

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ІЗМАЇЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ГУМАНІТАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
Кафедра управління підприємницькою та туристичною діяльністю**

**НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ РОЗРОБКИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ  
ПОЛІТИКИ (НА ПРИКЛАДІ ПРАТ «УДП»)**

Кваліфікаційна робота здобувача  
освітнього ступеня магістр  
спеціальності 076 Підприємництво,  
торгівля та біржова діяльність  
освітньої програми Економіка та  
управління підприємством.  
Менеджмент проектів і консалтинг  
Єсіпової Анни Василівни  
Керівник к.е.н., доц. Сорока Л.М.  
Рецензент начальник фінансово-  
економічної служби ПрАТ «УДП»  
Пашковський О.В.

Робота допущена до захисту

на засіданні кафедри Управління підприємствами та підприємствами державного  
(назва випускової кафедри)

протокол № 7 від «17» 12 2021 р.

Завідувач кафедри

М.М. Мешієв Т.К.

(підпис)

(прізвище, ініціали)

Робота пройшла публічний захист

на відкритому засіданні ЕК

«25» 01 2022 р.

Оцінка

93

(за стобальною шкалою)

Відмінно

(за традиційною шкалою)

Голова ЕК

М.М. Мешієв Т.К.

(підпис)

(прізвище, ініціали)

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА.....	8
1.1. Сутність економічної категорії «інвестиції».....	8
1.2. Поняття інвестиційної політики підприємства та її роль у господарській діяльності сучасних підприємств.....	13
1.3. Етапи формування інвестиційної політики підприємства.....	19
Висновки до розділу 1.....	25
РОЗДІЛ 2. КОМПЛЕКСНА ХАРАКТЕРИСТИКА ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИВАТНОГО АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА «УКРАЇНСЬКЕ ДУНАЙСЬКЕ ПАРОПЛАВСТВО».....	27
2.1. Загальна характеристика ПрАТ «УДП».....	27
2.2. Аналіз господарської діяльності ПрАТ «УДП».....	34
2.3. Аналіз інвестиційної політики і оцінка інвестиційної діяльності підприємства .....	40
Висновки до розділу 2.....	46
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВА.....	49
3.1. Розробка моделі формування і реалізації інвестиційної політики підприємства.....	49
3.2. Удосконалення процесу розробки інвестиційної політики ПрАТ «УДП».....	54
3.3. Обґрунтування доцільності впровадження інвестиційних проєктів з модернізації флоту на ПрАТ «УДП».....	60
Висновки до розділу 3.....	67
ВИСНОВКИ.....	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ.....	75
ДОДАТКИ .....	81

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** У економічному розвитку будь-якого суб'єкта господарювання як на макро, так і на мікрорівні інвестиції та процеси, що з ними пов'язані, займають центральне місце. Це пояснюється тим, що завдяки інвестуванню забезпечується сталий економічний розвиток і формуються конкурентні переваги суб'єктів підприємницької діяльності.

Однією із складових ефективної інвестиційної діяльності є продумана інвестиційна політика. Не залежно від розмірів господарюючого суб'єкта, його організаційно-правового статусу, галузевої приналежності, продумана інвестиційна політика – це залог успіху його господарської діяльності.

Інвестиційна діяльність, яка входить до складу інвестиційної політики підприємства, спрямована на реалізацію його кінцевої мети: отримання (збільшення) прибутку та як найповнішого використання його економічного потенціалу.

Отже, ефективний розвиток сучасних бізнес-одиниць залежить від ефективної інвестиційної політики, яка має носити комплексний та стратегічний характер.

Суттєвий внесок у дослідження інвестиційної проблематики внесли такі вчені дослідники-економісти: І.О. Бланк [1, 17, 22, 29, 31], В.Г. Федоренко [6, 7], О.О. Пересада [9], У. Шарп, Г. Александер, Дж. Бейли [11], Л. Гитман, М. Джонк [10], Дж. Кейнс [12] та інші науковці.

Однак, дослідження, що стосуються інвестиційної діяльності підприємств є достатньо складною задачею, це пояснюється тим, що він містить у собі багато складових підпроцесів, ось як: інвестиційні стратегія, політика, діяльність, проєкт тощо. Дослідження яких показало, що у рамках кожного з них діють безліч факторів, ризиків і умов, які роблять вплив на реалізацію інвестиційних планів.

Тому, сподіваємось, що розгляд проблематики нашого дослідження, дасть відповідь на деякі питання, які цікавлять як фахівців-теоретиків так і практиків і допоможуть ефективно реалізувати заплановані заходи у рамках інвестиційної політики.

**Мета дослідження** полягає в удосконаленні інвестиційної політики підприємств у сучасних умовах господарювання.

Досягнення вказаної мети роботи потребує вирішення певних **задач**:

- визначити сутність понять «інвестиції», «інвестиційна діяльність», «інвестиційна політика», «інвестиційна стратегія»;
- дослідити процес формування ефективної інвестиційної політики і визначити її етапи;
- надати комплексну характеристику господарської діяльності ПрАТ «УДП»;
- проаналізувати інвестиційну політику і оцінити інвестиційну діяльність ПрАТ «УДП»;
- запропонувати модель розробки і реалізації інвестиційної політики підприємства;
- визначити напрямки удосконалення процесу розробки інвестиційної політики ПрАТ «УДП».

**Об'єктом дослідження** виступає інвестиційна політика сучасних підприємств та процес її розробки.

**Предметом дослідження** обрано напрями удосконалення процесу розробки інвестиційної політики ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство».

**Методи дослідження.** У процесі написання кваліфікаційної роботи нами було використано наступні методи дослідження: теоретичного узагальнення, порівняння та систематизації (при розгляді економічних категорій «інвестиції», «інвестиційна діяльність», «інвестиційна політика», «інвестиційна стратегія»

та інших); економічного та графічного аналізу, економічної діагностики (про проведенні комплексного аналізу господарської діяльності ПрАТ «УДП»); SWOT-аналізу (при дослідженні процесу розробки інвестиційної політики підприємства) та багато інших.

**Інформаційну базу** сформували: законодавчі та нормативно-правові акти України, результати дослідження науковців, що втілені у фахових статтях і монографіях, підручники та посібники з даної проблематики, зовнішня та внутрішня звітність підприємства, матеріали, які є доступними в Інтернет просторі та інші.

**Наукова новизна** результатів роботи полягає у розробці та обґрунтуванні низки рекомендацій, що у комплексі сприяють формуванню та реалізації ефективної інвестиційної політики досліджуваного підприємства.

**Практичне значення** результатів дослідження: отримані результати можуть стати у нагоді адміністрації ПрАТ «УДП» при розробці інвестиційних заходів.

**Апробація отриманих результатів.** Результати дослідження доповідалися та знайшли схвалення на:

- VI Всеукраїнській науково-практичній Інтернет-конференції «Управління ресурсним забезпеченням господарської діяльності» (м. Полтава, 17 листопада 2021 р.), за результатами конференції опубліковано тези на тему: «Деякі підходи до визначення сутності економічної категорії «інвестиції»»;
- IV Міжнародній науково-практичній конференції «Освітні інновації у закладах вищої освіти: проблеми та перспективи» (м. Ізмаїл, 30 листопада 2021 р.), за результатами якої видано тези на тему: «Роль інвестиційної політики у господарській діяльності сучасних підприємств».

**Структура і обсяг роботи.** Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та літератури, який

містить 57 найменувань, додатків. Зміст кваліфікаційної роботи викладений на 80 сторінках друкованого тексту, який включає 4 рисунка і 13 таблиць.

# РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА

## 1.1. Сутність економічної категорії «інвестиції»

В світовій економічній літературі дуже широко розглядаються питання та проблеми, що пов'язані з інвестиціями та процесом інвестування. Не є виключенням і наша держава – Україна.

Привернення уваги світової спільноти в загалі та вітчизняних фахівців зокрема до окреслених питань, пояснюється тим, що інвестиції є ключовим фактором (детермінантом), що сприяє сталому розвитку економіки будь-якої країни світу та виступає головною запорукою конкурентних переваг господарюючих суб'єктів.

Однак, не зважаючи на популярність даної проблематики існує багато розбіжностей між поглядами фахівців-економістів як на сутність економічної категорії «інвестиції», так і на основні аспекти, що пов'язані з процесом інвестування.

Як вірно було зазначено І.О. Бланком: «інвестиції – це така економічна категорія, яка найчастіше використовується в економічних системах як на макро-, так і мікрорівнях. Однак, незважаючи на виключну увагу до цього терміну, економічна наука сьогодні немає універсального визначення категорії «інвестиції», яке б відповідало потребам теорії та практики, а також було б адекватним з позиції певного суб'єкту, який їх здійснює – держави, підприємства, домогосподарства» [1, с. 7].

Деякі автори економічних наукових праць вважають, що під інвестиціями треба розуміти вкладення виключно в грошовій формі, але відомо, що у процесі інвестування можуть бути задіяні ресурси у будь-яких формах, це може бути:



майно, інтелектуальний капітал, економічні ресурси, досвід і певні знання, технології, інформація тощо.

Інші ж, особливо закордонні, трактують «інвестиції» та процес «інвестування» виключно як процес придбання цінних паперів. Однак, нам відомо, що інвестиції в цінні папери – це фінансові інвестиції (фіктивний капітал). Отже, цей підхід є дуже вузьким тому, що концентрує увагу лише на одному виді інвестицій.

Наголосимо на тому, що у зв'язку з тим, що сьогодні існує багато підходів до визначення категорії, яку ми досліджуємо, ми зробимо спробу узагальнити існуючі погляди науковців на дану проблематику. З цією метою розглянемо найбільш поширеніші підходи та думки деяких фахівців відносно визначеного кола питань більш детально.

Отже, розпочнемо розглядати сутність економічного поняття «інвестиції» з аналізу тексту Закону України «Про інвестиційну діяльність» згідно з яким: «інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (доход) та/або досягається соціальний та екологічний ефект» [2].

У вищевказаному законодавчому акті пояснено, що мається на увазі під «майновими та інтелектуальними цінностями». Отже, до їх переліку увійшли: «кошти, цільові банківські вклади, паї, акції та інші цінні папери; рухоме та нерухоме майно (будинки, споруди, устаткування та інші матеріальні цінності); майнові права інтелектуальної власності; сукупність технічних, технологічних, комерційних та інших знань, оформлених у вигляді технічної документації, навиків та виробничого досвіду, необхідних для організації того чи іншого виду виробництва, але не запатентованих («ноу-хау»); права користування землею, водою, ресурсами, будинками, спорудами, обладнанням, а також інші майнові права; інші цінності» [2].

Завдяки своїй специфіці, у Законі України «Про оподаткування прибутку підприємства», який був чинним в Україні з 1995 року по 2013 рік, сформульовано наступне визначення категорії, яку ми досліджуємо: «інвестиція – господарська операція, яка передбачає придбання основних фондів нематеріальних активів, корпоративних прав та цінних паперів в обмін на кошти або майно» [3].

Ми вважаємо, що дане визначення достатньо специфічно та вузько характеризує поняття «інвестиції», ототожнюючи економічну категорію з господарською операцією. На жаль, у Податковому кодексі України, який був прийнятий замість вище вказаного Закону, трактування поняття «інвестиції» залишилося без змін [4].

Що ж стосується Господарського кодексу України, в якому також йде мова про інвестиції, то маємо можливість констатувати, що у цьому законодавчому акті відсутнє визначення економічної категорії, яку ми вивчаємо [5].

Отож, перейдемо до розгляду сутності «інвестицій», яку представлено у працях як закордонних так і вітчизняних фахівців.

Поняття «інвестиції» походить від латинського слова «invest», що означає «вкладати» [6, с. 6].

Відомий фахівець із питань, що стосуються інвестицій та інвестиційного менеджменту В.Г. Федоренко вважає, що інвестиції – це «...вкладення капіталу з метою його подальшого збільшення» [7, с. 6].

Ми частково згодні з такою думкою автора тому, що під економічною категорією «капітал» маються на увазі всі матеріальні й нематеріальні ресурси, які можуть бути задіяні в якості інвестицій. Однак, це визначення містить інформацію тільки про економічний ефект, який очікується від процесу інвестування. У даному випадку звернемо увагу та те, що у процесі інвестування мають місце як соціальна, так бюджетна ефективність.

Аналогічної думки додержується М.І. Крупка, який стверджує, що «інвестиції – це ті вкладення, які забезпечують приріст капіталу, створюють новий капітал» [8, с. 16].

В економічній літературі радянських часів, з метою характеристики процесів соціалістичного розширеного відтворення, термін «інвестиції» не використовувався. Основним поняттям, яке характеризувало соціалістичну економіку в сфері інвестування, було поняття капітальних вкладень.

У тому випадку, якщо аналізувати підходи авторів, які ототожнюють інвестиції з поняттям «капітальні вкладення», а таких чимало, маємо зазначити, що ми вважаємо такий підхід не коректним. І стаємо на бік А.А. Пересади, автора монографії «Інвестиційний процес в Україні», який констатує той факт, що «по-перше, інвестиції – це значно ширша категорія, ніж капітальні вкладення, тому що може здійснюватися у різних формах: реальній, фінансовій, інтелектуальній та інноваційній; по-друге, на відміну від капітальних вкладень, інвестиції направляються тільки в ефективні проекти, результатом яких є прибуток, дохід та дивіденди» [9, с. 9].

Схоже визначення терміну, який ми розглядаємо, знаходиться в монографії «Основи інвестування»: «інвестиція – це засіб розміщення капіталу, який має забезпечити збереження або зростання капіталу» [10, с. 10].

Якщо аналізувати підходи авторів, які ототожнюють інвестиції з поняттям «капітальні вкладення», а таких чимало, особливо в нашій країні, маємо зазначити, що ми вважаємо такий підхід не коректним тому, що у даному випадку інвестиції розглядаються як вкладення у відтворення основних засобів (будівель, споруд, інструментів, обладнання, транспорту тощо), у той же час, упускається із поля зору той факт, що інвестиції можуть спрямовуватися й на поповнення обігових засобів от як: сировина, матеріали, комплектуючі елементи тощо.

Автори підручника «Інвестиції» вважають, що «інвестувати» – це значить «розлучитися з грошима сьогодні, щоб отримати більшу їх суму в майбутньому» [11, с. 37].

Цей підхід нам свідчить про те, що вище згадані фахівці, теж наголошують на здатності інвестицій приносити прибуток (забезпечувати приріст капіталу у перспективі). Однак, ми не можемо вважати цю фразу як визначення економічної категорії «інвестиції».

У відомій всьому світу економічній роботі «Загальна теорія зайнятості, відсотка і грошей» Дж. Мейнард Кейнс зазначив, що «інвестувати означає купувати якесь добро, заради того доходу, якого ми чекаємо від нього в майбутньому», та визначив інвестиції як «...поточний приріст цінності капітального майна внаслідок виробничої діяльності даного періоду» [12, с. 147].

Також Дж. Мейнард Кейнс пояснив, що «інвестиції – це та частина прибутку за певний період, яка не була використана для споживання», і таким чином акцентував увагу на тому, що основним джерелом інвестицій виступає саме прибуток господарюючого суб'єкта. Однак, такий акцент на природі інвестицій, сьогодні, є досить обмеженим у зв'язку з тим, що перелік можливих інвестиційних джерел значно розширився.

Ми згодні з думкою Дж. Мейнарда Кейнса відносно того, що у результаті процесу інвестування, інвестор відмовляється від меншого сьогодні, з метою отримання можливості спожити більше у перспективі. І це дійсно так, тому що більшість фахівців-економістів доходять висновку, що за своєю суттю, інвестиції – це авансовані накопичення.

У підтвердження вище сказаного, наведемо фразу, яку нам залишив у спадок К. Маркс: «Капітальна вартість взагалі авансується, а не витрачається, оскільки ця вартість, пройшовши різні фази кругообігу, знову повертається до свого початкового етапу, і при цьому повертається разом із додатковою вартістю. Це і характеризує її як авансовану вартість» [13].

У якості підсумку, зазначимо, що ми поділяємо думку Сороки Л.М., яка запропонувала наступний підхід до визначення сутності терміну інвестиції: «інвестиції – це всі види грошових, майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в підприємства, підприємницькі проекти й програми, які сприяють розвитку виробництва та невиробничої сфери, підприємництва, з метою отримання прибутку та соціального ефекту» [14].

Отже, зробимо спробу, запропонувати власне визначення економічного терміну «інвестиції», якого ми будемо дотримуватися на протязі підготовки нашого дослідження: «інвестиції – це всі види матеріальних і нематеріальних вкладень, які направлені на отримання в майбутньому будь-якого виду ефекту: комерційного, бюджетного чи соціального».

## **1.2. Поняття інвестиційної політики підприємства та її роль у господарській діяльності сучасних підприємств**

У сучасних умовах господарювання одним із пріоритетних завдань суб'єктів підприємницької діяльності є отримання конкурентних переваг на певному ринку на тривалий період часу. Зміцнення ринкових позицій підприємства може бути досягнуто завдяки успішній інвестиційній діяльності.

Згідно з Законом України «Про інвестиційну діяльність» під інвестиційною діяльністю розуміється «сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій» [2].

У даному законодавчому акті також наголошується на тому, що «інвестиційна діяльність забезпечується шляхом реалізації інвестиційних проектів і проведення операцій з корпоративними правами та іншими видами майнових та інтелектуальних цінностей» [2].

Сьогодні інвестиційна діяльність є складним процесом і повинна бути притаманна будь-якому підприємству. Чим ефективніше реалізується

інвестиційна діяльність, тим швидше здійснюється процес розширеного відтворення та формуються ринкові переваги, які у комплексі сприяють досягненню бажаного рівня конкурентоспроможності фірми. Враховуючи вищевикладену інформацію, маємо можливість визначити основну мету інвестиційної діяльності – реалізація ефективних форм вкладення інвестицій, які спрямовані на розширення виробничого, інноваційного, фінансового потенціалів підприємства.

Деякі автори наукових праць ототожнюють дві різні економічні категорії «інвестиційна діяльність» і «інвестиційна політика». Це відбувається у тому числі й тому, що жоден сучасний законодавчий документ не містить визначення економічного терміну «інвестиційна політика». Науковці розрізняють інвестиційну політику країни і інвестиційну політику певного господарюючого суб'єкта. Існує багато праць вітчизняних науковців, що присвячені інвестиційній політиці держави. У той же час, наукових досліджень, що присвячені інвестиційній політиці суб'єктів господарювання значно менше.

У таблиці 1.1. нами подано визначення економічної категорії «інвестиційна політика», які пропонуються фахівцями у даній сфері.

Поняття інвестиційної політики і її економічний зміст трактуються фахівцями по-різному залежно від суб'єкта інвестиційної діяльності, його цілей і особливостей механізмів реалізації.

Таблиця 1.1.

Автор	Визначення, джерело
Коршуков В.В.	Інвестиційна політика – головний інструмент, що забезпечує стабільний і сталий економічний розвиток фірми в довгостроковому періоді; спрямована на забезпечення зростання ефективності виробництва. Розроблені заходи передбачають розширення і оновлення виробничого потенціалу, зростання обсягу виробництва, зниження собівартості продукції, зростання продуктивності праці і прибутку, прискорення темпів впровадження у виробництво нової продукції, підвищення рівня конкурентоспроможності продукції [15, с. 159].

## Продовження табл. 1.1.

Константинов В.І.	Інвестиційна політика підприємства – це галузь загальногосподарської політики, яка спрямована на впровадження стратегії економічного розвитку за рахунок використання ресурсів з метою розширення інвестиційних можливостей підприємства, збагачення його власників та розширення меж компанії за рахунок виходу на міжнародний ринок, з подальшою можливістю ведення зовнішньоекономічної діяльності [16].
Бланк І.О.	Інвестиційна політика являє собою частину загальної фінансової стратегії підприємства, що полягає у виборі і реалізації найбільш ефективних форм реальних фінансових інвестицій з метою забезпечення високих темпів його розвитку і розширення економічного потенціалу господарської діяльності [17, с. 211].
Бочаров О.В.	Інвестиційна політика – це складова частина загальної економічної стратегії, яка визначає вибір і способи реалізації найбільш раціональних шляхів оновлення і розширення його виробничого і науково-технічного потенціалу [18, с. 5].
Віленьский В.В.	Інвестиційна політика – це система господарських рішень, що визначають об'єм, структуру і напрями інвестицій як усередині господарюючого об'єкту регіону, країни, так і за межами в цілях розвитку виробництва, підприємництва, отримання прибули або інших кінцевих результатів [19, с. 10].
Зайцев М.Л.	Інвестиційна політика – це складова частина фінансової стратегії підприємства, яка відбиває сукупність організаційно-технічних заходів, спрямованих на пожвавлення інвестиційної діяльності і забезпечення зростання ефективності продукції на основі вибору і реалізації найбільш раціональних шляхів розширення і обґрунтування виробничого потенціалу [20, с. 148].
Райзберг Б.А.	Інвестиційна політика – це складова частина економічної політики, що проводиться підприємствами у вигляді встановлення структури і масштабів інвестицій, напрямів їх використання, джерел отримання з урахуванням необхідності оновлення основних засобів і підвищення їх технічного рівня [21, с. 201].
Бланк І.О.	Інвестиційна політика – складова частина загальної економічної стратегії, що визначає вибір і способи реалізації найбільш раціональних шляхів оновлення і розширення його виробничого і науково-технічного потенціалу [1, с. 78].

Незважаючи на явні відмінності у підходах авторів до визначення сутності такої економічної категорії як «інвестиційна політика», загальний зміст приведених вище визначень полягає в тому, що інвестиційна політика:

- по-перше, орієнтується на реалізацію розробленої підприємством як загальної, так і інвестиційної стратегії;
- по-друге, є найбільш важливим елементом виробничої, інноваційної та інших наявних стратегій підприємства;
- по-третє, вона має сприяти досягненню фінансовій стійкості суб'єкта господарювання як у даний час, так і у майбутніх періодах;
- по-четверте, інвестиційна політика має бути спрямована на досягнення середньострокових і довгострокових цілей підприємства і визначати ефективні шляхи їх досягнення.

Ми згодні з думкою відомого фахівця з питань інвестування Бланка І.О., який вважає, що «інвестиційна політика – складова частина загальної економічної стратегії, що визначає вибір і способи реалізації найбільш раціональних шляхів оновлення і розширення його виробничого і науково-технічного потенціалу» [1, с. 78].

За його думкою інвестиційна політика має на меті забезпечити виживання підприємству в мінливому ринковому середовищі, а також сприяти досягненню суб'єктом господарювання фінансової стійкості та створювати підстави для сталого розвитку.

Інвестиційна політика складається із певних напрямів інвестиційної діяльності підприємства, які потребують першочергової уваги та сприяють досягненню головної стратегічної мети організації.

Отже, маємо можливість констатувати, що інвестиційна політика – це поняття, яке значно ширше ніж поняття інвестиційної діяльності. Інвестиційна діяльність входить до складу інвестиційної політики. У той же час,



інвестиційна політика є складовою інвестиційної стратегії, яка входить до загальної стратегії розвитку підприємства.

Інвестиційна стратегія – це комплекс довгострокових цілей інвестиційної діяльності підприємства, які залежать від загальних завдань розвитку суб'єкта підприємницької діяльності, від його інвестиційної орієнтованості, а також набором найбільш ефективних методів їх досягнення [22, с. 144].

Інвестиційна стратегія підприємства є невід'ємною складовою загальної системи стратегічного набору підприємства, основними елементами якого є місія, загальна мета розвитку, набір функціональних стратегій у розрізі окремих напрямів діяльності, способи формування й розподілу економічних ресурсів тощо. При цьому інвестиційна стратегія знаходиться в тісному взаємозв'язку з іншими елементами стратегічного вибору підприємства та формує головні завдання інвестиційної політики відносно рівня дохідності, ліквідності, ступеня ризику та темпів зростання капіталу тощо.

У процесі розробки інвестиційної політики на підприємстві необхідно дотримуватися наступних принципів:

- інвестиційна політика повинна бути націлена на досягнення стратегічних планів підприємства і гарантувати фінансову стійкість як у поточному періоді, так і у перспективному;
- необхідно завжди враховувати інфляцію і рівень ризику;
- інвестиційні вкладення мають бути економічно обґрунтовані;
- необхідно намагатися сформувати оптимальну структуру портфельних і реальних інвестицій;
- інвестиційні проекти мають бути ранжирувані за їх значимістю і першочерговістю реалізації, виходячи з наявних економічних ресурсів і з урахуванням залучення зовнішніх джерел фінансування;

- треба обирати найдешевші джерела і найменш ризикові способи фінансування інвестицій [23, с. 85].

Із досвіду практичної діяльності господарюючих суб'єктів відомо, що інвестиційна політика допомагає реалізації оперативних, координаційних, контрольних і регулюючих функцій управління інвестиційним процесом на підприємстві [24].

Оперативні функції пов'язані з управлінням плином капіталу. Ця функція проявляється в управлінні інвестиційними ресурсами; організації інвестиційних потоків і регулюванні їх взаємозв'язку, управлінні фінансовими наслідками інвестування тощо [25, с. 149].

До координаційних функцій відносяться: структуризація і аналіз потреб в інвестиційних ресурсах як власних, так і зовнішніх; визначення можливостей інвесторів; аналіз потенційних можливостей підприємства «прийняти» певні обсяги інвестицій [26, с. 54].

Контрольні функції виступають індикатором ефективності протікання інвестиційного процесу. Сюди відноситься відстежування і порівняння параметрів (характеристик) інвестиційного процесу; встановлення наявних відхилень і виявлення причин, що викликали ці невідповідності [27, с. 102].

Регулюючі функції полягають в розробці заходів, спрямованих на переміну стану інвестиційного процесу і умов його протікання, і успішна реалізація цих заходів [28, с. 57].

З метою успішного виконання всіх функцій необхідно гарантувати наявність тісного зв'язку інвестиційної політики із загальною стратегією розвитку організації.

Виходячи з вищевикладеного, можна відмітити, що інвестиційна політика полягає у визначенні довгострокових цілей підприємства, виборі перспективних і вигідних напрямів вкладення інвестицій у розвиток підприємства.

За допомогою інвестиційної політики забезпечується раціональне використання інвестиційних ресурсів, оптимальне співвідношення джерел фінансування, що у комплексі сприяє ефективному використанню всіх видів потенціалів підприємства.

Таким чином, для визначення ефективних напрямів здійснення інвестицій важлива не тільки розробка інвестиційної політики, а й успішна її реалізація.

### **1.3. Етапи формування інвестиційної політики підприємства**

Вивчення джерельної бази щодо особливостей формування інвестиційної політики сучасних компаній показує, що у процесі розробки інвестиційної політики треба пильну увагу приділити виділенню етапів її формування.

Сучасні передові методи формування інвестиційної політики будь-якого підприємства розглядаються з точки зору розроблення етапів і принципів здійснення даного процесу. Бланк І.О. у своїх численних роботах виділяє певні етапи, які мають бути у складі формування ефективної інвестиційної політики [1, 17, 22, 29, 30, 31].

Отже, зробимо спробу підсумувати його бачення та розглянемо нижче етапи інвестиційної політики, які пропонує відомий фахівець у питаннях інвестування.

1. Ретроспективний аналіз тенденцій розвитку основних результативних показників інвестиційної діяльності з оглядом на динаміку чинників екзогенного інвестиційного середовища і параметри внутрішнього інвестиційного потенціалу організації.

2. Визначення головної стратегічної цілі інвестиційної політики підприємства.

3. Виявлення об'єктивних обмежень у досягненні бажаних характеристик стратегічної інвестиційної позиції компанії.

4. Визначення домінуючих і можливих тенденцій розвитку групи показників інвестиційної діяльності, що забезпечують досягнення її головної мети.

5. Виявлення не бажаних, але можливих варіантів розвитку окремих результатів інвестиційної діяльності, що стануть на перешкоді досягненню її ключової мети.

6. Побудова комплексу вирішальних стратегічних цілей інвестиційної діяльності, які мають гарантувати досягнення її першочергової мети.

7. Взаємозв'язка всіх стратегічних цілей і формування «дерева цілей» інвестиційної стратегії підприємства.

8. На останньому етапі проводиться остаточна індивідуалізація усіх стратегічних цілей інвестиційної діяльності компанії з урахуванням вимог їх, що до неї висуваються.

На наш погляд, етапи розробки інвестиційної політики, яка буде дієвою та забезпечить формування фірмі конкурентних переваг, мають бути більш деталізованими.

Зробимо спробу узагальнити підходи до виділення етапів інвестиційної політики у інших дослідницьких роботах, які присвячені даної проблематиці [32-36].

1. Визначення терміну формування інвестиційної політики, складання її стратегічних цілей, розроблення якнайбільш результативних шляхів здійснення стратегічних цілей інвестиційної діяльності, визначення стратегічних напрямів інвестування, деталізація інвестиційної політики за періодами її реалізації, оцінка доцільності та дієвості інвестиційної політики.

2. Вибір і обґрунтування пріоритетних напрямів вкладення інвестицій, дослідження джерел фінансування інвестицій, раціональне застосування

амортизаційних відрахувань і доходів на підприємстві, поліпшення технологічної і відтворювальної структури капітальних вкладень, недопущення морального і фізичного зносу основних виробничих фондів, а також, удосконалення видів, технологічної і вікової структури основних виробничих фондів, економічне обґрунтування доцільності випуску цінних паперів, оцінка впливу інвестиційної політики на фінансові результати роботи організації.

3. Аналіз і оцінка впливу чинників інвестиційного довкілля і можливостей компанії, вибір об'єктів інвестування в узгодженні з інвестиційною політикою компанії, аналіз і забезпечення ефективності об'єктів, що обрані для інвестування, мінімізація інвестиційних ризиків, забезпечення швидкої окупності інвестиційних вкладень, розробка механізм реалізації інвестиційних проєктів.

4. Остаточний вибір економічно доцільних інвестиційних проєктів.

Отже, маємо можливість констатувати, що розглянуті нами варіанти виділення певних етапів формування ефективної інвестиційної політики, відрізняються один від одного кількістю етапів, послідовністю, структурою, розкриттям змісту кожного етапу тощо.

Проте всі вивчені нами підходи до розробки і реалізації інвестиційної політики зводяться до того, що інвестиційна політика спрямована на реалізацію найбільш ефективних напрямів інвестування і досягненню поставлених підприємством цілей.

Виявлено, що на процес реалізації інвестиційної політики будь-якого господарюючого суб'єкта впливають різні фактори, при цьому необхідно відзначити, що їх генерують різні економічні процеси, серед яких можна назвати:

- брак власних інвестиційних коштів;
- нестабільність економічної ситуації в державі;
- не привабливі умови кредитування;

- наявність адміністративних та бюрократичні перешкод;
- недосконале законодавство в області інвестування в загалі й захисту інтересів потенційних інвесторів;
- брак кваліфікованих кадрів;
- суттєвий податковий тиск на бізнес тощо.

Треба пам'ятати, що однією з головних умов розробки і реалізації інвестиційної політики компанії є її спрямованість на вирішення довгострокових завдань, а не тільки на отримання поточних результатів [37, с. 96].

Зараз нестабільний стан економіки примушує керівництво компанії ставити за мету досягати короткострокові цілі шляхом формування антикризових програм, потрібних для виживання саме сьогодні.

Перевага такої короткострокової орієнтації в реалізації інвестиційної політики компанії пояснюється в першу чергу відсутністю практичного досвіду реалізації інвестиційної політики у адміністрації та комплексної довгострокової стратегії компанії, а також моделі формування і реалізації інвестиційної політики підприємств [38, с. 3-11].

Виходячи з вище викладеної інформації, на наш погляд, буде доцільною «на місцях» розробка моделі (механізму) формування і реалізації інвестиційної політики підприємства, яка б враховувала як особливості розвитку певного підприємства, так і особливості інвестиційної діяльності даного суб'єкта господарювання, а головне – була б ефективною. Тому інвестиційна політика в компанії, як правило, розробляється працівниками як економічних, так і технічних відділів. У той же час відповідальними за розвиток і реалізацію інвестиційної політики мають бути глави фірм.

Однією з умов успішної реалізації інвестиційної політики є її оцінка ефективності, що дозволяє збільшити якість інвестиційних рішень, що приймаються.

Що ж стосується оцінки ефективності інвестиційної політики, то існуючі результати методологічних досліджень, які присвячені оцінці ефективності інвестиційної політики, нам свідчать, що цей процес можна умовно розділити на три варіанти:

- розрахунок інтегрального показника ефективності реалізації інвестиційної діяльності;
- аналіз одного або комплексу певних показників;
- порівняльний аналіз альтернативних варіантів вкладень інвестиційних коштів у різні проекти з метою вибору найприбутковішого.

Деякі автори [40-43] у своїх наукових дослідженнях схиляються до думки й аргументують неможливість за допомогою інтегрального показника визначити ефективність інвестиційної політики компанії і пропонують використати один показник або їх систему, які характеризують окремі аспекти реалізації інвестиційної політики підприємства. Ми повністю підтримуємо погляди таких науковців і вважаємо, що такими індикаторами, які могли б свідчити про ефективність інвестиційної політики певного суб'єкта господарювання можуть слугувати:

- ріст фінансової стійкості фірми і зменшення негативного впливу на інвестиції й інвестиційну діяльність підприємства певних факторів;
- приріст обсягу інвестицій як власних, так і залучених;
- позитивні тенденції у реалізації інших інвестиційних інтересів – підвищення доходів учасників інвестиційного процесу ( ріст зарплат, премій, дивідендів тощо), підвищення кваліфікації персоналу, формування стійких конкурентних переваг компанії тощо;
- збільшення показнику рентабельності інвестицій (відношення чистого прибутку, який отримано завдяки інвестиційної діяльності, до загального обсягу інвестиційних ресурсів);

- ріст коефіцієнту рентабельність капіталу (співвідношення чистого прибутку та вартості всіх вкладених в неї коштів фундаторів і акціонерів без врахування позикових ресурсів);

- наявність процесів, що свідчать про інвестиційну привабливість, це характеризується приростом рентабельності продукції, активів компанії, збільшення вартості виробничих фондів, позитивною динамікою чистого прибутку тощо;

- підвищення рівня конкурентоспроможності компанії.

Більшість дослідників даної проблематики пов'язують ефективність інвестиційної політики компаній безпосередньо з грамотним вибором інвестиційних проектів із групи альтернативних. Частково – це так, але окрім цього, впродовж усього процесу реалізації інвестиційної політики повинен здійснюватися контроль за виконанням процесу її реалізації, доцільністю впровадження певних заходів і прийняття рішень.

Окрім постійного якісного контролю також необхідно регулярно моніторити умови реалізації інвестиційної політики, вчасно виявляти зміни і відхилення від плану і графіку реалізації, з метою своєчасного прийняття необхідних заходів, що коригують, сприяють мінімізації негативного впливу виявлених негативних факторів.

Зрозуміло, що розробка й впровадження інвестиційної політики – це комплексний процес, який потребує присутності на підприємстві кваліфікованих кадрів, що повинні мати як теоретичну базу, так і практичний досвід, які будуть спеціалізуватися суто на вирішення питань інвестиційної політики, а також наявності інвестиційних ресурсів.

Інвестиційна політика певного господарюючого суб'єкта повинна відповідати його специфіці та масштабу виробництва, має бути задокументована, постійно переглядатися та коректуватися, доступна всім зацікавленим особам (партнерам, інвесторам, банкам) все це дозволить



підприємству ефективно реалізувати інвестиційну стратегію та зберегти конкурентоспроможність компанії.

### **Висновки до розділу 1.**

Розгляд джерельної бази дав нам можливість з'ясувати, що існує безліч праць, що присвячені тематиці інвестування. У кожній з них, можна зустріти визначення економічної категорії «інвестиції», які мають як спільні риси, так і особливі. Це пояснюється тим, що категорія «інвестиції» дуже складною та багатоаспектною.

Ми зробили спробу запропонувати власне визначення досліджуваної категорії. Отже, «інвестиції – це всі види матеріальних і нематеріальних вкладень, які направлені на отримання в майбутньому будь-якого виду ефекту: комерційного, бюджетного чи соціального».

Аналогічною є ситуація із розгляду понять «інвестиційна політика» й «інвестиційна діяльність», їх економічний зміст трактуються фахівцями по-різному залежно від суб'єкта інвестиційної діяльності, його цілей і особливостей механізмів реалізації.

Ми стали на бік відомого фахівця з питань інвестування Бланка І.О., який вважає, що інвестиційна політика входить до складу загальної інвестиційної стратегії, яка в свою чергу, встановлює процедуру вибору способів реалізації напрямків розширення виробничого і науково-технічного потенціалу підприємства.

Інвестиційна стратегія – це набір довгострокових цілей інвестиційної діяльності господарюючого суб'єкту, які залежать від загальних завдань даної бізнес-одиниці, від його інвестиційної орієнтованості.

У той же час, необхідно відзначити, що інвестиційна діяльність входить до складу інвестиційної політики.

З'ясовано, що ефективна інноваційна політика потребує ретельного підходу до її розробки та методики оцінки. Тому нами розглянуто інформацію, щодо етапів формування інвестиційної політики та методики її оцінки.

## **РОЗДІЛ 2. КОМПЛЕКСНА ХАРАКТЕРИСТИКА ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРИВАТНОГО АКЦІОНЕРНОГО ТОВАРИСТВА «УКРАЇНСЬКЕ ДУНАЙСЬКЕ ПАРОПЛАВСТВО»**

### **2.1. Загальна характеристика ПрАТ «УДП»**

Приватне акціонерне товариство «Українське Дунайське пароплавство» (далі за текстом ПрАТ «УДП») зареєстроване в ЄДРПОУ за кодом 01125821, юридична адреса: вул. Пароходна, 28, м. Ізмаїл, Одеська обл., 68600, Україна [44].

ПрАТ «УДП» було створено у 1944 році, тоді воно отримало назву «Радянське Дунайське державне пароплавство», у 1994 році воно було реструктуризоване у відкрите акціонерне товариство (ВАТ «УДП»), а у 2011 році, у відповідності до Закону України «Про акціонерні товариства», – у приватне акціонерне товариство (ПрАТ «УДП»).

ПрАТ «УДП» має статутний капітал у розмірі 579 509 868 грн, який поділений на 2 318 039 472 простих іменних акцій, кожна акція номінальною вартістю 25 копійок [45]. 100% акцій товариства належать нашої державі (державна корпоративна власність), а функції по керуванню портфелем акцій ПрАТ «УДП» здійснює Міністерство інфраструктури України. Україна виконує управління та контроль без втручання в господарську діяльність компанії. Функції держави як регулятора роздільні від функцій країни як суб'єкта управління ПрАТ «УДП» [44].

ПрАТ «УДП» не є природною монополією, не забезпечує безпеку України і не здійснює діяльність, яка грає життєво важливу роль у суспільстві, не включене до списку об'єктів державної власності, які мають стратегічне значення для розвитку економіки і безпеки держави, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 р. № 83 [46], таким

чином, відповідно до напрямів формування державної політики в сфері управління об'єктами державної власності, товариство може бути приватизовано.

ПрАТ «УДП» має статус Національного перевізника №1 України і виконує близько 20% ринку всіх вантажних перевезень по річці Дунай [44].

Пріоритетним напрямком діяльності підприємства є надання послуг з транспортування юридичним і фізичним особам-підприємцям із гарантованою якістю перевезень, зручністю й безпекою доставки вантажів і пасажирів.

Основні види діяльності ПрАТ «УДП» за КВЕД:

50.20 Вантажний морський транспорт;

50.30 Пасажирський річковий транспорт;

50.40 Вантажний річковий транспорт;

30.11 Будівництва суден і плавучих конструкцій;

33.15 Ремонт і технічне обслуговування суден і човнів [45].

Інші види діяльності, які згідно зі Статутом ПрАТ «УДП» може виконувати пароплавство, нами подано у Додатку А.

ПрАТ «УДП» здійснює власну господарську діяльність на конкурентних засадах та за комерційними принципами.

Базуючись на принципах високого рівня якості послуг, що надаються, політика і стратегія ПрАТ «УДП» цілеспрямовані на ефективну експлуатацію флоту, яка завбачає роботу із залучення вантажної бази і від фрахтування власного флоту пароплавства при всебічному врахуванні всіх інтересів вантажовласників і фрахтувальників, дослідження нових перспективних напрямів (ринків) вантажоперевезень, модернізації річкового та морського флоту, виконання вимог щодо забезпечення безпеки судноплавства і цілісного транспортування вантажів, дотримання екологічних показників роботи флоту, формування позитивного міжнародного іміджу країни та її національного перевізника, збереження присутності українського прапора на ринку

дунайських перевезень при безсумнівному виконанні міжнародного морського і національного законодавства [45].

Система корпоративного управління ПрАТ «УДП» побудована відповідно до вимог діючого законодавства України (рис. 2.1.). Її функціонування спрямоване на досягнення стратегічних цілей ПрАТ «УДП».

Органами управління пароплавання є: Міністерство інфраструктури України. Наглядова рада, Ревізійна комісія та Правління. Згідно вимогам вітчизняного законодавства, Наглядова рада компанії здійснює загальне управління діяльністю пароплавання і виконує контроль діяльністю Правління, забезпечує організацію корпоративного управління.



Рис. 2.1. Загальна структура управління ПрАТ «УДП»

*Джерело: [47]*

Організаційна структура ПрАТ «УДП» є лінійною, що є традиційним для компаній, що спеціалізуються на судноплаванні (Додаток Б). Окрім підрозділів, які виконують експлуатацію флоту та складають виробничу основу пароплавання, в ПрАТ «УДП» є підрозділи, які виконують допоміжні та обслуговуючі функції. Вони виділені в окремі структурні підрозділи,

наприклад, «Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод» (КСБСРЗ), «База технічного обслуговування флоту» (БТОФ), ГВСП «Підмінний екіпаж», ВП «Учбовий центр», ВП «База відпочинку «Восток».

У структурі ПрАТ «УДП» наявні підрозділи, котрі злагоджено функціонують задля ефективної роботи підприємства, цими підрозділами є:

- служба експлуатації флоту;
- служба безпеки судноплавства;
- служба економічної безпеки та запобігання корупції;
- служба інформаційного забезпечення;
- відділ зовнішньоекономічної діяльності;
- централізована бухгалтерія;
- фінансово-економічна служба;
- технічна служба;
- служба управління персоналом;
- мобілізаційний відділ;
- група моніторингу та витрачання палива;
- служба матеріально-технічного постачання;
- служба адміністративного господарського обслуговування;
- відділ охорони праці;
- відділ екологічної безпеки;
- відділ пожежної безпеки;
- група режимно-секретної роботи;
- відділ стандартизації та менеджменту якості;
- юридична служба;
- бюро організації діловодства [47].

Професійність керівного складу ПрАТ «УДП» досягається встановлення основних кваліфікаційні вимоги до претендентів на адміністративні посади. Керівники акціонерного товариства та члени Наглядової ради ПрАТ «УДП»

відбираються за прозорою, чесною процедурою на основі здорової конкуренції та критеріїв, які завчасно визначені та оголошені публічно. Процес відбору кадрів враховує також обов'язково навик, знання та практичний досвід претендентів на керуючі посади.

Голову Правління ПрАТ «УДП» призначає Вищий орган компанії шляхом заключення з ним контракту на певний термін. Керівники філій та підрозділів призначаються на посаду Правлінням ПрАТ «УДП» за умови погодження з Вищим органом. Також за попереднім погодженням з Вищим органом затверджується й організаційна структура та кількісний склад управлінського апарату.

У таблиці 2.1. представлена інформація щодо загальної кількості працюючих у пароплаванні на протязі у 2020 році.

Таблиця 2.1.

## Загальна кількість працюючих у пароплаванні у 2020 р.

Показники	Од. вим.	2020 р.
1. Середньооблікова кількість штатних працівників – усього:	осіб	1 429
з них: працівники плавскладу	осіб	764
працівники берегових підрозділів	осіб	665

*Джерело: складено за даними внутрішньої звітності ПрАТ «УДП»*

Інформація про наявні вакансії оприлюднюється на сайті компанії у розділі «Вакансії» [48].

Ліва частина чистого прибутку Ізмаїльського пароплавання формується за рахунок роботи річкового вантажного флоту на річці Дунай. Для цього ПрАТ «УДП» використовує власний балансовий флот і судна, які знаходяться в оперуванні даної судноплавної компанії.

В середньому на балансі підприємства знаходяться біля 56 річкових буксирів, 19 самохідних суховантажних суден та 239 одиниць несамохідного суховантажного флоту та інші.

На кінець 2020 року на балансі пароплавства числилося 424 судна (табл. 2.2.).

Таблиця 2.2.

Склад та основні характеристики суден флоту ПрАТ «УДП» станом на 01.01.2021 р.

Тип судна	Кількість одиниць						Загальний дедвейт, тонн /потужність, е.к.с./ пасажиромісткість, чол.	Нормативний строк служби	Середній вік
	На балансі станом на 01.01.2021 р.	Списано з балансу за 2021 р.	Станом на 01.01.2021 р.						
			на балансі	у експлуатації	% поза експлуатацією	у стані списання/реалізації			
Морські суховантажні судна	6	0	6	3	50%	0	24 314	-	32
<i>тип «Ізмаїл»</i>	6	0	6	3	50%	0	24 314	22	27
Морські нафтоналивні судна	1	0	1	1	0%	0	3 309	16	35
Пасажирські судна	10	0	10	0	100%	2	1 673	-	39
<i>пасажирські річкові круїзні судна</i>	4	0	4	0	100%	0	850	44	46
<i>пасажирські річкові судна на підводних крилах</i>	6	0	6	0	100%	2	823	22	35
Річкові буксири	53	0	53	21	60%	0	117 704	-	49
<i>тип «Київ»</i>	1	0	1	0	100%	0	2 130	33	57
<i>тип «Рига-Іванове»</i>	28	0	28	15	46%	0	56 000	33	54
<i>тип «Корнойбург»</i>	3	0	3	1	67%	0	3 150	33	53
<i>тип «Сергій Авдєєнков»</i>	8	0	8	2	75%	0	25 920	33	46
<i>тип «Запоріжжя»</i>	9	0	9	3	67%	0	20 384	33	40



<i>тип «Ленінград»</i>	4	0	4	0	100%	0	10 120	33	35
Самохідні річкові суховантажні судна	19	0	19	9	53%	0	39 900	-	38
<i>тип «Капітан Антипов»</i>	15	0	15	7	53%	0	31 500	36	39
<i>тип «Капітан Ширков»</i>	4	0	4	2	50%	0	8 400	36	34
Несамохідні суховантажні річкові судна	235	0	235	163	31%	9	348 345	-	34
<i>баржі</i>	42	0	42	36	14%	1	84 401	27	37
<i>баржі-секції</i>	70	0	70	64	9%	0	126 622	27	31
<i>ліхтери</i>	118	0	118	61	48%	8	128 030	22	34
<i>понтони</i>	5	0	5	2	60%	0	9 292	-	35
Несамохідні наливні річкові судна	2	0	2	0	100%	0	3 796	26	19
б/т «Портовий-22»	1	0	1	1	0%	0	34		33
Всього транспортний флот	327	0	327	197	40%	11	-	-	34
Службово- допоміжний флот	97	0	97	*	-	5	-	-	56

*Джерело: складено за даними внутрішньої звітності ПрАТ «УДП»*

У 2020 році найбільшу питому частку серед основних активів товариства склали транспортні засоби – 73,0%. Будинки, споруди та передавальні пристрої склали 15,3% від загальної вартості основних засобів, а 8,4% прийшлося на машини та обладнання [49].

У своїй діяльності ПрАТ «УДП» дотримується принципу прозорості – забезпечую прозорість власній діяльності та звітує про свої результати господарської діяльності відповідно до діючого законодавства України [50, 51].

Також з метою підвищення ефективності та прозорості діяльності ПрАТ «УДП» оприлюднює у мережі Інтернет на власному веб-сайті інформацію про керівний склад та свою діяльність, подає інформацію, яка представлена у річних та кварталних фінансових звітах. Координація робіт із забезпечення

функціонування веб-сайту, його інформаційне наповнення, технічна підтримка, супроводження та встановлення регламенту і стандартів обміну інформацією між його складовими частинами здійснюється відповідно до Положення про веб-сайт ПрАТ «УДП» [52].

## 2.2. Аналіз господарської діяльності ПрАТ «УДП»

За 2020 рік флотом, що знаходиться на балансі товариства перевезено всього 1 338,7 тис. тонн вантажів (рис. 2.2.).

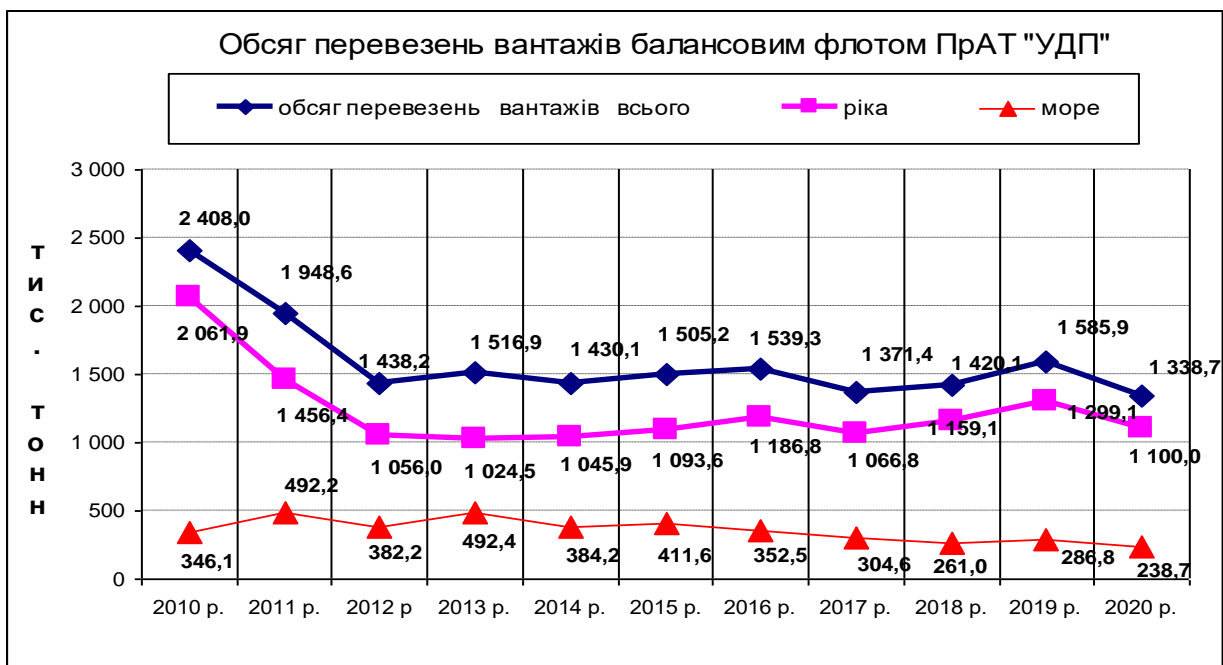


Рис. 2.2. Обсяг перевезень вантажів Балансовим флотом ПрАТ «УДП»

*Джерело: складено за даними внутрішньої звітності ПрАТ «УДП»*

У порівнянні з минулим 2019 роком, масштаб перевезень скоротився на 247,2 тис. тонн або на 15,6%. Ця тенденція пов'язана з обмеженням експортних вантажопотоків по р. Дунай та скороченням об'ємів вантажопотоку у порту м. Ізмаїл під дією пандемії COVID-19 [49].

Основними видами вантажів, що транспортуються річковим флотом ПрАТ «УДП», є в основному масові навалочні вантажі: руда, кам'яне вугілля, хімічні добрива, зернові культури тощо.

За даними 2020 р. обсяг перевезень вантажів по р. Дунай склав 1 100 000 тонн, що у порівнянні із 2019 р. менше на 199 100 тонн або на 15,3% (табл. 2.3.).

Таблиця 2.3.

Обсяги перевезень вантажів флотом ПрАТ «УДП» по річці Дунай  
за 2019-2020 рр.

Показники	Од. вим.	2019 р. звіт	2020 р.		Відхилення			
			план	звіт	до плану		до 2019 р.	
					+ / -	%	+ / -	%
Обсяг перевезень вантажів	тис. т.	1 299,1	1 225,0	1 100,0	-125,0	89,8	-199,1	84,7
Вантажообіг	млн. т-м.	672,5	-	578,7	-	-	-93,8	86,1
Середня дальність пробігу	миль	517,7	-	526,1	-	-	8,4	101,6

*Джерело: складено за даними внутрішньої звітності ПрАТ «УДП»*

За звітний 2020 р. загальний об'єм вантажообігу по морю склав 238,7 тис. тонн, що у порівнянні з аналогічними результатами 2019 р., менше на 48,1 тис. тонн (або на 16,8%) (табл. 2.4.).

Таблиця 2.4.

Об'єми перевезень вантажів флотом ПрАТ «УДП» по морю  
за 2019-2020 рр.

Показники	Од. вим.	2019 р. звіт	2020 р.		Відхилення			
			план	звіт	до плану		2019 р.	
					+ / -	%	+ / -	%
Обсяг перевезень вантажів	тис. т.	286,8	275,0	238,7	-36,3	86,8	-48,1	83,2
Вантажообіг	млн. т-м.	202,3	-	140,8	-	-	-61,5	69,6
Середня дальність пробігу	миль	705,4	-	589,9	-	-	-115,5	83,6

*Джерело: складено за даними внутрішньої звітності ПрАТ «УДП»*

Що ж стосується пасажирського флоту, який є у розпорядженні пароплавства, то у зв'язку з карантинними обмеженнями пов'язаними з наявністю коронавірусної інфекції COVID-19 в Україні та інших країнах-сусідках, що знаходяться вздовж річки Дунай, пасажирські судна компанії у 2020 році не виконували перевезень пасажирів та весь цей час знаходилися у портах.

Основні показники, що ілюструють господарську діяльність Української Дунайської пароплавної компанії за 2019-2020 рр. наведено в таблиці 2.5.

Таблиця 2.5.

### Основні показники господарської діяльності

#### ПрАТ «УДП» за 2019-2020 рр.

Показники	2019 р. звіт	2020 р.		% виконання	
		план	звіт	до плану 2020 р.	до 2019 р.
1. Кількість одиниць транспортного флоту на балансі на кінець періоду, од., в т.ч.:	331	-	327	-	98,8
в експлуатації, од.	189	-	197	-	104,2
2. Обсяг перевезень вантажів, тис. тонн	1 585,9	1 500,0	1 338,7	89,2	84,4
3. Перевезено пасажирів, тис. осіб	19,4	20,3	0,0	-	-
4. Збудовано суден на КСБСРЗ, од.	0	-	0	-	-
5. Відремонтовано суден на КСБСРЗ, од.	40	-	38	-	95,0
6. Всього доходи, тис. грн., у т.ч.:	988 414	1 015 065	856 124	84,3	86,6
6.1. Чистий дохід від реалізації продукції	873 530	973 215	641 562	65,9	73,4
- перевезення вантажів морським флотом	13 466	11 245	13 913	123,7	103,3
- перевезення вантажів річковим флотом	590 012	620 620	526 646	84,9	89,3
- перевезення пасажирів	176 629	211 490	0	-	-
- суднобудування та судноремонт	51 160	78 000	57 549	73,8	112,5
- інші	42 263	51 860	43 454	83,8	102,8
7. Всього витрати, тис. грн.	997 049	969 140	825 447	85,2	82,8
7.1. Собівартість реалізованої продукції	813 811	856 515	562 631	65,7	69,1
7.2. Адміністративні витрати	83 252	77 850	61 223	78,6	73,5
8. Прибутки (збитки), тис. грн.:					
- валовий	59 719	116 700	78 931	-37 769	19 212

## Продовження табл. 2.5.

- чистий прибуток (збиток), у тому числі:	-8 635	45 925	30 677	-15 248	39 312
- фінансовий результат без урахування списання/реалізації майна	-18 701	27 805	30 694	2 889	49 395
- фінансовий результат від списання/реалізації майна	10 066	18 120	-17	-18 137	-10 083
9. Дебіторська заборгованість, тис. грн.	на 01.01.20 245 598	-	на 01.01.21 95 810	-	39,0
10. Кредиторська заборгованість, тис. грн.	на 01.01.20 289 940	-	на 01.01.2021 131 914	-	45,5
11. Середня кількість працівників (штатних, сумісників, за договорами), осіб	1 687	1 600	1 536	96,0	91,0
12. Фонд оплати праці штатних працівників, тис. грн.	161 011	153 825	128 740	83,7	80,0
13. Середньомісячна зарплата в розрахунку на 1 штатного працівника, грн.	8 402	8 478	7 508	88,6	89,4
14. Капітальні інвестиції, тис. грн.	5 799	28 305	6 218	22,0	107,2

*Джерело: складено за даними фінансової звітності ПрАТ «УДП»*

Якщо у 2019 році пароплавство звітувало про збиток у розмірі 8635 тис. грн., то за результатами 2020 року підприємство отримало прибуток у обсязі 30 677 тис. грн.

Нами виявлено ключові фактори, які вплинули на покращення фінансового результату товариства, які ми представимо нижче.

Отже, позитивно на результатах діяльності пароплавстві відбилося підвищення у 2020 році середнього курсу гривні до курсу долару США – 26,79 грн., у порівнянні з 2019 роком, коли курс дорівнював 25,84 грн. Цей фактор є вагомим для ПрАТ «УДП» оскільки більшу частку доходів товариство отримує в іноземній валюті.

На протязі 2020 року склалася сприятлива навігаційна ситуація, до того ж, Дунай був повноводним, все це дало можливість грузити баржі на максимальні осадки і повністю використовувати всю вантажопід'ємність судів.

Об'єми перевезень вантажоперевезень між закордонними містами-портами за результатами 2020 року в 1,5 рази перевищили обсяги аналогічних перевезень за 2019 рік. Це стало можливим завдяки збільшенню обсягів перевезень зернових вантажів із Угорщини та Сербії, а також завдяки отриманого шляху до вантажопотоків добрив із Констанци (Румунія). Ринок основної номенклатури на даному ринку закордонних перевезень – зерна – був достатньо активним, через що ставки фрахту були відносно високими.

Вищевикладені факти сприяли зростанню середньозваженої фрахтової ставки у 2020 року, у порівнянні із 2019 роком, на 7,3%.

Впроваджені у 2020 році нові організаційні заходи сприяли тому, що на 5,2% зросла ефективність транспортної роботи в загалі. Наприклад, якщо у 2019 році на 1 тис. кілат транспортної роботи акціонерного товариства воно отримувало біля 6,14 доларів США доходу від перевезень, то у 2020 році цей показник сягнув рівня 6,46 доларів США.

Треба відзначити, у 2020 році вдалося зменшити витрати на ремонт річкового флоту. Це вдалося завдяки тому, що, по-перше, були переглянуті плани ремонту флоту з оглядом на наявну робочу вантажну базу та прогнозні потреби в провізній здатності; по-друге, всі роботи по ремонту технічних засобів проводилися на особистих ремонтних базах підприємства – Кілійському СБСРЗ та Базі технічного обслуговування флоту, що дало можливість віднести у витрати тільки собівартість ремонтних робіт. Як результат, у 2020 році витрати на ремонт, у порівнянні з 2019 роком, вдалося зменшити на 32,0 млн грн.

До структурних підрозділів ПрАТ «УДП» також залучали додаткові замовлення від сторонніх організацій, що сприяло покращенню кінцевого фінансового результату – прибутку як підрозділів, так і всього акціонерного товариства (табл. 2.6.).

Таблиця 2.6.

Кінцевий фінансовий результат деяких структурних одиниць ПрАТ  
«УДП» за 2019-2020 рр., тис. грн.

Структурні одиниці ПрАТ «УДП»	2019 р.	2020 р.		Відхилення +,-	
		план	факт	до плану	до 2019 р.
Морський флот	6 874	1 470	7 494	+6 024	+620
Річковий флот	41 477	49 060	40 762	-8 298	-715
Пасажирський флот	-53 548	195	-30 458	-30 653	+23 090
ГВСП «КСБСРЗ»	-1 384	200	7 620	+7 420	+9 004
ГВСП «БТОФ»	61	285	289	+4	+228
ГВСП «ПЕ»	-3 006	5 000	4 872	-128	+7 879

*Джерело: складено за даними внутрішньої звітності ПрАТ «УДП»*

Прибуткова діяльність усіх структурних одиниць пароплавства (за виключенням, пасажирського флоту, який не експлуатувався у зв'язку з пандемією COVSD-19) дозволила отримати пароплавству найкращий фінансовий результат за останні 10 років.

За звітний період фонд оплати праці на підприємстві знизився на 20% (у порівнянні з 2019 р.). Цей факт пояснюється тим, що пандемія COVID-19 сприяла тому, що деякі підрозділи відпрацювали не 100% робочого часу, також у цей час з метою зменшення витрат, було припинено виплату надбавок, доплат, всіх видів преміювання та інших матеріальних заохочень. Як наслідок, середньомісячна заробітна платня одного штатного працівника Українського Дунайського пароплавства також знизилась на 10,6% (табл. 2.7.).

Згідно даним таблиці 2.7. у 2020 році, у порівнянні із попереднім роком, середньооблікова чисельність штатних працівників зазнала суттєвих змін – зменшилася на 168 осіб. Це відбулося за рахунок робітників, які звільнилися за власним бажанням; за угодою сторін; у зв'язку зі скороченням штату, закінченням терміну дії трудового договору, виходом на пенсію та іншими причинами.

Таблиця 2.7.

Динаміка середньооблікової кількості штатних працівників та середньомісячної заробітної плати ПрАТ «УДП» за 2019-2020 рр.

Показники	Од. вим.	Звіт за рік		Відхилення +, -
		2020 р.	2019 р.	
1. Середньооблікова кількість штатних працівників – усього:	осіб	1 429	1 597	-168
з них: працівники плавскладу	осіб	764	889	-125
працівники берегових підрозділів	осіб	665	708	-43
2. Середньомісячна заробітна плата – усього:	грн.	7 508	8 402	-897
з них: працівники плавскладу	грн.	5 076	6 203	-1 127
працівники берегових підрозділів	грн.	10 301	11 163	-862

*Джерело: складено за даними внутрішньої звітності ПрАТ «УДП»*

Взагалі кадрова політика організації постійно переглядається й удосконалюється. Її мета, завдання, напрямки удосконалення викладені у вільному доступі [54].

Отже, незважаючи на всі економічні, політичні й епідеміологічні виклики, які стояли на шляху товариства у 2020 році, за результатами року господарську діяльність ПрАТ «УДП» можна вважати ефективною.

### **2.3. Аналіз інвестиційної політики і оцінка інвестиційної діяльності підприємства**

У першу чергу ми ознайомилися із документом під назвою «Стратегічний план розвитку ПрАТ «УДП» на 2019-20203 рр.» [55], у якому знайшли інформацію, яка свідчить про те, що інвестиційна політика є складовою частиною загальної стратегії, а інвестиційна діяльність – це один із пріоритетних напрямів у стратегії розвитку товариства як сьогодні, так і на перспективу. При чому цілі й завдання стратегічного плану розвитку



пароплавства корелюють із виконанням позицій, що формують інвестиційну політику підприємства. Даний документ також містить інформацію й про обсяги інвестованих коштів, що плануються у наступних періодах на капітальні інвестиції.

Завдяки даним бухгалтерської звітності підприємства, а саме «Звіту про власний капітал» (форма №4) (Додаток В), ми отримали змогу класти таблицю 2.8., яка інформує нас про динаміку капітального інвестування підприємства у 2019-2020 рр.

Таблиця 2.8.

## Обсяги капітальних інвестицій ПрАТ «УДП» за 2019-2020 рр.

Показники тис. грн.	2019 р. звіт	2020 р.		відхилення від плану; % виконання плану	
		план	звіт	відхилення від плану 2020 р., тис. грн.	до плану 2020 р., %
Капітальні інвестиції, усього, у тому числі	5 799	28 305	6 218	-22177	22
капітальне будівництво	0	10000	673	-9327	6,7
придбання (виготовлення) основних засобів	4779	11305	4701	-6604	41,6
придбання (виготовлення) інших необоротних матеріальних активів	0	0	0	0	-
придбання (створення нематеріальних активів)	1020	4000	814	-3156	20,4
модернізація (модифікація) основних засобів	0	3000	0	-3000	0
капітальний ремонт	0	0	0	0	-

*Джерело: складено за даними фінансової звітності ПрАТ «УДП»*

Отже, у 2020 році план із капітального інвестування виконано на 22%. У той же час, у поточному році інвестицій освоєно на 329 тис. грн. більше ніж у 2019 році. Однак, повинні констатувати той факт, що обсяги інвестицій є мізерними як у 2019 році, так і у поточному 2020 році.

Головною причиною такого стану є нестача власних обігових коштів. У травні 2019 року підприємство, з метою збільшення обігових коштів та покриття касової невідповідності з лімітом 30 млн. грн., відкрило відновлювальну кредитну лінію в АТ «Укресімбанк». Із жовтня 2019 року пароплавство, внаслідок скрутного фінансового положення компанії, не мало змоги реалізувати власні зобов'язання щодо зменшення обсягу заборгованості перед банківською установою через брак наявних обігових коштів. Отже, заборгованість була ліквідована в повному об'ємі у липні 2020 року.

Також, слід зазначити, що у III кварталі 2020 року Українське пароплавство одержало безвідсоткову фінансову допомогу від ДП «Дельта-Лоцман» у обсязі 40 млн. грн., що суттєво підтримало фінансовий стан пароплавства.

Згідно отриманих даних від ПрАТ «УДП» (табл. 2.8.), згідно плану у 2020 році на капітальні інвестиції підприємство планувало витратити 28 305 тис. грн. власних коштів. Джерелом інвестиційних ресурсів планувалися кошти від амортизації за 2020 рік у обсязі 17 840 тис. грн. і частина чистого прибутку у розмірі 10 465 тис. грн.

Розглянемо, на які інвестиційні проєкти мало намір Українське пароплавство витратити заплановані інвестиційні кошти.

По-перше, планувалося витратити 10 000 тис. грн. на будівництво на Кілійському СБСРЗ двох барж типу SLG. Це намір пояснюється тим, що питання оновлення флоту Дунайського пароплавства з кожним роком повстає все гостріше, адже поява на балансі компанії нових суден датується 2005 роком. За підрахунками фахівців компанії, приблизна вартість будівництва нової баржі-секції типу «Європа 2» сягає біля 800 тис. євро, така сума на сьогодні для підприємства є захмарною. При цьому пароплавне товариство має практику будівництва на КСБСРЗ секцій типу SLG з ліхтерів-донорів, що стоять на балансі підприємства.

Необхідність списання ліхтерів та використання їх в якості донорів для будівництва секцій типу SLG обумовлена певними факторами.

1.) Експлуатація ліхтерів для перевезень по Дунаю економічно неефективна у зв'язку з малою вантажопідйомністю ліхтерів і необтічною формою корпусу, що призводить до перевитрати палива при водінні їх в складі каравану.

2.) Ліхтери можливо використовувати для внутрішньо портових перевезень і зберігання зернових вантажів, а також в якості буферу між причалом і морським судном. Однак на ліхтери для такого використання недостатній попит. Із 122 одиниць ліхтерів в такій якості використовуються тільки 57 одиниць. Решта ліхтерів знаходиться у відстої, де вимагають витрат на їх безпечну і безаварійну стоянку. Крім того на ліхтери нараховуються портові збори.

3) Річковий флот старіє і зношується. Обсяги перевезень відносно стабільні і мають тенденцію до поступового зростання. Для збереження своїх позицій на ринку перевезень ПрАТ «УДП» необхідно оновлювати флот. З відомих на даний момент способів реновації несамохідного флоту будівництво секцій типу SLG з ліхтерів є оптимальним рішенням через відносно невисоку вартість будівництва, відпрацьовану технологію, а також можливість такого будівництва на власній суднобудівельній базі – Кілійському СБСРЗ.

По-друге, планувалося придбання засобів зв'язку та електронавігаційного обладнання для флоту на суму 6 500 тис. грн. Термін експлуатації основного парку радіо- та електрорадіонавігаційного обладнання (стаціонарні і портативні ультракороткохвильові радіостанції, радіолокаційні станції, покажчики кутової швидкості повороту судна, автоматичні ідентифікаційні системи, ехолоти тощо), встановленого в 1983-1995 рр., становить у середньому 18-30 років. Враховуючи, що обладнання морально

застаріло і фізично зношене (відпрацювало 1,5-3 терміну корисної експлуатації), воно потребує оновлення.

По-третє, планувалося придбати оргтехніку на суму 1 500 тис. грн. В експлуатації перебувають понад 280 персональних комп'ютерів в управлінні пароплавства і понад 70 ПК на річковому флоті, більшість яких морально застарілі.

По-четверте, планувалося закупити інше обладнання на 3 305 тис. грн., зокрема побутову техніку для флоту на виконання вимог СЕС (2 500 тис. грн.), інші позиції – 805 тис. грн.

По-п'яте, планувалося виділити на придбання нематеріальних активів (електронних карт для суден, продовження дії ключів ліцензійного ПЗ) у розмірі 4 000 тис. грн.

По-шосте, заплановано кошти на модернізацію основних засобів на 3 000 тис. грн. З них заплановано 2 000 тис. грн на підключення до міської системи централізованого опалення будівлі ГВСП «Учбовий центр» ПрАТ «УДП». На сьогодні опалення здійснюється двома твердопаливними котлами НІСТУ-5, які працюють на кам'яному вугіллі. З урахуванням того, що котли відпрацювали майже 30 років, їх ККД знижено внаслідок технічного зносу, вапняного нальоту та іржі водогрійних труб; один з котлів потребує ремонту та не придатний до безпечної експлуатації. Потреба Учбового центру на опалювальний сезон складає до 300 тонн вугілля, що (при середній ціні в 7,5 тис. грн за тону) обумовлює річні витрати на паливо на рівні 2,3 млн. грн. Крім того, Учбовий центр несе витрати на утримання протягом опалювального сезону 8 кочегарів, витрати на оплату їх праці з ЄСВ складають 0,2 млн. грн на рік. Приєднання до міської системи централізованого опалення дозволить зменшити поточні витрати на опалення очікувано до 1,5 млн. грн на рік. Ще 1 000 тис. грн. було заплановано на реновацію пасажирської зони пасажирських суден.

Однак, план за капітальними інвестиціями на 2020 рік був виконаний лише на 22%. Загальна сума витрачених коштів склала 6 218 тис. грн. Цей факт, пояснюється тим, що пароплавство отримало у 2019 році за його результатами збиток і тому коштів на інвестування у повному обсязі забракло. На капітальне будівництво витратили 673 тис. грн., а це 6,7% від планового обсягу. На придбання основних фондів 4701 тис. грн., що склало 41,6% від плану. На придбання нематеріальних активів витрачено 814 тис. грн., а це 20,4% від планових інвестицій. Модернізацію основних засобів взагалі не проводили, тому інвестиційні кошти на дану статтю витрат не витратили.

Однак, не зважаючи на невдалий інвестиційний досвід 2020 року, підприємство склало оптимістичний план інвестування на 2021 рік.

Розглянемо програму капітального інвестування, яка була складена управлінським корпусом товариства на 2021 рік.

У 2021 році на реалізацію програми капітального інвестування підприємство запланувало витратити 32 055 тис. грн. З урахуванням того, що у минулому році було недофінансовано планові заходи 2019 року, то у 2021 році деякі позиції із плану інвестування збігаються із планом попереднього року.

Отже, інвестиційну діяльність планують проводити по наступних позиціях:

- 1) будівництво на Кілійському СБСРЗ 2 барж типу SLG на суму 10 000 тис. грн.;
- 2) придбання засобів зв'язку та електронавігаційного обладнання для флоту на суму 6 720 тис. грн.;
- 3) придбання оргтехніки на суму 3 630 тис. грн.;
- 4) придбання іншого обладнання на 3 305 тис. грн.;
- 5) придбання нематеріальних активів (електронних карт для суден, продовження дії ключів ліцензійного ПЗ) у розмірі 2 000 тис. грн.;

б) модернізація основних засобів на 2 000 тис. грн. (на реновацію пасажирської зони пасажирських суден);

7) капітальний ремонт у розмірі 4 400 тис. грн, зокрема на:

- капітальний ремонт будівель – 800 тис. грн;
- ремонт покрівлі – 600 тис. грн;
- заміна станцій управління 4 ліфтів адмінбудівлі – 3 000 тис. грн.

Згідно «Стратегічному плану розвитку ПрАТ «УДП», який було прийнято у 2019 році, товариство має ще більш амбітні плани на 2022-2023 рр. Так у 2022 році планується виділити на інвестиційний процес 30305 тис. грн., а у 2023 році – 32035 тис. грн. [55].

У якості джерел фінансування капітальних інвестиції плануються власні фінансові ресурси.

## **Висновки до розділу 2.**

ПрАТ «УДП» було створено у 1944 році під назвою «Радянське Дунайське державне пароплавство», у 1994 році воно було реструктуризоване у відкрите акціонерне товариство (ВАТ «УДП»), а у 2011 році, у відповідності до Закону України «Про акціонерні товариства», – у приватне акціонерне товариство (ПрАТ «УДП»).

За результатами дослідження нами з'ясовано, що ПрАТ «УДП» – це один із найбільших учасників судноплавного бізнесу не тільки в нашій країні, але й у Східній Європі, який за довгі роки своєї господарської діяльності засвідчив свій авторитет у якості надійного партнера і безумовного лідера в наданні послуг з перевезення вантажів і пасажирів як по морю, так і по річці, при цьому забезпечуючи високий рівень безпеки перевезень.

Отже, ПрАТ «УДП» має статус Національного перевізника №1 України і виконує близько 20% ринку всіх вантажних перевезень по річці Дунай.

Середньооблікова кількість штатних працівників у 2020 році сягла 1 429 осіб, що на 168 чоловік менш ніж у попередньому році.

В середньому на балансі підприємства знаходяться біля 56 річкових буксирів, 19 самохідних суховантажних суден та 239 одиниць несамохідного суховантажного флоту та інші.

Основними видами вантажів, що транспортуються річковим флотом ПрАТ «УДП», є в основному масові навалочні вантажі: руда, кам'яне вугілля, хімічні добрива, зернові культури тощо.

Однак, у 2020 році у порівнянні з минулим 2019 роком, масштаб перевезень скоротився на 247,2 тис. тонн або на 15,6%. Ця тенденція пов'язана з обмеженням експортних вантажопотоків по р. Дунай та скороченням об'ємів вантажопотоку у порту м. Ізмаїл під дією пандемії COVID-19.

У той же час, якщо у 2019 році пароплавство звітувало про збиток у розмірі 8635 тис. грн., то за результатами 2020 року підприємство отримало прибуток у обсязі 30 677 тис. грн. це стало можливо завдяки тому, що об'єми перевезень вантажоперевезень між закордонними містами-портами за результатами 2020 року в 1,5 рази перевищили обсяги аналогічних перевезень за 2019 рік.

Однак, у 2020 році план із капітального інвестування виконано на 22%. Загальна сума витрачених коштів склала 6 218 тис. грн. – це на 329 тис. грн. більше ніж у 2019 році. Однак, повинні констатувати той факт, що обсяги інвестицій є мізерними як у 2019 році, так і у поточному 2020 році.

Однак, не зважаючи на невдалий інвестиційний досвід 2020 року, підприємство склало оптимістичний план інвестування на 2021 рік. У поточному році на реалізацію програми капітального інвестування підприємство запланувало витратити 32 055 тис.

Згідно «Стратегічному плану розвитку ПрАТ «УДП», який було прийнято у 2019 році, товариство має ще більш амбітні плани на 2022-2023 рр. Так у 2022 році планується виділити на інвестиційний процес 30305 тис. грн., а у 2023 році – 32035 тис. грн.



## **РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ ПІДПРИЄМСТВА**

### **3.1. Розробка моделі формування і реалізації інвестиційної політики підприємства**

Грунтуючись на результатах нашого дослідження, які викладені у попередніх розділах, ми дійшли висновку, що ПрАТ «УДП» протягом періоду, який ми вивчали, розробило «Стратегічний план розвитку ПрАТ «УДП» на 2019-20203 рр.» і проводило інвестиційну діяльність, яку за звітними даними важко назвати вдалою. Це пояснюється як браком вільних обігових коштів, так і наявністю багатьох проблем, які необхідно та можливо вирішити шляхом інвестування.

Спробуємо розробити модель формування і ефективної реалізації інвестиційної політики для ПрАТ «УДП» тому, що наявність стратегічного плану розвитку, складовою якого виступає план інвестиційного розвитку, ще не забезпечую позитивний результат. Підтвердженням цього є результати оцінки інвестиційної діяльності товариства за попередні роки.

Отже, з метою визначення ефективних напрямів вкладення інвестиційного капіталу необхідна розробка інвестиційної політики, яка буде ґрунтуватися на науковій базі.

Відомо, що процес формування та впровадження інвестиційної політики будь-якого суб'єкта господарювання представляє собою комплекс взаємопов'язаних і етапів (кроків), які дозволяють організувати повний цикл розробки та впровадження ефективної інвестиційної політики.

Науковці Коритько Т.Ю., Крук О.М. [56, с. 86-90] власний погляд на етапи інвестиційної політики утілили у алгоритм, який ми вважаємо найбільш вдалим, серед тих, що ми проаналізували. Їх пропозицію ми взяли за основу,

добробили алгоритм і пропонуємо його використати керівництву ПрАТ «УДП» з метою впровадження у власну господарську діяльність (рис. 3.1.).

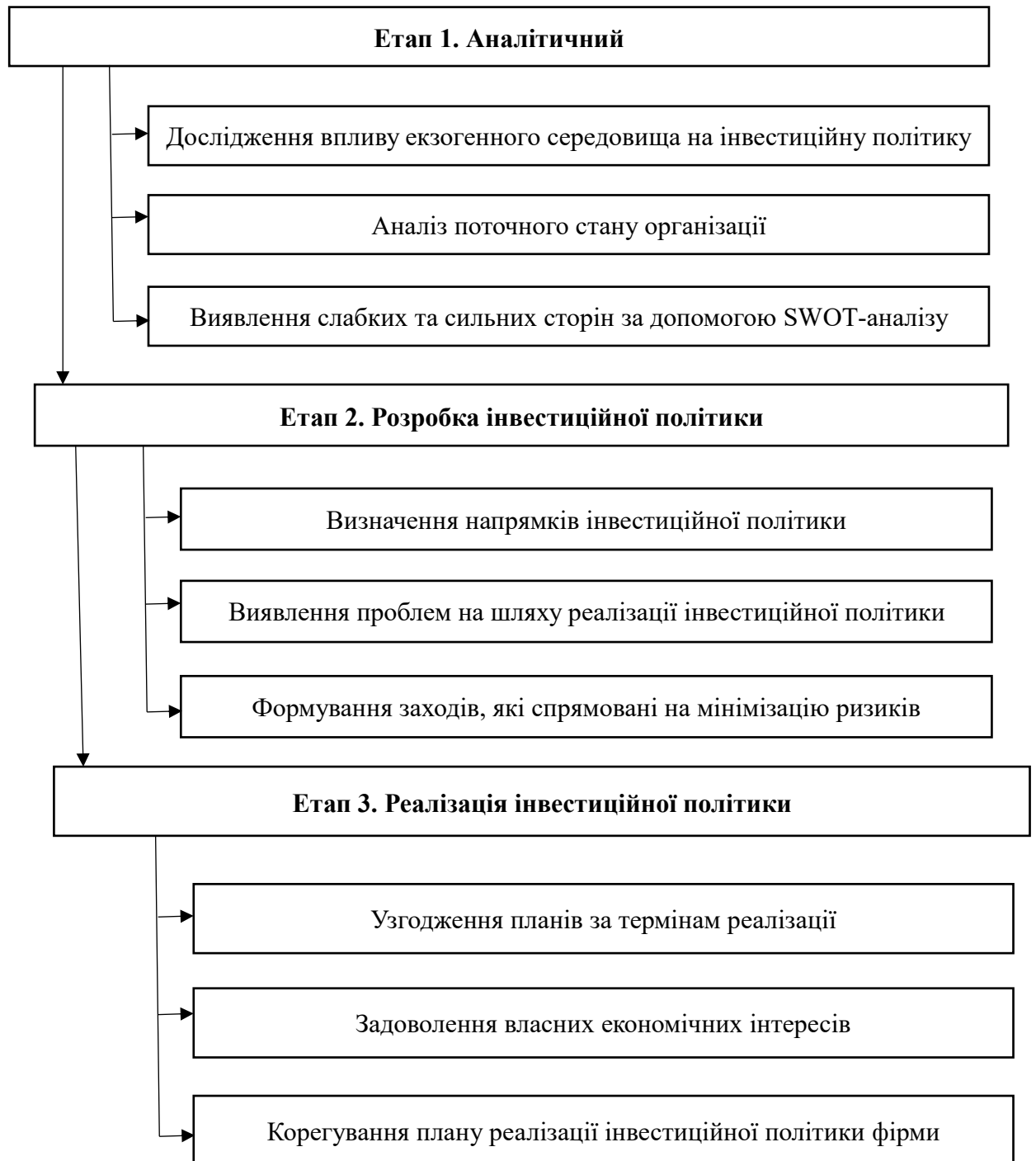


Рис. 3.1. Процес формування та реалізації інвестиційної політики підприємства: сутність та етапи

*Джерело: складено на базі [56]*

За допомогою процесу аналізу умов екзогенної середи, а також внутрішньої середи організації можливо виявити слабкі і сильні сторони, а також встановити конкурентні переваги, що надасть можливість окреслити найбільш перспективні напрямки інвестування, при мінімальних рівнях інвестиційних ризиків [57, с. 107-117].

Використовуючи інформацію, яка запропонована у вигляді рисунку 3.1., маємо можливість сформуванню й реалізації інвестиційної політики, яка буде враховувати особливості розвитку підприємств та специфіку їх інвестиційної діяльності.

Моделлю формування і реалізації інвестиційної політики фахівці вважають сукупність взаємозалежних процесів, які пов'язані з процесом формування і реалізацією інвестиційної політики, з урахуванням впливу макро- і мікроекономічного середовища підприємства (рис. 3.2.).

Модель, яка нами представлена дозволяє підсумувати фактори, що здійснюють вплив на процес розробки та впровадження інвестиційної політики підприємства.

На вході до моделі стоїть інформація про наявність і доступності економічних ресурсів, рівень попиту на послуги компанії, ступінь конкуренції та місце фірми у конкурентному середовищі.

У процесі розроблення інвестиційної політики, яка має стати ефективною за фактом, важливо враховувати наявні джерела інвестування та надати їм оцінку з метою вибору найдешевшого.

Вплив керівництва підприємства на процес розробки і впровадження інвестиційної політики відбувається завдяки прямих зв'язків.

У той же час, зворотні зв'язки сприяють отриманню адміністрацією пароплавства даних про хід розробки і реалізації інвестиційної політики.

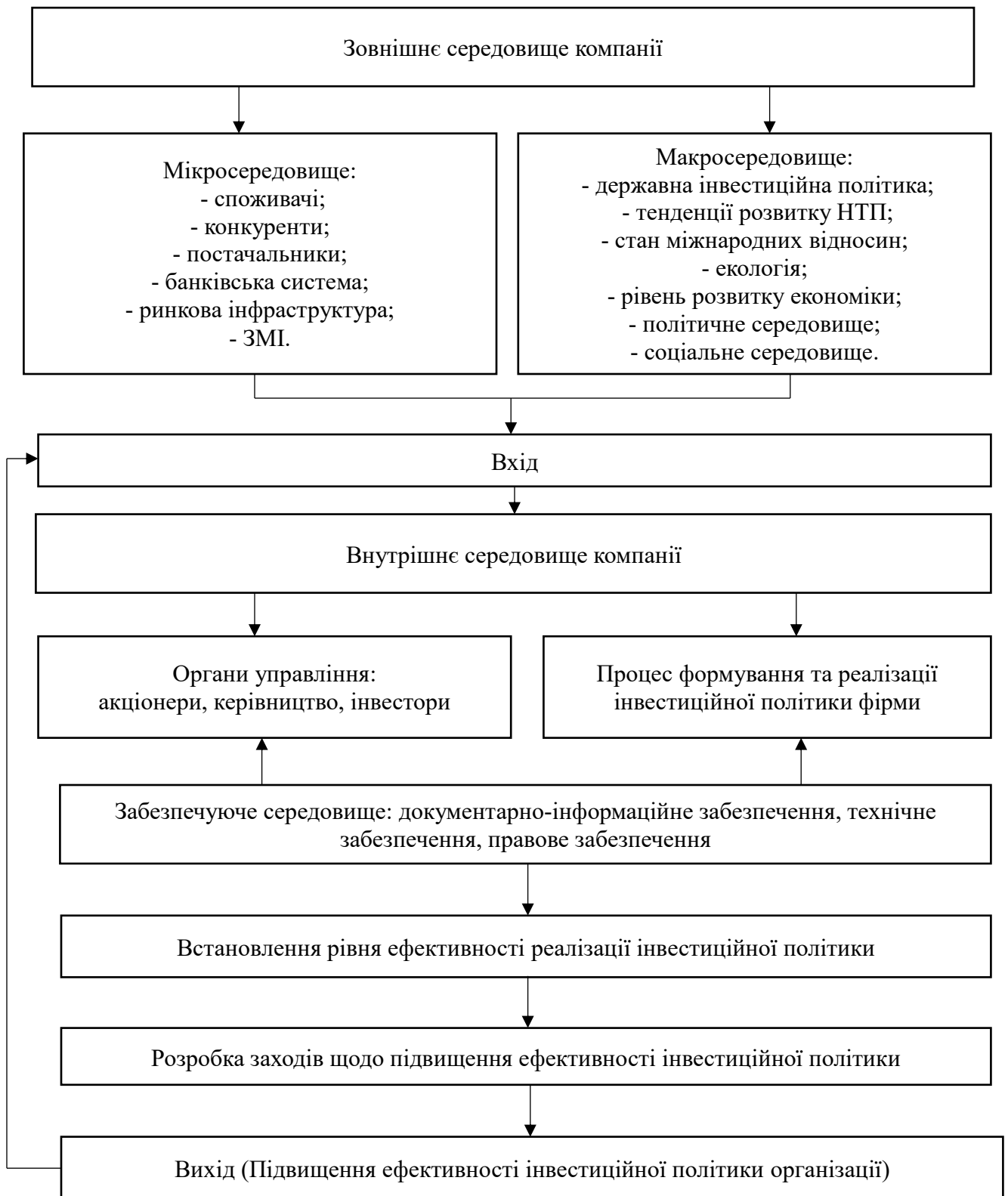


Рис. 3.2. Модель формування і реалізації інвестиційної політики організації

Джерело: складено на базі [56]

Сутність та інформаційне наповнення прямих і зворотних зв'язків можуть бути достатньо багатоманітним: інструкції і положення; плани, програми і заходи; накази і розпорядження; пропозиції; погоджувальні листи; нормативні документи та інші.

Однією серед важливих умов комплексності моделі, її ефективності та раціональності є присутність забезпечуючої середи, в рамках якої відбувається забезпечення моделі необхідною інформацією та документами будь-якого (технічного, правового забезпечення., економічного, статистичного, правового).

Виходом даної моделі є досягнута мета – підвищення ефективності інвестиційної політики компанії.

Присутність у моделі зворотного зв'язку гарантує вдале коригування результативності процесів розробки і реалізації. Організації проводять власну інвестиційну політику в умовах ринкової економіки, які постійно міняються, тому необхідно також брати до уваги дію непередбачених процесів, які супроводжують всі господарюючи суб'єкти на протязі формування і реалізації інвестиційної політики.

Вплив неочікуваних подій у процесі інвестування може бути незначним, однак відхилення отриманих фактичних показників від тих, що були прогнозованими може бути суттєвим. Отже, така ситуація свідчить нам по той факт, що динаміка показників, що ілюструють ефективність, знаходиться під впливом багатьох різних факторів, наприклад, сезонних, циклічних, форс-мажорних та безлічі інших.

Слід наголосити на тому, що ці тенденції не обов'язково носять суто неочікуваний характер, кожен виявлену невідповідність плановому показнику (орієнтиру) можна, при детальному аналізі, пояснити рядом закономірних причин. Таким чином, при проведенні певних заходів у рамках інвестиційної політики, необхідно постійно моніторити процес, щоб вчасно проваджувати

необхідні заходи, які будуть коректувати поточний стан справи і тим самим, сприяти досягненню запланованих показників, термінів тощо.

Отже, своєчасне виявлення проблем, які не дозволяють досягти фактичним даним прогнозованого рівня, дозволяє менеджерам підприємства:

- знайти найбільш дієві способи підвищення ефективності реалізації розробленої інвестиційної політики компанії;

- встановити перспективні напрями реалізації інвестиційної політики;

- скоригувати цільові орієнтири інвестиційної політики компанії.

Отже, як результат успішної реалізації інвестиційної політики підприємства, здійснюється задоволення економічних інтересів всіх учасників інвестиційного процесу. Цими економічними інтересами зазвичай слугують: збільшення чистого прибутку компанії, підвищення заробітних плат, виплата премій персоналу, наявність дивідендів, і, як підсумок, забезпечується сталий розвиток підприємства, формуються та укріплюються конкурентні переваги.

### **3.2. Удосконалення процесу розробки інвестиційної політики ПрАТ «УДП»**

З метою удосконалення процесу розробки інвестиційної політики ПрАТ «УДП» та виявлення перспективних напрямків інвестування, що будуть сприяти підвищенню результативності діяльності підприємства, яке ми досліджуємо ми проведемо перший етап – аналітичний (рис. 3.1.), який притаманний процесу формування та реалізації інвестиційної політики підприємства

Найбільш дієвим та поширеним методом для здійснення комплексної оцінки стану будь-якого підприємства є SWOT-аналіз. За його допомогою можливо проаналізувати сильні та слабкі сторони організації, а також, у той же

час, виявити можливості та загрози з боку зовнішнього оточуючого середовища (табл. 3.1.).

Таблиця 3.1.

## SWOT-аналіз діяльності ПрАТ «УДП»

<b>Сильні сторони</b>	<b>Слабкі сторони</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Досвід роботи більш ніж 70 років.</li> <li>2. Відомість торговельної марки.</li> <li>3. Традиції високої якості послуг.</li> <li>4. Стала база фрахтівників.</li> <li>5. Великий за тоннажем та тягою флот.</li> <li>6. Власні судноремонтні та суднобудівні потужності.</li> <li>7. Досвідчені кадри.</li> <li>8. Налагоджена система навчання та підвищення кваліфікації кадрів.</li> <li>9. Власна навчальна база.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Орієнтація на сировину базу для ГМК.</li> <li>2. Обмеження «третього прапору» у крані-сусідки Румунії.</li> <li>3. Залежність від гідро-навігаційних умов на Дунаї.</li> <li>4. Значний середній вік суден флоту.</li> <li>5. Високий середній вік плавскладу.</li> <li>6. Висока енергоємність діяльності.</li> <li>7. Відсутність власних коштів на фінансування оновлення флоту.</li> <li>8. Відсутність можливості оперативна приймати стратегічні рішення.</li> </ol>
<b>Можливості</b>	<b>Загрози</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Збільшення обсягів перевезень за рахунок розширення номенклатури вантажів, зміни логістичних схем.</li> <li>2. Оновлення та будівництво флоту на власних потужностях.</li> <li>3. Впровадження енергозберігаючих та енергоефективних технологій.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Послаблення позицій України на Дунаї.</li> <li>2. Падіння попиту на сировину для ГМК.</li> <li>3. Невідповідність характеристик наявного флоту правилам країн Європи.</li> <li>4. Можливість настання природних форс-мажорів.</li> <li>5. Військові дії на території України.</li> </ol>

За результатами SWOT-аналіз виокремлено чинники впливу на господарську діяльність акціонерного товариства «УДП» (табл. 3.2.).

Таблиця 3.2.

## Фактори впливу на господарську діяльність ПрАТ «УДП»

№ з/п	Група факторів	Підгрупа факторів	Синтетичний показник-фактор	Аналітичний показник-фактор
1	2	3	4	5
1.	Економічні	Рівень доходів	Вантажо-обіг	Обсяг перевезень вантажів Середня відстань перевезень вантажів Структура перевезень за напрямками і видами вантажів Розмір партії (довгострокові контракти) Сезонність

Продовження табл. 3.2.

1	2	3	4	5
			Пасажиро-обіг	Обсяг перевезень пасажирів Середня відстань перевезень пасажирів Сезонність Структура пасажирських перевезень за напрямками Тип пасажирських перевезень (круїзи, екскурсії)
			Тарифні ставки	Величина фрахтових ставок Ставки за оперування
		Рівень витрат	Рівень цін на паливно-мастильні матеріали для суден Утримання екіпажу (заробітна плата, харчування, страхування, навчання, проїзд та ін.) Технічне забезпечення та експлуатаційний ремонт Суднові збори Навігаційні витрати Експлуатаційні затрати на перевезення, перевантаження і зберігання вантажів Інші адміністративно-управлінські витрати Амортизація	
2.	Ринкові (маркетингові)	-	Конкуренція з боку інших судновласників Привабливість компанії для споживачів Наявність застосування реклами Цінова політика Збутова політика Вибір економічно-вигідних каналів реалізації послуг Асортимент послуг, які надаються Рейтинг компаній Наявність комбінованих перевезень Наявність спеціалізованих перевезень Кількість контрактів	
3.	Техніко-технологічні	Типи суден та їх характеристика	Вантажопідйомність Конструктивні особливості суден Тип і потужність силової установки Ступінь оснащення засобами механізації і автоматизації Вік суден	
		Характеристики водних шляхів і метеоумов плавання	Тривалість навігації Район плавання судна Швидкість течій Вітро-хвильовий режим Пропускна спроможність шлюзів, ступінь їх автоматизації і механізації Габарити суднового ходу Планове чи щорічне закриття причалів, каналів, викликане виконанням технічних робіт Зміна фарватерів з технічних причин	



## Продовження табл. 3.2.

1	2	3	4	5
		Використання транспортного флоту		Коефіцієнт ходового часу з вантажем Коефіцієнт завантаження Швидкість ходу Завантаження флоту Коефіцієнт використання календарного періоду Коефіцієнт затримок в дорозі Коефіцієнт використання вантажопідйомності Коефіцієнт використання вантажомісткості Коефіцієнт використання пасажиромісткості Середня добова експлуатаційна швидкість Витрати часу на окремі операції Відношення фактичного коефіцієнта ефективності капіталовкладень до нормативного Стан оновлення флоту Організація роботи флоту Безпека поїздки чи доставки вантажу
4.	Кадровий потенціал	Забезпеченість кадрами		Наявність кадрів Плинність кадрів Стаж роботи Можливість створення робочих місць Рівень соціального захисту працівників Можливість кар'єрного росту
		Використання фонду оплати праці		Рівень заробітної плати Форма і система оплати праці та матеріального заохочення Рівень посадового окладу Рівень та наявність премій
		Продуктивність праці		Кваліфікація персоналу Рівень технічної та енергетичної озброєності праці Ступінь механізації і автоматизації праці Інтенсивність роботи Графік (режим) роботи Укріплення трудової дисципліни Скорочення непродуктивних витрат, Структурні зміни у виробництві Рівень наукової організації праці Рівень середньорічного виробітку 1 штатного працівника

## Продовження табл. 3.2.

5.	Організаційні	Форма організації підприємства	Форма власності Організаційна структура Наявність сформованої стратегії розвитку
		Організація перевезень	Вид сполучення (експорт, імпорт, МПП) Форма судноплавства Оперативність Розклад руху, тривалість та комфортність поїздки (для пасфлоту) Дотримання графіку руху Перспективне, поточне, оперативне планування Аналіз і облік відправлень суден Транспортна доступність, наявність розвинутої інфраструктури Швидкість оформлення документації Рівень наукової організації управління і виробництва
6.	Інноваційні	-	Рівень фінансування інноваційної діяльності Рівень впровадження удосконалених технологій виробництва Рівень впровадження та використання сучасних комп'ютерних технологій для навчання і наукових процесів Використання креативного потенціалу Реінжиніринг
7.	Екологічні	-	Відповідність нормативним рівням викидів відпрацьованих газів при використанні дизельних енергетичних установок Відповідність нормативно-допустимим показникам вмісту забруднюючих речовин в баластних водах, які скидаються в водні об'єкти Відповідність нормативним рівням вмісту сірки та азоту у відпрацьованих газах дизельних енергетичних установок Відповідність нормативним рівням утворення виробничого та побутового сміття
			Відповідність нормативним рівням утворення сміття при проведенні вантажних операцій Відповідність нормативним рівням (обсягу) скидів забруднених речовин у водні басейни Можливість забруднення водного середовища в результаті розливу нафтопродуктів при аварійних ситуаціях Можливість забруднення водного середовища в результаті незапланованого скиду в водне середовище сміття, залишків вантажу

## Продовження табл. 3.2.

8.	Форс-мажорні	Виняткові погодні умови, стихійні лиха	Урагани, бурі, повінь, мілководдя, нагромадження снігу, ожеледь, льодостав, землетруси, засуха.
		Явища соціального характеру	Масові заворушення, громадські протести, дії ворогів, оголошена та неоголошена війна, загроза війни, терористичні акти, протиправні дії третіх осіб, пожежі, вибухи, аварії, піратство
		Явища політичного характеру	Заборона експорту (імпорту), валютні обмеження або інші обмеження прав власності на сировину чи готову продукцію, закриття шляхів, потоків, каналів, перекатів.

З'ясовано, що у власній господарській діяльності ПрАТ «УДП» наштовхується на групу об'єктивних ризиків, що значно впливати на його результативність. У таблиці 3.3. сформовано перелік ризиків, які можуть позначитися на ефективності діяльності пароплавства.

Таблиця 3.3.

## Ризики в господарській діяльності «УДП»

Ризики	Опис ризиків
Навігаційні та погодні	ПрАТ «УДП» має річковий флот, який за своїми характеристиками придатний до експлуатації лише на р. Дунай, що робить компанію залежною в своїй діяльності від гідро-навігаційних умов на цій річці. Для Дунаю характерними є сезонні коливання рівнів води, що викликає протягом року тривалі періоди мілководдя та повноводдя, коли пароплавство не може використовувати провізну спроможність флоту на повну потужність через зниження осадки суден. Періодично раз на 5 – 7 років в особливо холодні зими річка замерзає, що може викликати повну зупинку руху на Дунаї протягом одного-двох місяців. Одним з ключових вантажопотоків ПрАТ «УДП» (до 30%) є зернові вантажі з Сербії та Угорщини. Посуха та неврожай в цих та інших придунайських країнах-експортерах зернових може суттєво скоротити вантажну базу пароплавства.
Загально-економічні	З урахуванням того, що до половини вантажної бази ПрАТ «УДП» складають експортні вантажі з портів України на порти інших придунайських країн, пароплавство в значній мірі залежить від загального стану економіки України та обсягів зовнішньої торгівлі. Значне податкове навантаження та необхідність відрахування до 75 % чистого прибутку компанії на дивіденди на державну частку не дозволяє пароплавству власними силами здійснювати оновлення та модернізацію флоту.

## Продовження табл. 3.3.

Ризики	Опис ризиків
Політичні	Постійна ротація керівних державних посад, зміни в законодавстві, необхідність реформування економіки унеможливають довгострокове планування. Військові дії на Донбасі та загострення відносин з Росією обмежили вантажопотоки експортного українського вугілля та транзитних російських вантажів.

Виходячи із отриманих вище результатів дослідження та з метою покращення фінансових результатів від господарської діяльності можна сформулювати наступні першочергові завдання для ПрАТ «УДП»:

- підвищення ефективності експлуатації флоту, що знаходиться на балансі товариства;
- оновлення технічної бази флоту;
- мінімізація зносу основних засобів;
- підвищення продуктивності праці персоналу товариства;
- збільшення фінансових показників діяльності підприємства та рентабельності тощо.

### **3.3. Обґрунтування доцільності впровадження інвестиційних проєктів з модернізації флоту на ПрАТ «УДП»**

Одним з головних факторів, що унеможлиблює виконання більшості завдань, що визначені нами вище як пріоритетні, є значний вік флоту, яким володіє ПрАТ «УДП». У якості підтвердження цього факту, у таблиці 3.4. наведемо дані, які ми отримали аналізуючи діяльність товариства.

Однак, спорудження або модернізація нових одиниць флоту вимагає суттєвих інвестиційних вкладень, тому при даному фінансовому стані пароплавства оновлення флоту можливе лише у тому разі, якщо залучити інвестиції із зовні, що зараз для підприємства є не бажаним.

Таблиця 3.4.

## Середній вік флоту, яким володіє ПрАТ «УДП»

Тип судна	Кількість одиниць	Середній вік, років
Морські суховантажні судна	6	26
Морські нафтоналивні судна	1	34
Пасажирські круїзні судна	4	44
Пасажирські на підводних крилах	5	32
Річкові буксири	56	45
тип «Київ»	1	55
тип «Рига-Іванове»	31	52
тип «Корнойбург»	3	51
тип «Сергій Авдєєнков»	8	43
тип «Запоріжжя»	9	38
тип «Ленінград»	4	33
Самохідні річкові суховантажні судна	19	35
тип «Капітан Авдєєнков»	15	37
тип «Капітан Ширков»	4	33
Несамохідні річкові суховантажні судна	242	28
баржі	45	38
баржі-секції	70	28
ліхтери	122	31
понтони	5	33
Несамохідні річкові наливні судна	3	30
Службово-допоміжний флот	89	56

*Джерело: складено за даними внутрішньої звітності ПрАТ «УДП»*

З урахуванням того, що будівництво нового буксиру-штовхача потужністю 2-3 тис. к. с. обійдеться у 3-5 млн дол. США, будівництво нових суден є недоцільним. Тому з метою модернізації флоту та підвищення ефективності його експлуатації ПрАТ «УДП» обрало варіант модернізації річкових буксирів шляхом зміни головного суднового обладнання – головних двигунів, дизель-генераторів і інших основних узлів.

На першому етапі модернізації флоту ПрАТ «УДП» рекомендується провести заміну судових дизель-генераторів на річкових буксирах типу «Рига –Іванове», «Запоріжжя» та «Сергій Авдєєнков». На другому – провести модернізацію річкових буксирів шляхом заміни судової енергетичної

установки. Паралельно, з метою оновлення несамохідного флоту, планується здійснювати будівництво барж типу SLG.

Отже, розглянемо детальніше рекомендовані до впровадження інвестиційні проекти ПрАТ «УДП».

Проект 1. Заміна дизель-генераторів на річкових буксирах. За замовленням ПрАТ «УДП» компанією «Морське інженерне бюро» розроблено технічний проект модернізації річкових буксирів типу «Рига – Іванове». Цей проект взято за основу для здійснення техніко-економічного обґрунтування проекту модернізації флоту пароплавства шляхом заміни дизель-генераторів річкових буксирів.

Проект модернізації річкових буксирів типу «Рига – Іванове» передбачає заміну суднових дизель-генераторів. В машинному відділенні судна демонтуються 2 дизель-генератори потужністю по 75 кВт кожен та на їх місце на модернізовані фундаменти встановлюються 2 нові дизель-генератори Weichai CCFJ75-W аналогічної потужності. При цьому, зберігаються та підключаються існуючі суднові системи (охолодження, паливна, змащення, газовипускна, електрообладнання).

Результатом проведеної модернізації стане підвищення економічної ефективності експлуатації судна за рахунок зменшення витрат на паливо, витрат на підтримання дизель-генераторів у належному технічному стані (ремонт та запчастини), збільшення частки знаходження судна в експлуатації внаслідок скорочення бюджету часу на ремонт.

На сьогодні дизель-генератори на річкових буксирах відпрацювали до 150000 мотогодин, тобто 3-4 терміни свого корисного використання. Вони потребують постійного ремонту для підтримання у робочому стані. При цьому, серійне виробництво змінно-запасних частин для цих дизель-генераторів припинено і знайти їх на ринку Європи неможливо. Зі складів вибрані всі наявні запаси і для замовлення запчастин необхідно оформляти під окремі

замовлення великі партії (мінімальні замовлення на суму від 20 тис. євро), що збільшує їх вартість та строки постачання.

Вартість запчастин для встановлених на буксирах ПрАТ «УДП» дизель-генераторів в 5-8 разів більше, ніж для сучасних аналогів.

Висока вартість запчастин та те, що дизель-генератори відпрацювали свій моторесурс 3-4 рази, робить вартість підтримання їх у належному технічному стані непомірно високою порівняно з новими двигунами. Так, наприклад, за останні 3 роки на ремонт і запчастини для дизель-генераторів на буксирах «Рига – Іванове» витрачено 900 тис. дол. США.

Нові дизель-генератори Weichai потребуватимуть першої моточистки через 10000 годин напрацювання, що становить до 5 років без ремонту. Капітального ремонту ці агрегати потребуватимуть після 15000 годин напрацювання, тобто через 7-8 років. При цьому витрати на фільтри та інші витратні матеріали протягом року становлять лише 500 дол. на 1 дизель-генератор.

Запчастини з демонтованих дизель-генераторів можуть бути використані для ремонту інших суден пароплавства.

Другим важливим фактором, який обумовлює економічну ефективність заміни дизель-генераторів, є зменшення витрат на паливо та мастила. Наприклад, дизель-генератори SKL є вкрай неекономними за сучасними стандартами і витрачають за паспортними даними  $244+10\%$  г/кВт\*год палива та 2,7 – 4,1 г/кВт год мастильних матеріалів. Тобто, їх питома витрата палива при однаковій потужності на 25-30% більше, ніж у сучасних аналогів.

З урахуванням того, що дизель-генератори витрачають, щонайменше, 30 тонн палива на рік (розрахунково на 2000 мотогодин), витрати на паливо (в цінах 2017 року при вартості палива 600 дол. за тону) становлять 18 тис. дол. на один агрегат. Останнім часом намітилася тенденція до поступового зростання вартості палива, що робить необхідність його економії ще більш актуальною.

Сучасні дизель-генератори, також, мають знижену гучність та вібрацію при роботі, що позитивно відобразиться на умовах праці суднових механіків.

За рахунок економії витрат на ремонт та паливо, при нормі дисконту в розмірі 12% заміна дизель-генераторів окупиться вже на 4 році експлуатації суден.

При обґрунтуванні стратегії фінансування цього інвестиційного проекту був здійснений вибір методів фінансування, визначені джерела фінансування інвестицій і їх структура.

Розглядається можливість фінансування проекту за рахунок залучення довгострокового фінансування, зокрема, випуску облігацій компанії, залучення коштів міжнародних фінансових організацій (ЄБРР, ЄІБ) або кредиту Китайської національної корпорації генеральних підрядів (ССЕС). Вибір конкретного джерела фінансування має бути здійснено після детальних розрахунків та дослідження умов і пропозицій фінансування.

Проект 2. Заміна головних двигунів на річкових буксирах ПрАТ «УДП».

Цей проєкт модернізації флоту передбачає підвищення ефективності його експлуатації за рахунок модернізації річкових буксирів із заміною судової енергетичної установки на двигуни «MTU», «JTEC», «Yanmar», «Caterpillar» або «MAN».

Окрім підвищення ефективності роботи та зменшення прямих витрат на паливо, технічне обслуговування, запчастини тощо, модернізація існуючого флоту більш потужними двигунами дозволить розширити район плавання та збільшити габарити караванів.

Вартість модернізації 1 судна за попередніми оцінками становить 1,5 млн. дол. США. Виходячи із середньостатистичного прибутку від роботи одного судна на рік період окупності витрат на модернізацію одного судна становитиме до 10 років.



Фінансування цього проєкту планується здійснити за рахунок залучення коштів міжнародної фінансової організації під гарантії, оформлені за участю вищого органу управління або оформлені під заставу майнових прав компанії.

Враховуючи тривалість процедури підготовки необхідних документів для залучення інституційного фінансування, заміну головних двигунів планується розпочати з 2020 року:

2020 р. – 3,0 млн дол. США (2 буксири);

2021 р. – 3,0 млн дол. США (2 буксири);

2022 р. – 4,5 млн дол. США (3 буксири);

2023 р. – 4,5 млн дол. США (3 буксири).

За умовами кредитування строк кредиту – 10 років, процента ставка – плаваюча, прив'язана до EURIBOR (LIBOR), погашення – рівними частинами раз у півріччя починаючи з 2024 року, сума погашення – 16,8 млн. дол. США або 2,4 млн. дол. США на рік.

Проєкт 3. Будівництво барж типу SLG на КСБСРЗ. Окремі типи наявних суховантажних барж пароплавства також мають великий середній вік і мають значний фізичний знос, що негативно позначається на ефективності їх експлуатації, тому поступово виникає необхідність їх оновлення.

Орієнтовна вартість будівництва нової секції типу «Європа-2» складає близько 800 тис. євро, при цьому, термін окупності становить 15-20 років. ПрАТ «УДП» має досвід будівництва на КСБСРЗ секцій типу SLG. Орієнтовна вартість будівництва на КСБСРЗ однієї секції з трьох ліхтерів-«донорів», які знаходяться на балансі пароплавства і простоюють у відстої через непристосованість до вимог сучасного фрахтового ринку, складає близько 5,0 млн грн.

У 2017 році програма будівництва барж типу SLG була відновлена – на КСБСРЗ збудована 1 одиниця.

З урахуванням поступового приросту обсягів перевезень вантажів, заплановано будівництво від 1 до 3 барж типу SLG на КСБСРЗ на рік, загалом 12 барж. Будівництво передбачає самофінансування, тобто його інвестування буде здійснюватися лише за рахунок власних коштів на загальну суму 60 млн грн упродовж 2019-2023 рр.

Використання на судах ПрАТ «УДП» енергетичних установок на скрапленому природному газі. З урахуванням сучасних тенденцій та стану технологій використання скрапленого природного газу (СПГ) в якості палива є найбільш економічно вигідним. У зв'язку з цим, в ПрАТ «УДП» на 2020 рік запланована розробка обґрунтування технічної можливості та економічної доцільності часткового переведення суден річкового флоту ПрАТ «УДП» на СПГ, що потребує вирішення наступних завдань:

- визначення області застосування СПГ на річковому транспорті;
- аналіз зарубіжного досвіду використання СПГ в якості палива;
- розробка технічних рішень газопаливних систем суден, що будуть використовувати СПГ в якості палива;
- виконання економічної оцінки доцільності використання СПГ в якості палива на річкових судах.

Відповідно до стратегії, підготовленої Європейською комісією, до 2025 р. всі великі річкові порти ЄС повинні бути обладнані пунктами бункерування СПГ. Важливим, з точки зору економіки, є зниження поточних витрат на експлуатацію суден при використанні природного газу за рахунок меншої вартості самого СПГ, підвищення ресурсу та надійності роботи двигунів, зменшення витрат мастила і зниження вимог до його якості.

Однак в даний час все більш актуальним аспектом використання природного газу на водному транспорті є екологічний фактор. Практичний досвід використання показує, що застосування СПГ в якості моторного палива дозволяє знизити викиди токсичних речовин в навколишнє середовище: оксиду

вуглецю – в 2,5 рази, оксиду азоту – в 2 рази, вуглецю – в 3 рази, задимленості – в 9 разів. Тому завдання переходу флоту на природний газ відноситься до числа пріоритетних для ПрАТ «УДП» в довгостроковій перспективі.

Завдання щодо розвитку ГВСП «КСБСРЗ» на 2019-2023 рр. Аналіз існуючої ситуації дозволив розробити заходи з підвищення рентабельності та конкурентоспроможності для ГВСП «КСБСРЗ», які полягатимуть у наступному:

- для завершення реконструкції та виконання капітального ремонту похилої підводної частини суднопідіймальної споруди – сліпу – планується виділити 2,5 млн грн в 2021 році. Реконструйований сліп дозволить збільшити технічні можливості заводу шляхом здійснення підйому для будівництва або ремонту суден вагою до 1500 тонн;

- при оновленні флоту ПрАТ «УДП» забезпечити використання виробничих потужностей ГВСП «КСБСРЗ»;

- враховуючи дефіцит обігових коштів, необхідно проводити роботи із залучення замовлень на будівництво суден для іноземних компаній лише за умови 100% передоплати.

### **Висновки до розділу 3.**

З метою удосконалення інвестиційної політики підприємства ми запропонували алгоритм, який відображає етапи інвестиційної політики, які мають бути опрацьовані фахівцями господарюючого суб'єкту.

Також нами сформовано модель формування й реалізації інвестиційної політики, яка враховує особливості розвитку пароплавства та специфіку його інвестиційної діяльності.

Модель, яка нами представлена дозволяє згрупувати фактори, що здійснюють вплив на процес розробки та впровадження інвестиційної політики підприємства. На вході до моделі стоїть інформація про наявність і доступності економічних ресурсів, рівень попиту на послуги компанії, ступінь конкуренції та місце фірми у конкурентному середовищі.

Виходом даної моделі є досягнута мета – підвищення ефективності інвестиційної політики компанії.

Наголошено на тому, що у процесі розроблення інвестиційної політики, яка має стати ефективною за фактом, важливо враховувати наявні джерела інвестування та надати їм оцінку з метою вибору найдешевшого.

З метою удосконалення інвестиційної політики ПрАТ «УДП», нами проведено роботу по впровадженню деяких етапів, що входять до алгоритму формування ефективної інвестиційної політики. У процесі чого виявлено сильні й слабкі сторони підприємства, його можливості та загрози, а також сформовано перелік потенційних ризиків. Що дало нам можливість сформулювати наступні першочергові завдання для ПрАТ «УДП»: підвищення ефективності експлуатації флоту, що знаходиться на балансі товариства; оновлення технічної бази флоту; мінімізація зносу основних засобів; підвищення продуктивності праці персоналу товариства; збільшення фінансових показників діяльності підприємства та рентабельності тощо.

На базі попередньо виявлених результатів, ми отримали змогу запропонувати упровадження інвестиційних проєктів з модернізації флоту на ПрАТ «УДП» та обґрунтували їх доцільність.

## ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі нами зроблено спробу запропонувати вирішення економічної наукової задачі, а саме удосконалити процес розробки інвестиційної політики ПрАТ «УДП». У результаті чого, нами виконано основні поставлені завдання.

Визначено сутність понять «інвестиції», «інвестиційна діяльність», «інвестиційна політика», «інвестиційна стратегія».

Під інвестиціями слід розуміти всі види матеріальних і нематеріальних вкладень, які направлені на отримання в майбутньому будь-якого виду ефекту: комерційного, бюджетного чи соціального.

Інвестування відбувається у процесі інвестиційної діяльності. Згідно з Законом України «Про інвестиційну діяльність» під інвестиційною діяльністю розуміється «сукупність практичних дій громадян, юридичних осіб і держави щодо реалізації інвестицій».

У той же час, необхідно відзначити, що інвестиційна діяльність входить до складу інвестиційної політики.

Отже, інвестиційна політика – це складова частина економічної політики, що проводиться господарюючим суб'єктами, яка включає такі дії: визначення структури, джерел та обсягів інвестицій, напрямів їх використання з урахуванням першочергових задач підприємств.

З'ясували, що, інвестиційна політика входить до складу інвестиційної стратегії, яка в свою чергу, є складовою загальної стратегії організації.

Інвестиційна стратегія – це набір довгострокових цілей інвестиційної діяльності господарюючого суб'єкту, які залежать від загальних завдань даної бізнес-одиниці, від його інвестиційної орієнтованості.

З'ясовано, що ефективна інноваційна політика потребує ретельного підходу до її розробки та методики оцінки. Тому нами розглянуто інформацію, щодо етапів формування інвестиційної політики та методики її оцінки.

Доведено, що розробка й впровадження інвестиційної політики – це комплексний процес, який потребує присутності на підприємстві кваліфікованих кадрів, що повинні мати як теоретичну базу, так і практичний досвід, які будуть спеціалізуватися суто на вирішення питань інвестиційної політики, а також наявності інвестиційних ресурсів.

Наголошено на тому, що інвестиційна політика певного господарюючого суб'єкта повинна відповідати його специфіці та масштабу виробництва, має бути задокументована, постійно переглядатися та коректуватися, доступна всім зацікавленим особам (партнерам, інвесторам, банкам) все це дозволить підприємству ефективно реалізувати інвестиційну стратегію та зберегти конкурентоспроможність компанії.

Надано комплексну характеристику ПрАТ «УДП». Підприємство було створено у 1944 році під назвою «Радянське Дунайське державне пароплавство», у 1994 році воно було реструктуризоване у відкрите акціонерне товариство (ВАТ «УДП»), а у 2011 році, у відповідності до Закону України «Про акціонерні товариства», – у приватне акціонерне товариство (ПрАТ «УДП»).

За результатами дослідження нами з'ясовано, що ПрАТ «УДП» – це один із найбільших учасників судноплавного бізнесу не тільки в нашій країні, але й у Східній Європі, який за довгі роки своєї господарської діяльності засвідчив свій авторитет у якості надійного партнера і безумовного лідера в наданні послуг з перевезення вантажів і пасажирів як по морю, так і по річці, при цьому забезпечуючи високий рівень безпеки перевезень.

Отже, ПрАТ «УДП» має статус Національного перевізника №1 України і виконує близько 20% ринку всіх вантажних перевезень по річці Дунай.

Середньооблікова кількість штатних працівників у 2020 році сягла майже 1 429 осіб, що на 168 чоловік менш ніж у попередньому році.

В середньому на балансі підприємства знаходяться біля 56 річкових буксирів, 19 самохідних суховантажних суден та 239 одиниць несамохідного суховантажного флоту та інші.

Основними видами вантажів, що транспортуються річковим флотом ПрАТ «УДП», є в основному масові навалочні вантажі: руда, кам'яне вугілля, хімічні добрива, зернові культури тощо.

Однак, у 2020 році у порівнянні з минулим 2019 роком, масштаб перевезень скоротився на 247,2 тис. тонн або на 15,6%. Ця тенденція пов'язана з обмеженням експортних вантажопотоків по р. Дунай та скороченням об'ємів вантажопотоку у порту м. Ізмаїл під дією пандемії COVID-19.

За даними 2020 р. обсяг перевезень вантажів по р. Дунай склав 1 100 000 тонн, що у порівнянні із 2019 р. менше на 199 100 тонн або на 15,3%.

За звітний 2020 р. загальний об'єм вантажообігу по морю склав 238,7 тис. тонн, що у порівнянні з аналогічними результатами 2019 р., менше на 48,1 тис. тонн (або на 16,8%).

У той же час, якщо у 2019 році пароплавство звітувало про збиток у розмірі 8635 тис. грн., то за результатами 2020 року підприємство отримало прибуток у обсязі 30 677 тис. грн. це стало можливо завдяки тому, що об'єми перевезень вантажоперевезень між закордонними містами-портами за результатами 2020 року в 1,5 рази перевищили обсяги аналогічних перевезень за 2019 рік.

Впроваджені у 2020 році нові організаційні заходи сприяли тому, що на 5,2% зросла ефективність транспортної роботи в загалі. Наприклад, якщо у 2019 році на 1 тис. кілат транспортної роботи акціонерного товариства воно отримувало біля 6,14 доларів США доходу від перевезень, то у 2020 році цей показник сягнув рівня 6,46 доларів США.

Прибуткова діяльність усіх структурних одиниць пароплавства (за виключенням, пасажирського флоту, який не експлуатувався у зв'язку з пандемією COVSD-19) дозволила отримати пароплавству найкращий фінансовий результат за останні 10 років.

Однак, план за капітальними інвестиціями на 2020 рік був виконаний лише на 22%. Загальна сума витрачених коштів склала 6 218 тис. грн. Цей факт, пояснюється тим, що пароплавство отримало у 2019 році за його результатами збиток і тому коштів на інвестування у повному обсязі забракло. На капітальне будівництво витратили 673 тис. грн., а це 6,7% від планового обсягу. На придбання основних фондів 4701 тис. грн., що склало 41,6% від плану. На придбання нематеріальних активів витрачено 814 тис. грн., а це 20,4% від планових інвестицій. Модернізацію основних засобів взагалі не проводили, тому інвестиційні кошти на дану статтю витрат не витратили.

Однак, не зважаючи на невдалий інвестиційний досвід 2020 року, підприємство склало оптимістичний план інвестування на 2021 рік. У поточному році на реалізацію програми капітального інвестування підприємство запланувало витратити 32 055 тис.

Згідно «Стратегічному плану розвитку ПрАТ «УДП», який було прийнято у 2019 році, товариство має ще більш амбітні плани на 2022-2023 рр. Так у 2022 році планується виділити на інвестиційний процес 30305 тис. грн., а у 2023 році – 32035 тис. грн.

З метою удосконалення інвестиційної політики підприємства ми запропонували алгоритм, який відображає етапи інвестиційної політики, які мають бути опрацьовані фахівцями господарюючого суб'єкту. Алгоритм складається із етапів та підетапів. Перший етап – аналітичний, другий – розробка інвестиційної політики, третій етап – практичний, а саме реалізація інвестиційної політики підприємства.



Також нами сформовано модель формування й реалізації інвестиційної політики, яка враховує особливості розвитку пароплавства та специфіку його інвестиційної діяльності.

Модель, яка нами представлена дозволяє згрупувати фактори, що здійснюють вплив на процес розробки та впровадження інвестиційної політики підприємства. На вході до моделі стоїть інформація про наявність і доступності економічних ресурсів, рівень попиту на послуги компанії, ступінь конкуренції та місце фірми у конкурентному середовищі.

Виходом даної моделі є досягнута мета – підвищення ефективності інвестиційної політики компанії.

Наголошено на тому, що у процесі розроблення інвестиційної політики, яка має стати ефективною за фактом, важливо враховувати наявні джерела інвестування та надати їм оцінку з метою вибору найдешевшого.

Як результат успішної реалізації інвестиційної політики підприємства, здійснюється задоволення економічних інтересів всіх учасників інвестиційного процесу. Цими економічними інтересами зазвичай слугують: збільшення чистого прибутку компанії, підвищення заробітних плат, виплата премій персоналу, наявність дивідендів, і, як підсумок, забезпечується сталий розвиток підприємства, формуються та укріплюються конкурентні переваги.

З метою удосконалення інвестиційної політики ПрАТ «УДП», нами проведено роботу по впровадженню деяких етапів, що входять до алгоритму формування ефективної інвестиційної політики. У процесі чого виявлено сильні й слабкі сторони підприємства, його можливості та загрози, а також сформовано перелік потенційних ризиків. Що дало нам можливість сформулювати наступні першочергові завдання для ПрАТ «УДП»: підвищення ефективності експлуатації флоту, що знаходиться на балансі товариства; оновлення технічної бази флоту; мінімізація зносу основних засобів;

підвищення продуктивності праці персоналу товариства; збільшення фінансових показників діяльності підприємства та рентабельності тощо.

З'ясовано, що одним з головних факторів, що унеможлиблює виконання більшості завдань, що визначені нами вище як пріоритетні, є значний вік флоту, яким володіє ПрАТ «УДП».

Отже, на базі попередньо виявлених результатів, ми отримали змогу запропонувати упровадження інвестиційних проектів з модернізації флоту на ПрАТ «УДП» та обґрунтували їх доцільність.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Бланк И.А. Управление инвестициями предприятия. К.: Ника-Центр, 2003. 408 с.
2. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18.09.1991 р. № 47, ст. 647. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12#Text> (дата звернення: 08.12.2020).
3. Про оподаткування прибутку підприємства: Закон України від 18.09.1991 р. № 47, ст. 647. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/334/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 08.12.2020).
4. Податковий кодекс України: Закон України №2755-VI від 02.12.2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 08.12.2020).
5. Господарський кодекс України: Закон України № 436-IV від 16.01.2003 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86%D1%96%D1%97#w1\\_1](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%86%D1%96%D1%97#w1_1) (дата звернення: 09.12.2020).
6. Федоренко В.Г. Інвестиційний менеджмент: навч. посіб. 2-ге вид. доп. К.: МАУП. 2001. 280 с.
7. Федоренко В.Г. Інноваційний менеджмент: навч. посіб. К.: МАУП. 2003. 305 с.
8. Крупка М.І. Фінансово-кредитний механізм інноваційного розвитку економіки України. Львів: Видавн. центр Льв. нац. ун-ту ім. І. Франка, 2001. 608 с.
9. Пересада А.А. Основы инвестиционной деятельности: монография К.: Либра, 1996. 344 с.

10. Гитман Л., Джонк М. Основы инвестирования: учебник. М.: Дело, 1997. 1008 с.
11. Шарп У.Ф., Александер Г., Бейли Дж. Инвестиции: учебник. М.: Инфра-М, 2010. 1028 с.
12. Кейнс Дж. Общая теория занятости, процента и денег. М.: Прогрес, 1978. 498 с.
13. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. Изд. 2-е, т.т. 23-25 (ч. I, II). М.: Гос. изд-во политической литературы, 1959.
14. Сорока Л.М. Економічна сутність інвестицій та теоретичні основи інвестування. *Ефективна економіка*. № 2. 2014. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2888> (дата звернення: 14.11.2020).
15. Коршуков В.В. Экономика организации (предприятия). Теория и практика: учебник для бакалавров. Москва: Юрайт, 2015. 433 с.
16. Константинов В.І. Теоретичні основи інвестиційної політики підприємства. URL: <http://conf.management.fmm.kpi.ua/proc/article/view/101090> (дата звернення: 19.11. 2020).
17. Бланк И.А. Основы финансового менеджмента. К.: «НикаЦентр», 1999. Т. 2. 510 с.
18. Бочаров О.В. Інвестиційна політика як складова інвестиційної стратегії: монографія. Харків: ХПТУ, 2019. 309 с.
19. Віленьський В.В. Управління інвестиційної діяльністю сучасних підприємств: підручник. К.: Либідь. 2018. 421 с.
20. Зайцев Н.Л. Экономика, организация и управление предприятием: учеб. пособие. М.: ИНФРА, 2012. 455 с.
21. Современный экономический словарь. / Под общ. ред. Б.А. Райзберга. 6-е изд., перераб. и доп. Москва: Инфра-М, 2010. 512 с.
22. Бланк И.А. Основы инвестиционного менеджмента. К.: «Ника-Центр», 2001. Т. 1. 508 с.

23. Губенко З.В. Інвестиційна політика та інвестиційні процеси внутрішньому середовищі підприємств: монографія. К.: Наукова думка, 2008. 390 с.

24. Гацуляк Л.В. Інноваційна політика розвинених країн в умовах становлення інноваційної економіки. *Ефективна економіка*. 2014. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3330> (дата звернення: 21.11.2020).

25. Васьківська К.В., Сич О.А. Фінансовий менеджмент: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закладів. Львів: «ГАЛИЧ-ПРЕС», 2017. 236 с. URL: <https://financial.lnu.edu.ua/wp-content/uploads/2015/10/%D0%BF%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA-%D0%A4%D0%9C-30.pdf> (дата звернення: 30.11.2020).

26. Інвестування: конспект лекцій для студентів. / Уклад.: Скоробогатова Н.Є. К.: НТУУ «КПІ», 2013. 120 с. URL: [http://skorobogatova.edu.kpi.ua/wp-content/uploads/2017/08/Konspekt-lektsij\\_Investuvannya.pdf](http://skorobogatova.edu.kpi.ua/wp-content/uploads/2017/08/Konspekt-lektsij_Investuvannya.pdf) (дата звернення: 07.12.2020).

27. Матюшенко І.Ю. Інвестування (в контексті міжнародної інтеграції України): навч. посібн. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2013. 396 с. URL: <http://international-relations-tourism.karazin.ua/themes/irtb/resources/71cd071928e146097e2db0b133a82f01.pdf> (дата звернення: 10.12.2020).

28. Інвестування: практикум. / За наук. ред. Т.В. Майорової. К.: КНЕУ, 2012. 577 с.

29. Бланк О.І., Ситник Г.В., Андрієць В.С. Управління фінансами підприємств: підручник. 2-ге вид., переробл. і доповн. Київ: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2017. 792 с.

30. Бланк І.О., Гуляєва Н.М. Інвестиційний менеджмент: підручник. / За ред. А.А. Мазаракі. К.: КНТЕУ, 2003. 398 с.

31. Бланк І.О., Ситник Г.В. Управління фінансами підприємств і об'єднань: навч. посіб. К.: КНТЕУ, 2006. 183 с.
32. Голубев Д.І. Етапи розробки інвестиційної політики підприємства. *Економіка та держава*. № 10. 2014. С. 97-99. URL: <http://www.economy.in.ua/?op=1&z=2954&i=20> (дата звернення: 28.11.2020).
33. Закордонець С.В. Особливості розробки інвестиційної політики сучасних підприємств: монографія. К.: Обрій, 2015. 408 с.
34. Сауляк К.П. Інвестиційна політика: сутність, принципи та особливості формування: монографія. Львів: Свідачо, 2018. 257 с.
35. Захарєєв В.Г. Етапи інвестиційної діяльності промислових підприємств: навч. посіб. К.: Обрій, 2017. 354 с.
36. Самайчук С.І. Формування та реалізація інвестиційної політики підприємства як важливого чинника їх стратегічного розвитку. *Ефективна економіка*. 2019. № 6. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=7105> (дата звернення: 18.01.2021).
37. Краус Н.М. Інвестиційний менеджмент: навч.-метод. посіб. Полтава: Астроя, 2011. 176 с. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/300240245.pdf> (дата звернення: 25.01.2021).
38. Шморгун О.Д. Інвестиційна політика підприємств. *Економіка і менеджмент культури*. 2013. № 2. С. 3-11.
39. Польшаков В.І., Ткаченко Н.В. Інвестиційний менеджмент: навч. посіб. К.: Кондор, 2009. 172 с.
40. Швець В.Г., Ковтун Н.В. Методичні засади організації статистичного дослідження інвестиційних процесів. *Наукові праці НДФІ*. Київ: НДФІ. 2003. Випуск 3(22). С. 185-193.
41. Ковтун Н.В. Використання системного підходу в статистичному дослідженні інвестиційного процесу та інвестиційної діяльності. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені*

*Володимира Гнатюка*. Серія: економіка. Тернопіль: Видавничий відділ ТНПУ. 2004. № 17. С. 230-235.

42. Бойко А.П. Методи оцінки ефективності інвестиційної політики. К.: ВІРА-Р. 2009. 225 с.

43. Яценко В.С., Сибоглова К.В. Оцінка інвестиційної політики: монографія. Х.: Справа, 2013. 425 с.

44. Офіційний сайт ПрАТ «УДП». URL: <https://udp.one/ua/o-kompani/struktura-predpriyatiya> (дата звернення: 22.12.2020).

45. Статут ПрАТ «УДП». URL: <https://udp.one/ua/o-kompani/ustav-predpriyatiya> (дата звернення: 23.12.2020).

46. Про затвердження переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 р. № 83. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/83-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 02.02.2021).

47. Структура ПрАТ «УДП». URL: <https://udp.one/ua/o-kompani/struktura-predpriyatiya> (дата звернення: 12.03.2021).

48. Вакансії. URL: <https://udp.one/ua/informaciya1/vakansii> (дата звернення: 15.03.2021).

49. Приватне акціонерне товариство «Українське Дунайське пароплавство». URL: <https://clarity-project.info/smida/01125821?year=2020> (дата звернення: 14.05.2021).

50. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні: Закон України від 16 липня 1999 року № 996-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text> (дата звернення: 14.03.2021).

51. Про затвердження Порядку оприлюднення інформації про діяльність державних унітарних підприємств та господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі,

а також господарських товариств, 50 і більше відсотків акцій (часток) яких належать господарським товариствам, частка держави в яких становить 100 %: Постанова Кабінету Міністрів України від 09.11.2016 р. № 1067. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1067-2016-%D0%BF#Text> (дата звернення: 14.03.2021).

52. Положення про веб-сайт ПрАТ «УДП». Ізмаїл: ПрАТ «УДП». 34 с.

53. Фінансова звітність ПрАТ «УДП» за 2019-2020 рр. URL: <https://udp.one/ua/informaciya1/finansovaya-otchetnost> (дата звернення: 17.06.2021).

54. Кадрова політика ПрАТ «УДП» [https://udp.one/ua/o-kompani/politiki/kadrovaya-politika-chao-udp?sarched=%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F+%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83&advsearch=allwords&highlight=ajaxSearch\\_highlight+ajaxSearch\\_highlight1+ajaxSearch\\_highlight2](https://udp.one/ua/o-kompani/politiki/kadrovaya-politika-chao-udp?sarched=%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F+%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%83&advsearch=allwords&highlight=ajaxSearch_highlight+ajaxSearch_highlight1+ajaxSearch_highlight2) дата звернення: (29.07.2021).

55. Стратегічний план розвитку ПрАТ «УДП» на 2019-20203 рр. Ізмаїл: ПрАТ «УДП». 80 с.

56. Коритько Т.Ю., Крук О.М. Процес формування інвестиційної політики підприємств. *Вісник Донбаської державної машинобудівної академії*. 2016. № 3 (39). С. 86-90.

57. Завицька О.Т. Методика оцінки інвестиційної привабливості проєктів. *Економіка промисловості*. 2010. № 2. С. 107-117.