin: Transparency International. https://www.transparency.org/en/cpi/2025

United Nations Office on Drugs and Crime (2023). *International Cooperation in Civil and Administrative Proceedings Relating to Corruption*. Vienna: United Nations. https://www.unodc.org/documents/corruption/Publications/2023/Civil_and_Administrative_Liability_for_Corruption_UNODC_2023_EN.pdf

World Bank & United Nations Office on Drugs and Crime (2021). *Stolen Asset Recovery Initiative (StAR): Mutual Legal Assistance*. Washington, D.C.: World Bank. https://star.worldbank.org/mutual-legal-assistance

Yi J., Teng D. & Meng S. (2018). Foreign ownership and bribery: Agency and institutional perspectives. *International Business Review, 27*(1), 34–45. https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2017.05.001

Дослідження не отримувало зовнішнього фінансування.

Автор заявляє про відсутність конфлікту інтересів.

Інструменти ШІ в підготовці цієї роботи не використовувалися.

Стаття надійшла до редакції / Received: 03.09.2026
Статтю прийнято до публікації / Accepted: 16.09.2026
Оприлюднено / Published: 24.10.2026

УДК 336.77:656.615:330.322
JEL: F21; G21; G32; L91
DOI: https://doi.org/10.32983/2222-4459-2026-9-564-576

БАНКІВСЬКЕ ФІНАНСУВАННЯ ПОРТОВИХ ПІДПРИЄМСТВ: МІЖНАРОДНІ ІНВЕСТИЦІЇ ТА КРЕДИТНІ РИЗИКИ

©2026 **ЯРОВА Н. В., ХОТЄЄВА Н. В.**

УДК 336.77:656.615:330.322
JEL: F21; G21; G32; L91

Ярова Н. В., Хотєєва Н. В. Банківське фінансування портових підприємств: міжнародні інвестиції та кредитні ризики

Розвиток портових підприємств безпосередньо залежить від можливостей залучення довгострокових фінансових ресурсів. Модернізація портової інфраструктури, оновлення перевантажувального обладнання, розширення потужностей і впровадження сучасних технологій потребують значних інвестицій, які не завжди можна забезпечити власними коштами. Тому особливого значення набувають банківські кредити, ресурси міжнародних фінансових організацій та інші форми зовнішнього фінансування. Метою статті є дослідження можливостей банківського та міжнародного фінансування портових підприємств і визначення підходів до оцінювання кредитних ризиків з урахуванням специфіки портової діяльності. Використано методи аналізу та синтезу, порівняння, систематизації й узагальнення. Інформаційну основу становлять праці українських і зарубіжних науковців, нормативно-правові акти, а також статистичні та аналітичні матеріали банків, портових підприємств і міжнародних фінансових організацій. У статті розглянуто інвестиційні кредити, кредитні лінії, проєктне та синдиковане фінансування, банківські гарантії, лізинг, прямі іноземні інвестиції та змішане фінансування. Визначено фінансові, галузеві та інвестиційні чинники кредитного ризику. Запропоновано підхід, який поєднує традиційні показники фінансового стану зі стабільністю вантажопотоків, рівнем використання виробничих потужностей, станом інфраструктури та очікуваною ефективністю інвестиційного проєкту. Такий підхід дозволяє повніше оцінити здатність портового підприємства виконувати кредитні зобов'язання та обґрунтовано обрати прийнятний інструмент фінансування. Оригінальність підходу полягає в поєднанні традиційного фінансового аналізу з показниками, що відображають операційні та інвестиційні особливості портової діяльності. Одержані результати можуть бути використані портовими підприємствами, банками та інвесторами під час підготовки й оцінювання інвестиційних проєктів.

Ключові слова: *банківське фінансування; портові підприємства; міжнародні інвестиції; кредитний ризик; інвестиційні ресурси; проєктне фінансування; вантажопотоки.*
Табл.: *3.* ***Формул:*** *1.* ***Бібл.:*** *15.*

Ярова Ніна Вікторівна *– кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки і фінансів, Одеський національний морський університет (вул. Мечникова, 34, Одеса, 65029, Україна)*
E-mail: *ninayarovaya2017@gmail.com*
ORCID: *https://orcid.org/0000-0002-9703-3305*

Хотєєва Наталія Віталіївна *– кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки і фінансів, Одеський національний морський університет (вул. Мечникова, 34, Одеса, 65029, Україна)*
E-mail: *otbrata1@gmail.com*
ORCID: *https://orcid.org/0000-0002-3858-6540*

UDC 336.77:656.615:330.322
JEL: F21; G21; G32; L91

Yarova N. V., Khotyeyeva N. V. Bank Financing of Port Enterprises: International Investment and Credit Risks

The development of port enterprises directly depends on the ability to attract long-term financial resources. Modernizing port infrastructure, upgrading handling equipment, expanding capacities, and implementing modern technologies require significant investments, which cannot always be covered by internal funds. Therefore, bank loans, resources from international financial organizations, and other forms of external financing become particularly important. The aim of the article is to explore the possibilities of bank and international financing for port enterprises and to identify approaches for assessing credit risks, taking into account the specifics of port activities. Methods of analysis and synthesis, comparison, systematization, and generalization were used. The information base consists of works by Ukrainian and foreign researchers, regulatory legal acts, as well as statistical and analytical materials from banks, port enterprises, and international financial organizations. The article covers investment loans, credit lines, project and syndicated financing, bank guarantees, leasing, foreign direct investment, and mixed financing. Financial, sectoral, and investment factors of credit risk are identified. An approach is proposed that combines traditional indicators of financial condition with the stability of cargo flows, the level of production capacity utilization, the state of infrastructure, and the expected efficiency of the investment project. This approach allows for a more complete assessment of a port enterprise's ability to meet its credit obligations and to reasonably choose an appropriate financing tool. The originality of the approach lies in combining traditional financial analysis with indicators that reflect the operational and investment features of port activities. The results obtained can be used by port companies, banks, and investors when preparing and evaluating investment projects.
Keywords: *bank financing; port enterprises; international investment; credit risk; investment resources; project finance; cargo flows.*
Tabl.: *3.* ***Formulae:*** *1.* ***Bibl.:*** *15.*

Yarova Nina V. *– PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics and Finance, Odesa National Maritime University (34 Mechnykova Str., Odesa, 65029, Ukraine)*
E-mail: *ninayarovaya2017@gmail.com*
ORCID: *https://orcid.org/0000-0002-9703-3305*

Khotyeyeva Natalia V. *– PhD (Economics), Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economics and Finance, Odesa National Maritime University (34 Mechnykova Str., Odesa, 65029, Ukraine)*
E-mail: *otbrata1@gmail.com*
ORCID: *https://orcid.org/0000-0002-3858-6540*

Морські порти є важливою складовою транспортної системи та забезпечують взаємодію між морським і наземними видами транспорту. Від їхньої пропускної спроможності, технічного стану й ефективності роботи значною мірою залежать безперервність вантажопотоків, швидкість обробки вантажів і конкурентоспроможність міжнародних ланцюгів постачання. Значення портової інфраструктури посилюється тим, що морським транспортом переміщується понад 80% товарів світової торгівлі, а результати діяльності портів безпосередньо впливають на ефективність морських транспортних ланцюгів [1].

Підтримання належного рівня конкурентоспроможності портових підприємств потребує постійного оновлення перевантажувального обладнання, модернізації інфраструктури, розширення виробничих потужностей і впровадження сучасних технологій. Реалізація таких заходів пов'язана зі значними капітальними витратами та тривалими строками окупності. Власних коштів підприємств не завжди достатньо для здійснення масштабних інвестиційних проєктів, тому важливого значення набуває залучення банківського фінансування, ресурсів міжнародних фінансових організацій та іноземних інвесторів. Під час фінансування портових проєктів можуть поєднуватися власний і позиковий капітал, банківські кредити, проєктне та синдиковане фінансування, лізинг, гарантійні інструменти та кошти міжнародних фінансових установ [2].

Водночас наявність потреби у фінансуванні ще не означає можливості його безперешкодного отримання. Для банку визначальним є не лише поточний фінансовий стан портового підприємства, а й спроможність позичальника сформувати достатні грошові потоки для своєчасного виконання кредитних зобов'язань. У портовій діяльності така спроможність залежить від обсягів і структури вантажопотоків, рівня використання виробничих потужностей, складу клієнтської бази, технічного стану інфраструктури, валютної структури доходів і витрат, а також параметрів конкретного інвестиційного проєкту. Через це оцінювання кредитного ризику портового підприємства не може обмежуватися лише традиційними коефіцієнтами ліквідності, фінансової стійкості та рентабельності.

Проблема полягає в необхідності узгодження потреб портових підприємств у довгострокових інвестиційних ресурсах із вимогами банків та інвесторів щодо прийнятного рівня ризику та прогнозованості повернення вкла-

дених коштів. Різноманітність доступних джерел фінансування розширює можливості реалізації портових проєктів, але водночас ускладнює вибір інструментів, які відповідали б фінансовому стану підприємства, характеру проєкту та особливостям портової діяльності. Це зумовлює необхідність систематизації банківських і міжнародних джерел фінансування та подальшого розвитку підходів до оцінювання кредитного ризику портових підприємств з урахуванням не лише фінансових, а й галузевих та інвестиційних чинників.

ОГЛЯД ЛІТЕРАТУРИ ТА АНАЛІЗ ПОПЕРЕДНІХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Проблематика фінансування підприємств морського транспорту представлена в науковій літературі кількома взаємопов'язаними напрямами. До них належать дослідження джерел і моделей фінансування портової інфраструктури, економічне обґрунтування портових інвестицій, використання механізмів державно-приватного партнерства, а також оцінювання ризиків інвестиційних проєктів. Водночас банківське фінансування портових підприємств і пов'язана з ним оцінка кредитного ризику переважно розглядаються як окремі складові зазначеної проблематики.

Найбільш наближеним до теми цього дослідження є підхід В. В. Жихарєвої та Н. Т. Ксандінова, які систематизували джерела та моделі фінансування інвестицій у портову інфраструктуру. Науковці розмежували власні, залучені та позикові джерела, уточнили місце пайового фінансування, державних грантів, лізингу й облігацій, а також відокремили джерела коштів від моделей їх залучення, зокрема державно-приватного партнерства, змішаного проєктного фінансування та моделей, заснованих на використанні боргового капіталу [3]. Такий підхід створює необхідне теоретичне підґрунтя для класифікації інвестиційних ресурсів. Проте питання вибору конкретного фінансового інструменту залежно від кредитоспроможності портового підприємства та рівня ризику інвестиційного проєкту потребує подальшого опрацювання.

Питання поєднання банківських і альтернативних джерел фінансування портових проєктів розглянули В. В. Галіх і Р. Пріяді. На підставі опитування представників портової галузі та аналізу проєкту контейнерного термінала автори зіставили можливості внутрішнього та міжнародного банківського кредитування, проєктного фінансування та державно-приватного партнерства. У дослідженні встановлено, що банківські кредити залишаються одним із найбільш затребуваних джерел фінансування портової інфраструктури, однак їх використання обмежується невідповідністю між строками залучення банківських ресурсів і тривалим періодом реалізації інфраструктурних проєктів, високою вартістю кредитів та впливом макроекономічних ризиків. Як інструменти підвищення фінансової привабливості проєктів розглядаються синдиковане кредитування, державні гарантії, бюджетна підтримка та механізми державно-приватного партнерства [4]. Водночас висновки авторів сформовані на матеріалах окремої країни та зосереджені переважно на виборі структури фінансування проєкту, тоді як методика оцінювання банком кредитного ризику конкретного портового підприємства залишається поза межами дослідження.

Сучасні дослідження європейських портів свідчать, що наявність значної суспільної цінності портових проєктів не усуває труднощів з їх фінансуванням. П. де Ланген, узагальнивши результати опитувань органів управління портами ЄС за 2018 і 2023 рр., визначив фінансові обмеження як один із головних чинників, що стримують реалізацію інвестиційних проєктів. Автор також встановив відмінності у структурі фінансування залежно від форми організації управління портом: установи, безпосередньо інтегровані в державний сектор, більшою мірою орієнтуються на бюджетне фінансування, тоді як корпоратизовані портові структури мають ширші можливості залучення інших джерел [5]. Отже, структура власності та модель управління портом істотно впливають на доступність інвестиційних ресурсів. Однак цей підхід зосереджений переважно на фінансуванні портів як інфраструктурних об'єктів і не розкриває процедур банківського аналізу кредитоспроможності окремого портового підприємства.

Окремий напрям досліджень пов'язаний із використанням державно-приватного партнерства в портовій сфері. З. Сяо та Дж. Лам довели, що готовність приватних інвесторів брати на себе контрактні ризики портових проєктів залежить не лише від очікуваної дохідності, але й від якості інституційного середовища, ефективності державної політики та розподілу відповідальності між учасниками [6]. Важливість належного розподілу ризиків підтверджує, що фінансова модель портового проєкту повинна враховувати інтереси всіх його учасників. Разом із тим, ризики приватного партнера в межах державно-приватного партнерства не є тотожними кредитному ризику банку, оскільки останній оцінює передусім імовірність невиконання позичальником своїх зобов'язань та достатність джерел для погашення боргу.

Значна увага в наукових працях приділяється впливу невизначеності на рішення щодо портових інвестицій. М. Балліау, П. Корт і А. Чжан застосу-

вали метод реальних опціонів для визначення строків і масштабів розширення портових потужностей з урахуванням коливань попиту, конкуренції та рівня завантаження портів. Дослідники встановили, що зростання невизначеності може відкладати момент інвестування та водночас впливати на запланований обсяг нових потужностей [7]. Отримані результати мають значення і для банківського кредитування, оскільки строки реалізації проєкту, прогнозований вантажопотік і рівень використання потужностей безпосередньо визначають майбутні грошові потоки позичальника. Проте модель реальних опціонів спрямована насамперед на прийняття інвестиційного рішення, а не на комплексну оцінку здатності підприємства обслуговувати кредит.

Методичний підхід до врахування ризику в економічному та фінансовому аналізі портових інвестицій запропонували Х. М. Гомес-Фустер і П. Хіменес. Використання імітаційного моделювання Монте-Карло дозволило авторам перейти від одноваріантних розрахунків чистої приведеної вартості та внутрішньої норми дохідності до визначення ймовірнісного розподілу результатів портового проєкту [8]. Перевагою такого підходу є врахування невизначеності вихідних параметрів і можливість оцінити чутливість результатів до їх зміни. Його обмеженням у контексті банківського фінансування є зосередженість переважно на ефективності окремого інвестиційного проєкту без одночасного дослідження фінансового стану підприємства, структури його заборгованості та стабільності операційної діяльності.

Загальні підходи до формування джерел фінансування інвестиційної діяльності підприємств представлені у праці Н. М. Усенко. Авторка розглядає власні кошти, банківські кредити, державні інвестиції та кошти інвесторів-нерезидентів і пропонує визначати пріоритетність їх використання за сукупністю критеріїв [9]. Такий підхід дає змогу зіставляти доступність і вартість різних джерел капіталу, проте не враховує повною мірою специфічні характеристики портової діяльності: залежність доходів від вантажопотоків, нерівномірність завантаження потужностей, капіталомісткість інфраструктури, тривалі строки реалізації проєктів і значну частку валютних надходжень та витрат.

Проведений аналіз показує, що в науковій літературі достатньо ґрунтовно розроблено питання класифікації джерел фінансування портової інфраструктури, оцінювання ефективності інвестиційних проєктів і розподілу ризиків між державними та приватними партнерами. Водночас ці напрями здебільшого розвиваються відокремлено. Дослідження портових інвестицій переважно зосереджені на дохідності, строках реалізації та ризиках проєкту, тоді як традиційні підходи банків до оцінювання позичальника ґрунтуються передусім на показниках його фінансової звітності.

Таким чином, недостатньо розкритим залишається методичний зв'язок між вибором джерел фінансування портового підприємства та оцінкою його кредитного ризику з урахуванням галузевих і проєктних характеристик. Потребує уточнення склад показників, які поряд із ліквідністю, фінансовою стійкістю, рентабельністю та борговим навантаженням мають відображати стабільність вантажопотоків, рівень використання потужностей, стан портової інфраструктури, структуру клієнтської бази та очікувані результати інвестиційного проєкту. Саме поєднання традиційного банківського аналізу з оцінюванням операційних та інвестиційних особливостей портової діяльності становить наукову прогалину, на заповнення якої спрямоване це дослідження.

МЕТА ТА МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою статті є систематизація банківських і міжнародних джерел фінансування портових підприємств та обґрунтування підходу до оцінювання їхнього кредитного ризику, який поряд із традиційними фінансовими показниками враховує операційні й інвестиційні особливості портової діяльності.

Для досягнення поставленої мети сформульовано такі *дослідницькі питання*: які банківські та міжнародні інструменти можуть використовуватися для фінансування портових підприємств; які фінансові, галузеві та інвестиційні чинники визначають рівень їхнього кредитного ризику; яким чином ці чинники доцільно поєднати під час оцінювання спроможності портового підприємства виконувати кредитні зобов'язання.

Методологічною основою дослідження є системний і ризик-орієнтований підходи. *Системний підхід* дає змогу розглядати фінансування портового підприємства як сукупність взаємопов'язаних джерел, інструментів, учасників і умов залучення капіталу. *Ризик-орієнтований підхід* використано для встановлення зв'язку між характеристиками позичальника, параметрами інвестиційного проєкту та можливістю своєчасного повернення залучених коштів.

У процесі дослідження застосовано методи: *аналізу та синтезу* – для визначення змісту і складових банківського та міжнародного фінансування; *порівняння* – для зіставлення окремих фінансових інструментів за джерелами залучення, строками, вартістю та розподілом ризиків; *систематизації та групування* – для впорядкування джерел інвестиційних ресурсів і чинників кредитного ри-

зику; *логічного узагальнення* – для формулювання висновків і побудови послідовності оцінювання кредитного ризику портового підприємства. Поєднання зазначених методів дозволяє перейти від загальної характеристики джерел фінансування до визначення показників, які мають враховуватися банками та інвесторами під час оцінювання конкретного портового проєкту.

Інформаційну базу дослідження сформовано з наукових праць українських та іноземних авторів, матеріалів міжнародних фінансових організацій, нормативних документів, а також статистичних і аналітичних матеріалів, що характеризують фінансування та інвестиційну діяльність у портовій сфері. Під час добору наукових публікацій перевага надавалася рецензованим працям, які безпосередньо стосуються фінансування портової інфраструктури, проєктного та банківського фінансування, міжнародних інвестицій і ризиків портових проєктів. Основу інформаційної бази становлять публікації 2019–2026 рр.; більш ранні джерела можуть використовуватися лише для висвітлення фундаментальних положень, що зберігають наукову значущість.

Статистична вибірка портових підприємств у дослідженні не формувалася, оскільки робота має теоретико-методичний характер і не передбачає побудови економетричної моделі. Спеціалізоване програмне забезпечення для статистичного аналізу не застосовувалося. Запропонований підхід надалі може бути апробований на даних окремих портових підприємств із визначенням вагомості фінансових, операційних та інвестиційних показників.

РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Фінансування розвитку портових підприємств має низку особливостей, зумовлених капіталомісткістю портової інфраструктури, тривалими строками реалізації інвестиційних проєктів і залежністю майбутніх доходів від обсягів вантажопотоків. Оновлення перевантажувального обладнання, будівництво та реконструкція терміналів, складських комплексів і під'їзної інфраструктури потребують значних фінансових ресурсів, повернення яких відбувається протягом тривалого періоду. За таких умов вибір джерела фінансування повинен ураховувати не лише його доступність і вартість, а й строки залучення коштів, порядок їх повернення, вимоги до забезпечення та розподіл ризиків між учасниками проєкту.

Поняття «джерело фінансування» та «інструмент фінансування» доцільно розмежовувати. *Джерело* характеризує походження інвестиційних ресурсів, тоді як *інструмент* визначає організаційно-фінансовий спосіб їх залучення. Наприклад, ресурсами банківського походження можуть бути інвестиційний кредит, кредитна лінія або синдикований кредит, а кошти міжнародних фінансових організацій можуть надаватися у формі довгострокового кредиту, гарантії, гранту чи змішаного фінансування. Моделі проєктного фінансування та державно-приватного партнерства, своєю чергою, передбачають поєднання декількох джерел і розподіл ризиків між учасниками [3; 4].

Власні кошти портового підприємства – нерозподілений прибуток, амортизаційні відрахування та інші внутрішні ресурси – створюють фінансову основу реалізації інвестиційного проєкту. Їх використання не супроводжується виникненням боргових зобов'язань, проте можливості самофінансування обмежуються розміром прибутку та потребами поточної діяльності. Водночас участь підприємства у фінансуванні проєкту власними коштами має важливе значення для зовнішніх кредиторів, оскільки підтверджує зацікавленість власників у його реалізації та зменшує частку позикового капіталу.

Основною формою банківського фінансування капітальних вкладень є інвестиційний кредит. Він може надаватися безпосередньо портовому підприємству для придбання обладнання, модернізації виробничих потужностей або реалізації іншого інвестиційного заходу. Джерелом погашення такого кредиту є сукупні грошові потоки підприємства, тому банк оцінює його загальний фінансовий стан, кредитну історію, структуру заборгованості, достатність забезпечення та здатність обслуговувати додатковий борг.

Кредитна лінія є доцільною у випадках, коли фінансування здійснюється поетапно або підприємству необхідно оплачувати обладнання, будівельні роботи й інші витрати відповідно до графіка реалізації проєкту. Її перевагою є можливість отримувати кошти окремими траншами та сплачувати проценти лише за фактично використану частину кредитного ліміту. Разом із тим короткий строк кредитної лінії або право банку переглядати умови фінансування можуть створювати ризик невідповідності між строком користування кредитом і періодом окупності портового проєкту.

Для фінансування масштабних проєктів може використовуватися синдикований кредит, який надається групою банків на узгоджених умовах. Такий інструмент дозволяє залучити більший обсяг ресурсів і розподілити кредитний ризик між кількома кредиторами. Водночас його застосування потребує складнішої підготовки документації, узгодження єдиних умов кредитування та додаткових витрат, пов'язаних з організацією банківського синдикату.

Проєктне фінансування відрізняється тим, що основним джерелом погашення залучених коштів є майбутні грошові потоки самого інвестиційного проєкту. Для його реалізації може створюватися окрема проєктна компанія, а активи та договори проєкту використовуються для забезпечення інтересів кредиторів. Ця модель дає можливість відокремити ризики проєкту від іншої діяльності його ініціаторів, але висуває підвищені вимоги до прогнозування вантажопотоків, договірного забезпечення майбутніх доходів, розподілу ризиків і контролю за рухом коштів.

Банківські гарантії не є безпосереднім джерелом інвестиційних ресурсів, однак полегшують їх залучення та знижують ризики учасників проєкту. Вони можуть забезпечувати виконання зобов'язань за договорами постачання обладнання, будівельними контрактами, концесійними угодами або кредитами, наданими іншими фінансовими установами. Лізинг, своєю чергою, дозволяє портовому підприємству отримувати перевантажувальне та транспортне обладнання без одноразового здійснення повної оплати його вартості.

Міжнародне фінансування портових підприємств може здійснюватися шляхом залучення прямих іноземних інвестицій, кредитів міжнародних фінансових організацій, коштів іноземних банків, грантових ресурсів і змішаного фінансування. Прямі іноземні інвестиції не створюють фіксованих зобов'язань щодо повернення капіталу, однак передбачають участь інвестора у власності, управлінні підприємством або розподілі результатів його діяльності. Для портового підприємства це означає можливість отримати не лише фінансові ресурси, а й доступ до технологій, управлінського досвіду та міжнародних ділових зв'язків.

Кредити міжнародних фінансових організацій, як правило, мають довгостроковий характер і можуть супроводжуватися технічною допомогою, гарантіями та вимогами щодо прозорості управління проєктом. Водночас залучення таких ресурсів потребує проходження тривалої процедури оцінювання, дотримання екологічних і соціальних стандартів, належної організації закупівель та регулярного моніторингу використання коштів.

Перспективним механізмом для капіталомістких портових проєктів є змішане фінансування, яке поєднує кошти підприємства, банківські кредити, ресурси міжнародних фінансових організацій, гранти, державні гарантії та приватні інвестиції. Його використання дозволяє розподілити ризики між учасниками, знизити середню вартість залученого капіталу та зробити проєкт прийнятнішим для приватних кредиторів. Разом із тим, така модель потребує чіткого визначення відповідальності кожної сторони, порядку руху коштів і черговості виконання фінансових зобов'язань.

Проведена систематизація показує, що універсального джерела фінансування, придатного для всіх портових підприємств і проєктів, не існує. Вибір інструменту залежить від масштабу та строку реалізації проєкту, фінансового стану підприємства, прогнозованих грошових потоків, наявності забезпечення та готовності учасників розподіляти ризики. Основні характеристики розглянутих інструментів узагальнено в *табл. 1*.

Різноманітність інструментів фінансування розширює можливості портових підприємств щодо реалізації інвестиційних проєктів. Водночас залучення позикових ресурсів залежить від готовності кредитора прийняти ризик, пов'язаний із фінансовим станом підприємства, особливостями його операційної діяльності та очікуваними результатами проєкту. Тому вибір інструменту фінансування має здійснюватися у взаємозв'язку з оцінкою кредитного ризику.

Кредитний ризик при фінансуванні портового підприємства доцільно розглядати як імовірність повного або часткового невиконання ним зобов'язань перед банком у встановлені договором строки [10; 11]. Наслідком реалізації такого ризику може бути несвоєчасне повернення основної суми кредиту, несплата процентів або необхідність реструктуризації заборгованості. Для кредитора важливим є не лише формальне визначення кредитоспроможності позичальника, а й розуміння того, за рахунок яких грошових потоків і за яких умов буде погашатися борг.

Традиційне оцінювання кредитного ризику підприємства ґрунтується на аналізі ліквідності, фінансової стійкості, рентабельності, ділової активності, структури капіталу та здатності обслуговувати боргові зобов'язання. Ці показники характеризують фінансовий стан позичальника та результати його діяльності за попередні періоди. Проте їх використання не завжди дає змогу належним чином оцінити майбутню спроможність портового підприємства повертати кредит, особливо якщо фінансування залучається для реалізації масштабного та довгострокового інвестиційного проєкту.

Специфіка портової діяльності зумовлює необхідність доповнення фінансового аналізу галузевими показниками. До них належать обсяг і структура вантажопотоків, їх динаміка та стабільність, рівень використання виробничих потужностей, склад і концентрація клієнтської бази, тривалість договорів із вантажовласниками, судноплавни-

Таблиця 1

Основні інструменти фінансування портових підприємств

Інструмент фінансування	Джерело ресурсів	Основні переваги	Обмеження та ризики
Інвестиційний кредит	Комерційні банки	Можливість фінансування придбання обладнання, модернізації та розширення потужностей; збереження контролю власників над підприємством	Необхідність забезпечення; процентні витрати; підвищення боргового навантаження; залежність від фінансового стану позичальника
Кредитна лінія	Комерційні банки	Поетапне отримання коштів відповідно до графіка реалізації проєкту; сплата процентів за фактично використану суму	Можлива невідповідність строку кредитування періоду окупності проєкту; ризик перегляду кредитного ліміту та умов фінансування
Синдикований кредит	Група банків	Залучення значного обсягу довгострокових ресурсів; розподіл кредитного ризику між банками	Складність узгодження умов; тривала підготовка документації; додаткові організаційні витрати
Проєктне фінансування	Банки, міжнародні фінансові організації, приватні інвестори	Погашення з майбутніх грошових потоків проєкту; можливість відокремлення проєктних ризиків; залучення значного обсягу капіталу	Високі вимоги до прогнозування грошових потоків, договірного забезпечення доходів і розподілу ризиків; складність структурування
Банківські гарантії	Комерційні та міжнародні банки	Підвищення надійності виконання договірних зобов'язань; зниження ризиків кредиторів, постачальників і підрядників	Не є безпосереднім джерелом коштів; передбачають комісійну винагороду та вимоги банку до забезпечення
Лізинг	Банки, лізингові компанії, виробники обладнання	Отримання обладнання без одноразової сплати його повної вартості; узгодження платежів із періодом використання активу	Сукупні лізингові платежі можуть перевищувати початкову вартість обладнання; обмеження права розпорядження активом
Прямі іноземні інвестиції	Іноземні компанії, інвестиційні фонди та стратегічні інвестори	Відсутність обов'язкових процентних платежів; можливість залучення технологій, управлінського досвіду та міжнародних зв'язків	Часткова втрата контролю над підприємством; участь інвестора в управлінні та розподілі прибутку
Кредити міжнародних фінансових організацій	Міжнародні та регіональні банки розвитку	Тривалі строки фінансування; можливість отримання гарантій і технічної допомоги; сприятливіші умови порівняно з окремими комерційними кредитами	Тривала процедура оцінювання; вимоги до прозорості, закупівель, екологічних і соціальних стандартів; валютний ризик
Грантове та змішане фінансування	Міжнародні організації, фонди, держава, банки та приватні інвестори	Поєднання різних джерел; зниження вартості капіталу; розподіл ризиків; підвищення фінансової прийнятності проєкту	Складність координації учасників; цільовий характер використання коштів; необхідність узгодження умов і процедур контролю

Джерело: систематизовано авторами на основі [3–5].

ми та логістичними компаніями, технічний стан основних засобів, а також залежність підприємства від окремих видів вантажів і напрямів перевезень. Скорочення вантажопотоку або втрата ключового клієнта може призвести до зменшення доходів навіть за умови задовільних показників фінансової звітності в попередніх періодах.

Окрему групу утворюють чинники, пов'язані з інвестиційним проєктом: загальна вартість і тривалість його реалізації, частка власного капіталу, прогнозований строк окупності, чутливість грошових потоків до зміни обсягів вантажів, тарифів, процентних ставок і валютних курсів, наявність необхідних дозволів та договорів, а також можливість перевищення запланованого бюджету. Для проєктного фінансування ці характеристики набувають особливого значення, оскільки основним джерелом погашення заборгованості є грошові потоки, які має сформувати сам проєкт. Необхідність урахування сукупності фінансових та інвестиційних чинників ризику підтверджується також результатами дослідження Т. Берідзе, З. Бараник, І. Дашко, О. Гамової та С. Ткаченко [12].

Таким чином, оцінювання кредитного ризику портового підприємства повинно охоплювати три взаємопов'язані рівні: фінансовий стан позичальника, операційні характеристики портової діяльності та параметри інвестиційного проєкту. Додатково мають ураховуватися умови кредитування та зовнішні чинники, здатні впливати на доходи підприємства та вартість обслуговування боргу. Систематизацію відповідних чинників наведено в *табл. 2.*

Таблиця 2

Чинники кредитного ризику портового підприємства

Група чинників	Показники та характеристики, що оцінюються	Можливі прояви кредитного ризику
Фінансові	Ліквідність і платоспроможність; фінансова стійкість; структура капіталу; рентабельність; обсяг і стабільність грошових потоків; боргове навантаження; здатність обслуговувати борг	Недостатність коштів для погашення основної суми кредиту та сплати процентів; зростання залежності від позикового капіталу
Операційні та галузеві	Обсяг, динаміка і структура вантажопотоків; рівень використання виробничих потужностей; спеціалізація підприємства; сезонність діяльності; диверсифікація вантажів і клієнтів; наявність довгострокових договорів	Скорочення доходів унаслідок зменшення вантажопотоків, недозавантаження потужностей, втрати ключових клієнтів або залежності від окремого виду вантажу
Інфраструктурно-майнові	Технічний стан і рівень зносу основних засобів; потреба в ремонті та модернізації; достатність і ліквідність забезпечення; залежність від під'їзної та суміжної інфраструктури	Зростання операційних і капітальних витрат; простої обладнання; зниження продуктивності; недостатність вартості застави для покриття можливих втрат банку
Інвестиційні	Вартість і тривалість проєкту; частка власного фінансування; прогнозовані грошові потоки; строк окупності; очікувана дохідність; чутливість результатів до зміни вантажопотоків, тарифів, витрат і строків реалізації	Перевищення бюджету або строків реалізації; недосягнення запланованої потужності; формування грошових потоків, недостатніх для обслуговування кредиту
Кредитні	Сума, строк і валюта кредиту; процентна ставка; графік погашення; пільговий період; наявність і якість забезпечення; гарантії; відповідність строку кредитування періоду окупності проєкту	Невідповідність платежів фактичним грошовим потокам підприємства; зростання вартості обслуговування боргу; валютний і процентний ризики
Зовнішні та інституційні	Макроекономічні умови; державне і тарифне регулювання; рівень конкуренції між портами; зміни міжнародної торгівлі; умови доступу до портової інфраструктури; стабільність правового середовища	Зниження попиту на портові послуги; зростання витрат; зміна умов діяльності підприємства; погіршення можливостей залучення та повернення фінансових ресурсів

Джерело: систематизовано авторами на основі [6–8].

Наведені групи чинників взаємопов'язані та можуть посилювати вплив одна одної. Наприклад, зменшення вантажопотоку призводить до недозавантаження виробничих потужностей і скорочення операційних доходів, що, своєю чергою, погіршує здатність підприємства обслуговувати борг. Якщо кредит залучений в іноземній валюті, а валютна структура доходів не відповідає структурі кредитних зобов'язань, додаткове навантаження може виникати внаслідок зміни валютного курсу. Тому оцінювання окремих показників без урахування зв'язків між ними може призвести до неповного визначення рівня кредитного ризику.

Важливе значення для зниження ризиків портових проєктів має належна організація взаємодії між підприємством, банками, приватними інвесторами та державними установами. Як доводять З. Сяо та Дж. Лам, участь держави у структуруванні портових проєктів може впливати на їхню привабливість для приватних інвесторів [13]. У рекомендаціях Світового банку наголошено на необхідності обґрунтованого вибору форми участі приватного сектора та розподілу ризиків між учасниками портових проєктів [14]. Європейський інвестиційний банк, зі свого боку, пов'язує можливість підтримки портових інвестицій з їх економічною обґрунтованістю, узгодженістю з розвитком суміжної інфраструктури та довгостроковою транспортною стратегією [15]. Урахування цих положень дозволяє визначити можливі способи зниження кредитного ризику, зокрема шляхом застосування гарантій, змішаного фінансування та розподілу відповідальності між учасниками проєкту.

З урахуванням визначених чинників запропоновано підхід до оцінювання кредитного ризику портового підприємства, який поєднує аналіз поточного фінансового стану позичальника, операційних характеристик портової діяльності, параметрів інвестиційного проєкту, умов кредитування та впливу зовнішнього середовища. На відміну від оцінювання, заснованого переважно на показниках фінансової звітності, запропонований підхід орієнтований не лише на результати діяльності підприємства за попередні періоди, а й на визначення його майбутньої спроможності формувати грошові потоки, достатні для виконання кредитних зобов'язань. Послідовність оцінювання кредитного ризику портового підприємства наведено в *табл. 3*.

Підсумкову оцінку кредитного ризику пропонується формувати шляхом послідовного оцінювання визначених груп чинників. Для кожної групи встановлюється один із трьох рівнів ризику: низький – 1 бал, помірний – 2 бали, високий – 3 бали. Така шкала є достатньо простою для практичного використання та водночас дозволяє врахувати не лише фінансові показники, а й особливості операційної діяльності та інвестиційного проєкту.

Узагальнений рівень кредитного ризику портового підприємства може бути визначений за формулою:

$$R = \sum_{i=1}^{n} w_i \cdot r_i, \quad (1)$$

де: R – узагальнена оцінка кредитного ризику; r_i – бальна оцінка окремої групи чинників; w_i – вагомість відповідної групи чинників; $\sum w_i = 1$.

До складу оцінки включаються шість груп чинників, наведених у табл. 2: фінансові, операційні та галузеві, інфраструктурно-майнові, інвестиційні, кредитні, зовнішні та інституційні. Значення вагових коефіцієнтів можуть установлюватися банком з урахуванням його кредитної політики, виду портового підприємства, параметрів проєкту та умов фінансування. За відсутності достатньої інформації для диференціації вагомості чинників на початковому етапі може застосовуватися їх рівнозначне врахування.

Якщо всі групи чинників мають однакову вагомість, узагальнена оцінка визначається як середнє арифметичне присвоєних балів. Значення від 1,00 до 1,66 характеризує низький кредитний ризик, від 1,67 до 2,33 – помірний, від 2,34 до 3,00 – високий. Запропоновані межі мають орієнтовний характер і можуть уточнюватися банком за результатами апробації підходу на фактичних даних портових підприємств.

Важливо, що сприятливий фінансовий стан підприємства не повинен автоматично компенсувати критично високий ризик за іншою групою чинників. Зокрема, відсутність стабільного вантажопотоку, належного забезпечення, власної участі у фінансуванні або реалістичного прогнозу грошових потоків може бути підставою для перегляду умов кредитування незалежно від отриманої середньої оцінки. Тому бальний результат має доповнюватися професійним висновком банку щодо найбільш істотних ризиків і можливості їх мінімізації.

Отриманий рівень кредитного ризику має враховуватися під час вибору інструменту та визначення умов фінансування портового підприємства. За низького рівня ризику можуть застосовуватися інвестиційні кредити, кредитні лінії та синдиковане кредитування на стандартних умовах. Помірний рівень ризику потребує додаткового забезпечення, гарантій, збільшення частки власного капіталу, поетапного надання коштів або поєднання банківського кредиту з ресурсами міжнародних фінансових організацій. За високого рівня ризику

Таблиця 3

Послідовність оцінювання кредитного ризику портового підприємства

Етап оцінювання	Зміст оцінювання	Результат етапу
1. Попередня оцінка позичальника та проєкту	Визначення мети, суми, валюти та строку фінансування; аналіз кредитної історії, ділової репутації, структури власності та досвіду реалізації інвестиційних проєктів	Встановлення відповідності позичальника та проєкту початковим вимогам кредитора
2. Аналіз фінансового стану підприємства	Оцінювання ліквідності, фінансової стійкості, рентабельності, ділової активності, структури капіталу, грошових потоків, боргового навантаження та коефіцієнта покриття боргу	Визначення поточної платоспроможності підприємства та його здатності залучати додатковий борг
3. Аналіз операційної діяльності	Дослідження обсягу, динаміки та структури вантажопотоків; рівня використання потужностей; складу клієнтської бази; тривалості договорів; технічного стану основних засобів	Оцінка стабільності операційних доходів і виявлення галузевих ризиків
4. Оцінювання інвестиційного проєкту	Аналіз вартості та строків реалізації проєкту, частки власного фінансування, прогнозованих доходів і витрат, строку окупності та чутливості грошових потоків до зміни основних параметрів	Визначення фінансової життєздатності проєкту та його спроможності формувати кошти для погашення кредиту
5. Аналіз умов кредитування та забезпечення	Оцінювання відповідності суми, валюти, процентної ставки, пільгового періоду та графіка погашення прогнозованим грошовим потокам; визначення достатності та ліквідності застави; аналіз гарантій	Встановлення можливості зменшення потенційних втрат банку та узгодження умов кредиту з параметрами проєкту
6. Урахування зовнішніх чинників	Аналіз макроекономічних умов, ринкового попиту, конкуренції між портами, державного і тарифного регулювання, змін у міжнародній торгівлі та вартості фінансових ресурсів	Коригування попередньої оцінки з урахуванням чинників, які не контролюються підприємством
7. Формування підсумкової оцінки	Узагальнення результатів фінансового, операційного, інвестиційного та зовнішнього аналізу; визначення рівня кредитного ризику	Прийняття рішення щодо можливості фінансування, його форми, обсягу, строку, вартості та необхідних способів зниження ризику

Джерело: розроблено авторами.

доцільними є перегляд параметрів проєкту, залучення додаткового власного чи пайового капіталу, грантових ресурсів або гарантійної підтримки. Банківське кредитування в такому випадку може розглядатися після зниження основних ризиків до прийнятного рівня.

ОБГОВОРЕННЯ

Отримані результати підтверджують висновки В. В. Жихарєвої та Н. Т. Ксандінова (2025) [3] щодо необхідності розмежування джерел і моделей фінансування інвестицій у портову інфраструктуру. Водночас проведене дослідження доповнює підхід попередніх авторів завдяки встановленню зв'язку між характеристиками окремих фінансових інструментів і рівнем кредитного ризику портового підприємства. Це дозволяє розглядати вибір джерела фінансування не відокремлено, а з урахуванням фінансової спроможності позичальника та параметрів проєкту.

Результати дослідження також узгоджуються з висновками В. В. Галіх і Р. Пріяді (2019) [4], які визначили банківське кредитування, проєктне фінансування, державно-приватне партнерство та державні гарантії як важливі інструменти реалізації великих портових проєктів. Автори звертають увагу на обмежені можливості банків щодо довгострокового фінансування інфраструктури та необхідність узгодження строків залучення ресурсів із періодом реалізації проєкту. У цій статті зазначений підхід доповнено систематизацією кредитних, операційних, інфраструктурно-майнових та інвестиційних чинників, які мають оцінюватися під час прийняття банком рішення про фінансування.

Висновок П. де Лангена (2025) [5] про те, що фінансові обмеження залишаються одним із головних чинників, які стримують реалізацію портових проєктів, підтверджує необхідність поєднання різних джерел капіталу. Запропонована в дослідженні систематизація показує, що використання зміша-

ного фінансування, банківських гарантій і ресурсів міжнародних фінансових організацій може сприяти розподілу ризиків та підвищенню фінансової прийнятності портового проєкту.

Результати З. Сяо та Дж. Лам (2020) [6] щодо впливу інституційних умов на готовність приватних партнерів приймати ризики портових проєктів у межах державно-приватного партнерства враховано шляхом виділення зовнішніх та інституційних чинників кредитного ризику. Водночас у запропонованому підході інституційні чинники розглядаються разом із фінансовим станом підприємства, стабільністю його операційної діяльності та характеристиками проєкту.

Включення обсягів і стабільності вантажопотоків, рівня використання портових потужностей і концентрації клієнтської бази до складу показників кредитного ризику відповідає результатам М. Балліау, П. Корта та А. Чжана (2019) [7], які довели вплив невизначеності попиту й конкуренції на строки та масштаби портових інвестицій. Запропонований підхід розвиває ці положення через їх використання не лише під час обґрунтування інвестиційного рішення, а й при оцінюванні майбутньої здатності портового підприємства виконувати кредитні зобов'язання.

Дослідження Х. М. Гомеса-Фустера та П. Хіменес (2020) [8] демонструє переваги ймовірнісного моделювання ризиків портових інвестицій. На відміну від нього, запропонований у цій статті підхід не передбачає складного моделювання, а ґрунтується на доступній для практичного застосування бальній оцінці. Тому ці підходи не суперечать, а доповнюють один одного: бальна оцінка може використовуватися для початкового визначення рівня кредитного ризику, тоді як імітаційне моделювання є доцільним під час поглибленого аналізу великих інвестиційних проєктів.

Оригінальний авторський внесок полягає в *поєднанні двох напрямів*, які в попередніх дослідженнях переважно розглядалися окремо: вибору інструментів фінансування портових підприємств та оцінювання їхнього кредитного ризику. Запропоновано доповнити традиційний фінансовий аналіз позичальника оцінюванням операційних, галузевих, інфраструктурно-майнових, інвестиційних, кредитних і зовнішніх чинників. Це дає змогу враховувати не лише результати діяльності підприємства за попередні періоди, а й очікувану стабільність джерел погашення кредиту.

Обмеження дослідження пов'язані з його теоретико-методичним характером і відсутністю апробації запропонованого підходу на фактичних даних портових підприємств. Вагомість окремих груп чинників і межі рівнів кредитного ризику мають орієнтовний характер і потребують уточнення з урахуванням кредитної політики банку, спеціалізації підприємства, структури його власності та параметрів конкретного інвестиційного проєкту. Застосування підходу також може обмежуватися доступністю інформації про договори з клієнтами, прогнозовані вантажопотоки та майбутні грошові надходження.

ВИСНОВКИ

За результатами дослідження встановлено, що фінансування портових підприємств потребує поєднання різних джерел інвестиційних ресурсів, оскільки значна капіталомісткість, тривалі строки окупності та залежність доходів від вантажопотоків обмежують можливості реалізації масштабних проєктів лише за рахунок власних коштів або одного зовнішнього джерела.

Систематизовано основні інструменти фінансування портових підприємств, до яких віднесено інвестиційні кредити, кредитні лінії, синдиковане та проєктне фінансування, банківські гарантії, лізинг, прямі іноземні інвестиції, кредити міжнародних фінансових організацій, грантове та змішане фінансування. Вибір відповідного інструменту має враховувати його вартість, строк залучення, порядок повернення коштів, вимоги до забезпечення та розподіл ризиків між учасниками проєкту.

Обґрунтовано, що оцінювання кредитного ризику портового підприємства не повинно обмежуватися традиційним аналізом ліквідності, фінансової стійкості, рентабельності та боргового навантаження. До нього запропоновано включати операційні та галузеві, інфраструктурно-майнові, інвестиційні, кредитні, зовнішні й інституційні чинники. Особливе значення мають стабільність і диверсифікованість вантажопотоків, рівень використання виробничих потужностей, склад клієнтської бази, технічний стан основних засобів та здатність інвестиційного проєкту формувати достатні грошові потоки.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розвитку підходу до оцінювання кредитного ризику портового підприємства, який поєднує аналіз поточного фінансового стану позичальника з оцінюванням специфічних характеристик портової діяльності та параметрів інвестиційного проєкту. Запропоновано послідовність такого оцінювання та простий спосіб формування узагальненої оцінки на основі трирівневої бальної шкали.

Практичне значення запропонованого підходу полягає в можливості його використання банками під час розгляду кредитних заявок портових підприємств, визначення умов фінансування та способів зниження ризику. Портові підприємства

можуть застосовувати його для попередньої оцінки своєї готовності до залучення кредитних і міжнародних ресурсів, виявлення слабких сторін проєкту та підготовки необхідного обґрунтування для кредиторів та інвесторів.

Банкам доцільно узгоджувати строки, валюту та графік погашення кредиту з прогнозованими грошовими потоками підприємства, використовувати поетапне фінансування та контролювати ключові показники реалізації проєкту. Портовим підприємствам варто підвищувати частку власної участі у фінансуванні, диверсифікувати вантажопотоки та клієнтську базу, укладати довгострокові договори та проводити сценарний аналіз майбутніх надходжень. Міжнародним фінансовим організаціям, державним установам та інвесторам доцільно сприяти використанню гарантійних і змішаних механізмів, які дозволяють розподілити ризики та залучити приватний капітал до реалізації портових проєктів.

Перспективи подальших досліджень полягають в апробації запропонованого підходу на даних окремих портових підприємств, обґрунтуванні вагових коефіцієнтів для різних груп чинників та уточненні меж низького, помірного і високого кредитного ризику. Доцільним є також порівняння результатів оцінювання підприємств різної спеціалізації та дослідження впливу окремих інструментів фінансування на вартість і структуру залученого капіталу. ■

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters. Geneva : United Nations, 2025. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf
2. Port Reform Toolkit. Module 6: Risk Management and Financing. Washington, DC : World Bank, 2025. URL: https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099073025114029477
3. Zhykharieva V. V., Ksandinov N. T. Sources and Models of Financing Investments in Port Infrastructure. *Наука і техніка сьогодні*. 2025. № 8. С. 274–287. DOI: https://doi.org/10.52058/2786-6025-2025-8(49)-274-287
4. Galih W. W., Prijadi R. Alternative Ways to Finance Major Port Projects: Seaports in Indonesia. In book: *Infrastructure Investment in Indonesia: A Focus on Ports*. Cambridge : Open Book Publishers, 2019. P. 247–280. DOI: https://doi.org/10.11647/OBP.0189.10
5. De Langen P. W. Investments and Financing Challenges of the EU's Port Managing Bodies: Findings from a Comprehensive Survey. *European Transport Studies*. 2025. Vol. 2. Art. 100019. DOI: https://doi.org/10.1016/j.ets.2025.100019
6. Xiao Z., Lam J. S. L. The Impact of Institutional Conditions on Willingness to Take Contractual Risk in Port Public-Private Partnerships of Developing Countries. *Transportation Research. Part A: Policy and Practice*. 2020. Vol. 133. P. 12–26. DOI: https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.12.023
7. Balliauw M., Kort P. M., Zhang A. Capacity Investment Decisions of Two Competing Ports under Uncertainty: A Strategic Real Options Approach. *Transportation Research. Part B: Methodological*. 2019. Vol. 122. P. 249–264. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trb.2019.01.007
8. Gómez-Fuster J. M., Jiménez P. Probabilistic Risk Modelling for Port Investments: A Practical Approach. *Case Studies on Transport Policy*. 2020. Vol. 8. Iss. 3. P. 822–831. DOI: https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.06.001
9. Усенко Н. М. Джерела фінансування інвестиційної діяльності підприємства та особливості їх залучення. *Східна Європа: економіка, бізнес та управління*. 2025. Вип. 2. С. 27–34. DOI: https://doi.org/10.32782/easterneurope.47-4
10. Guidelines on Loan Origination and Monitoring. EBA/GL/2020/06. Paris : European Banking Authority, 2020. URL: https://www.eba.europa.eu/sites/default/files/document_library/Publications/Guidelines/2020/Guidelines%20on%20loan%20origination%20and%20monitoring/884283/EBA%20GL%202020%2006%20Final%20Report%20on%20GL%20on%20loan%20origination%20and%20monitoring.pdf
11. Постанова Правління Національного банку України «Про затвердження Положення про визначення банками України розміру кредитного ризику за активними банківськими операціями» від 30.06.2016 р. № 351. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0351500-16#Text
12. Берідзе Т., Бараник З., Дашко І., Гамова О., Ткаченко С. Оцінювання інвестиційних ризиків промислового підприємства. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*. 2021. Vol. 5. No. 40. P. 429–436. DOI: https://doi.org/10.18371/fcaptp.v5i40.245194
13. Xiao Z., Lam J. S. L. Effects of Project-Specific Government Involvement Actions on the Attractiveness of Port Public-Private Partnerships among Private Investors. *Transport Policy*. 2022. Vol. 125. P. 59–69. DOI: https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.05.008
14. Port Reform Toolkit. Module 4: Private Sector Participation. Washington, DC : World Bank, 2025. URL: https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099073025114541805
15. Transport Lending Policy 2022: The Way Forward. Luxembourg : European Investment Bank, 2022. URL: https://www.eib.org/en/publications/eib-transport-lending-policy-2022

REFERENCES

Balliauw M., Kort P. M. & Zhang A. (2019). Capacity Investment Decisions of Two Competing Ports under Uncertainty: A Strategic Real Options Approach. *Transportation Research. Part B: Methodological, 122*, 249–264. https://doi.org/10.1016/j.trb.2019.01.007

Beridze T., Baranyk Z., Dashko I., Hamova O. & Tkachenko S. (2021). Otsiniuvannia investytsiinykh ryzykiv promyslovoho pidpryiemstva [Assessment of investment risks of an industrial enterprise]. *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice, 5*(40), 429–436. https://doi.org/10.18371/fcaptp.v5i40.245194

De Langen P. W. (2025). Investments and Financing Challenges of the EU's Port Managing Bodies: Findings from a Comprehensive Survey. *European Transport Studies, 2*, Art. 100019. https://doi.org/10.1016/j.ets.2025.100019

European Banking Authority (2020). *Guidelines on Loan Origination and Monitoring. EBA/GL/2020/06*. Paris: European Banking Authority. https://www.eba.europa.eu/sites/default/files/document_library/Publications/Guidelines/2020/Guidelines%20on%20loan%20origination%20and%20monitoring/884283/EBA%20GL%202020%2006%20Final%20Report%20on%20GL%20on%20loan%20origination%20and%20monitoring.pdf

European Investment Bank (2022). *Transport Lending Policy 2022: The Way Forward*. Luxembourg: European Investment Bank. https://www.eib.org/en/publications/eib-transport-lending-policy-2022

Galih W. W. & Prijadi R. (2019). Alternative Ways to Finance Major Port Projects: Seaports in Indonesia. *Infrastructure Investment in Indonesia: A Focus on Ports* (p. 247–280). Cambridge: Open Book Publishers. https://doi.org/10.11647/OBP.0189.10

Gómez-Fuster J. M. & Jiménez P. (2020). Probabilistic Risk Modelling for Port Investments: A Practical Approach. *Case Studies on Transport Policy, 8*(3), 822–831. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.06.001

United Nations (2025). *Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters*. Geneva: United Nations. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf

Usenko N. M. (2025). Dzherela finansuvannia investytsiinoi diialnosti pidpryiemstva ta osoblyvosti yikh zaluchennia [Sources of financing of the enterprise's investment activity and features of their attraction]. *Skhidna Yevropa: ekonomika, biznes ta upravlinnia, 2*, 27–34. https://doi.org/10.32782/easterneurope.47-4

World Bank (2025). *Port Reform Toolkit. Module 4: Private Sector Participation*. Washington, DC: World Bank. https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099073025114541805

World Bank (2025). *Port Reform Toolkit. Module 6: Risk Management and Financing*. Washington, DC: World Bank. https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099073025114029477

Xiao Z. & Lam J. S. L. (2020). The Impact of Institutional Conditions on Willingness to Take Contractual Risk in Port Public-Private Partnerships of Developing Countries. *Transportation Research. Part A: Policy and Practice, 133*, 12–26. https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.12.023

Xiao Z. & Lam J. S. L. (2022). Effects of Project-Specific Government Involvement Actions on the Attractiveness of Port Public-Private Partnerships among Private Investors. *Transport Policy, 125*, 59–69. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.05.008

zakon.rada.gov.ua. (2016, June 30). Postanova Pravlinnia Natsionalnoho banku Ukrainy «Pro zatverdzhennia Polozhennia pro vyznachennia bankamy Ukrainy rozmiru kredytnoho ryzyku za aktyvnymy bankivskymy operatsiiamy» vid 30.06.2016 r. № 351 [Resolution of the Board of the National Bank of Ukraine "On approval of the Regulation on the determination by banks of Ukraine of the amount of credit risk for active banking operations" dated June 30, 2016 No. 351]. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0351500-16#Text

Zhykharieva V. V. & Ksandinov N. T. (2025). Sources and Models of Financing Investments in Port Infrastructure. *Nauka i tekhnika sohodni, 8*(49), 274–287. https://doi.org/10.52058/2786-6025-2025-8(49)-274-287

Дослідження не отримувало зовнішнього фінансування.

Автори заявляють про відсутність конфлікту інтересів.

Під час підготовки статті автори використовували ChatGPT (OpenAI) для структурування матеріалу, підготовки окремих елементів чернетки, уточнення термінології та мовно-стилістичного редагування тексту.

Автори критично опрацювали, перевірили та відредагували отримані матеріали, самостійно здійснили відбір і перевірку джерел, аналіз даних та інтерпретацію результатів і несуть повну відповідальність за зміст роботи.

Стаття надійшла до редакції / Received: 13.09.2026
Статтю прийнято до публікації / Accepted: 26.09.2026
Оприлюднено / Published: 24.10.2026