
Зміни у глобальному фінансуванні судноплавства: причини та наслідки

Ольга Копилова

Кафедра Економіки і фінансів, Одеський національний морський університет, Одеса,
Україна
ORCID 0000-0002-9163-3369

Для цитування цієї статті:

Копилова Ольга. Зміни у глобальному фінансуванні судноплавства: причини та наслідки. International Science Journal of Management, Economics & Finance. Vol. 3, No. 6, 2024, pp. 45-53. doi: 10.46299/j.isjmef.20240306.04.

Надійшла до редакції: 05 листопада 2024 р.; **Схвалено:** 30 листопада 2024 р.;

Опубліковано: 01 грудня 2024 р.

Анотація: Стаття присвячена аналізу змін у глобальному фінансуванні судноплавства в сучасних нестабільних політичних та економічних умовах. Автор визначає проблему ризикованості фінансування судноплавства та головні причини скорочення його кредитування зі сторони банківського сектору. Визначено, що невиконання зобов'язань та відшкодування морських кредитів зазвичай спричинені нестабільними фрахтовими ставками. Проаналізовано динаміку морських перевезень та обсягів кредитування судноплавства за 2006-2023 рр. та визначено, що зростання перевезень в останні роки не спричинило зростання обсягів кредитування, що в першу чергу пояснюється новими Базельськими стандартами. За допомогою співставлення індексів Petrofin Global Index та Global Fleet Growth Index за 2008-2023 рр. зроблено висновок, що лише 42% розширення флоту відбувається за рахунок традиційного банківського кредитування. Аналіз альтернативних джерел фінансування судноплавства дозволив розкрити переваги та недоліки залучення капіталу за допомогою емісії акцій та облігацій, використання лізингових схем (соло чи комплексно з іншими борговими інструментами), хедж-фондів та інвестиційних платформ. Проаналізовано динаміку цін акцій ТОП 4 судноплавних компаній, що вважаються найбільш інвестиційно привабливими станом на кінець 2023 року. Здійснено спробу виокремити головні чинники, що впливають на динаміку котирувань акцій компаній судноплавної галузі. Визначено зростаючу роль Direct Lending - прямого кредитування, особливо у сфері фінансування судноплавства. Зроблено висновки щодо перспектив та стримуючих факторів розвитку прямого кредитування, таких як необхідність формування платформ супутніх послуг. Дослідження дає можливість розглянути проблему фінансування судноплавства під більш широким кутом, визначити нові альтернативні шляхи розвитку.

Ключові слова: судноплавство, судноплавні компанії, банки, умови невизначеності, ризику, корпоративна стратегія, флот, інвестиції.

1. Вступ

Судноплавство є провідним видом транспорту в усьому світі та вважається основою світової торгівлі, воно генерує щорічний дохід у розмірі майже пів трильйона доларів США у вигляді фрахтових надходжень. Цей бізнес відзначається нестабільністю та циклічністю, на нього комплексно впливають такі чинники як новини, законодавство, екологія, динаміка фінансових ринків, різноманітні глобальні економічні чинники, політичні та військові події.

У складній системі глобальної морської торгівлі фінансування суден є фундаментом, який підтримує амбіції судновласників і полегшує світовий потік товарів. Банківські установи відіграють ключову роль, пропонуючи необхідні фінансові ресурси для живлення судноплавної галузі. Банківські кредити вважаються історично найбільшим джерелом і найпоширенішим способом фінансування суден у судноплавній галузі. Сучасний інноваційний розвиток міжнародних судноплавних компаній визначається не тільки вимогами жорсткої ринкової конкуренції та сучасними підходами до забезпечення вимог безпеки експлуатації, а й необхідністю застосування інноваційних технологій декарбонізації, що вимагають дуже великий обсяг інвестицій.

Внаслідок глобальної фінансової кризи, що розпочалась в 2007 році, радикально змінилися підходи до фінансування судноплавства, значно скоротилися обсяги банківського кредитування, на передній план вийшла проблема пошуку альтернативних джерел розвитку.

2. Об'єкт і предмет дослідження

Об'єктом дослідження є особливості глобального фінансування судноплавства в посткризових умовах.

Предметом дослідження стали причини та наслідки змін у фінансуванні судноплавства в сучасних умовах на глобальному рівні.

3. Мета та задачі дослідження

Метою статті є визначення та дослідження змін у структурі фінансування судноплавства, аналіз причин скорочення банківського фінансування, передумов виникнення альтернативних джерел фінансування інновацій в суднопластві.

4. Аналіз літератури

Серед українських науковців проблеми фінансування судноплавної галузі аналізували А.С. Задерей та О.В. Сенько [1], М.В. Матвієнко [2]. Проблеми визначення та реалізації фінансової стратегії підприємств морського бізнесу аналізували О.В. Воркунова, К.О. Коцюбенко, Н.В. Ярова [3], В.В. Жихарева, Р.А. Бундюк, О.С. Власенко, М.С. Соколова[4] та інші.

Більшість досліджень із зазначеної тематики опубліковано закордонними авторами: W. Drobetz, D. Gounopoulos, A. Merikas, H. Schroder [5], O. Duru [6], G. Alexandridis, M.G. Kavussanos, Chi Y. Kim, D.A. Tsouknidis, I.D. Visvilis [7] та інші.

Таким чином виникає необхідність дослідження проблем та тенденцій глобального фінансування судноплавства під впливом сучасних політичних та економічних явищ.

5. Методи досліджень

Для досягнення поставлених завдань використано такі методи дослідження: аналіз, синтез, дедукція, індукція, аналогія, узагальнення, історичний та системний підхід.

6. Результати досліджень

Фінансування судноплавства, яке історично було стабільним особливо в європейських країнах, виконувало свої функції надзвичайно добре протягом десятиліть. Ситуація радикально змінилася внаслідок кризи судноплавства, яка почалася наприкінці 2008 року. У багатьох випадках капітальні витрати в межах існуючого фінансування не могли бути компенсовані через низькі фрахтові та чартерні ставки, які часто ледве покривали витрати.

Крім того, останніми роками вимоги до капіталу для банків, що фінансують судноплавство, стали набагато складнішими, частково через більш суворі наглядові правила, які зробили колись дуже привабливий бізнес-сегмент фінансування суден здебільшого непривабливим для комерційних банків [8].

Розглянемо проблему ризикованості фінансування судноплавства та головні причини скорочення його кредитування зі сторони банківського сектору.

На судноплавну галузь впливають два основні ризики: зміни операційних грошових потоків і зміни ринкової вартості активів. Точні оцінки потенційних збитків є максимально важливими для фінансових установ з точки зору кредитування, стратегії ціноутворення та управління кредитним ризиком. Після кризи 2007-2008 рр. спостерігалось уповільнення зростання світового попиту на морські перевезення та збільшення пропозиції нових суден, що призвело до різкого зниження вартості суден та ставок фрахту. В результаті відбулося масове неповернення кредитів та банкрутства судноплавних компаній. Це було здебільшого пов'язане з відсутністю надійних та точних моделей оцінки ризику кредитування судноплавних компаній в умовах невизначеності [9].

Невиконання зобов'язань та відшкодування морських кредитів зазвичай спричинені нестабільними фрахтовими ставками. Нижчі фрахтові ставки скорочують грошовий потік позичальника, що може призвести до невиконання кредиту, і в той же час вони знижують вартість судна, що використовується як забезпечення кредиту. Банки справляються з цією волатильністю, зберігаючи грошові запаси та переглядаючи умови кредитів, коли це необхідно. Переважна більшість випадків невиконання зобов'язань вирішується шляхом реструктуризації угод (наприклад, пропозицією більш тривалих схем окупності або тимчасовим зупиненням виплати відсотків), що призводить до високих показників відшкодування.

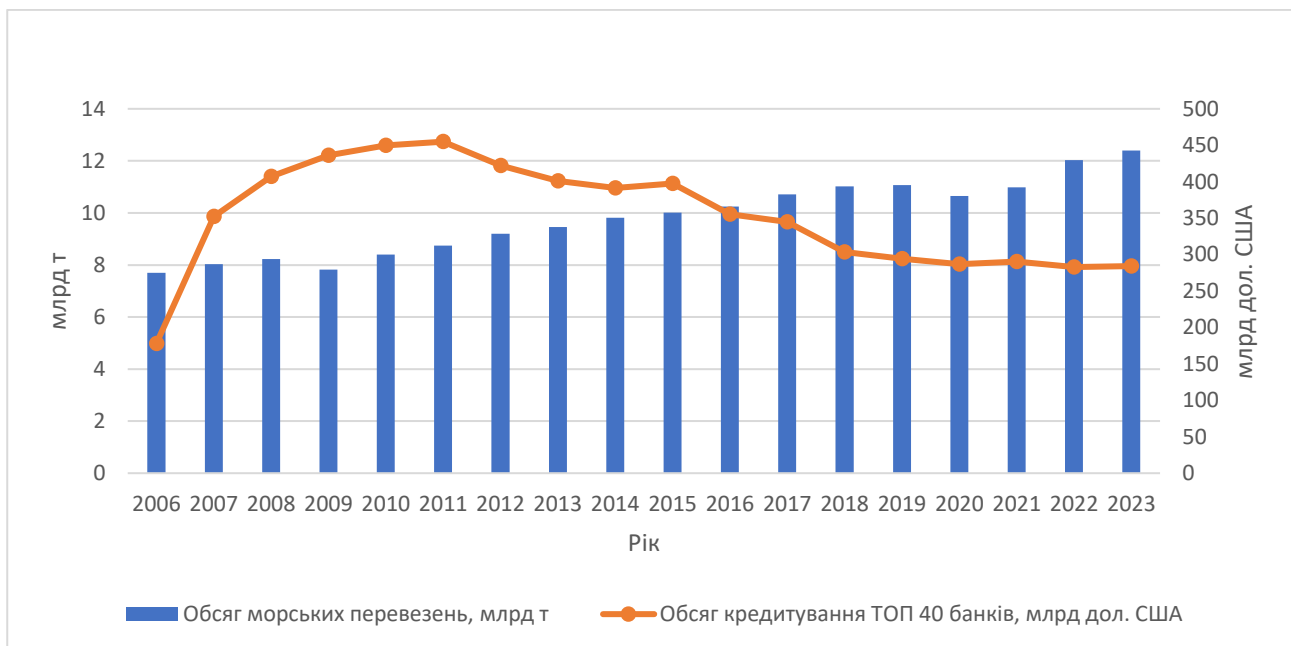


Рис. 1. Порівняння обсягів морських перевезень та обсягів банківського кредитування галузі, 2006-2023 рр. (складено автором за даними з [10, 11]).

Динаміка показників на малюнку 1 демонструє скорочення обсягів перевезень у посткризовому 2009 році на 409 млн т та у 2020 році на 425 млн т під впливом пандемії COVID-19. Одночасно, обсяг глобального фінансування реагує на зміни в обсягах морських перевезень не так швидко та глибоко. Це пов'язано з довгостроковим характером кредитування. З 2006 року до 2008 року ми спостерігаємо різке збільшення сукупного кредитування судноплавної галузі на майже 129% (див. малюнок 1), яке збіглося зі

збільшенням показників будівництва суден з 2007 року (3 189 суден) до 2009 року (4 219 суден). Навпаки, загальний портфель кредитування судноплавства не покращився з 2012 року, що зумовлено зниженням обсягів будівництва [12].

Ще одним репрезентативним показником вважається Petrofin Index для глобального фінансування судноплавства, що почав розраховуватись в 2008 році, його початкове значення дорівнює 100 пунктам. Співставлення динаміки Petrofin Global Index та Global Fleet Growth Index за період з 2008 по 2023 рік свідчить про одночасне скорочення банківського фінансування судноплавства та стабільне зростання флоту (малюнок 2). Це є свідченням того, що банківське кредитування судноплавства скорочується, а глобальний флот продовжує зростати завдяки фінансуванню переважно з небанківських джерел. В 2023 році лише 42% розширення флоту покривалось традиційним банківським кредитуванням.

Станом на кінець 2023 року найбільшими банками-позичальниками у морській галузі виступають в першу чергу європейські банки: BNP Paribas, KfW IPEX-Bank, Credit Agricole CIB, Societe General CIB, ING, UBS, ABN Amro, DnB, Nordea, Danish ship finance, Eurobank, SEB bank, Piraeus bank, Alpha bank, National Bank of Greece, Danske bank, Hamburg Commercial bank, CIC – на їх частку припадає 133 млрд дол США. За останні роки значно виросла присутність японських банків у ТОП 40 кредитних установ, що фінансують судноплавство (22% із 40 найбільших банків), це пояснюється слабкою єною та швидким зростанням угод з продажу та зворотної оренди.

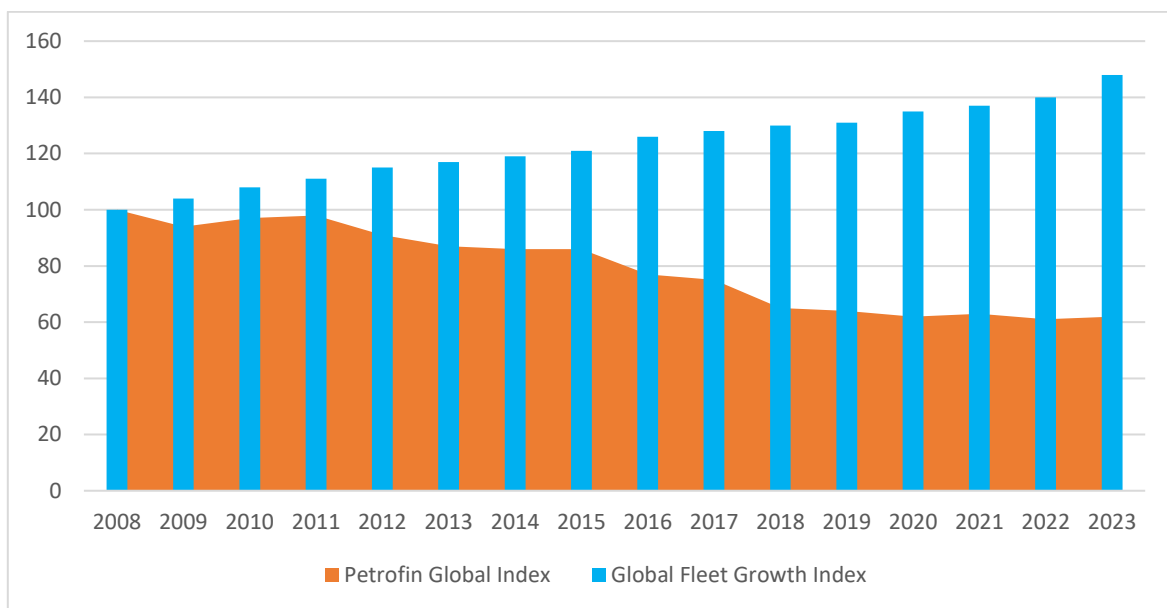


Рис. 2. Співставлення динаміки Petrofin Global Index та Global Fleet Growth Index за 2008-2023 рр. [10]

Скорочення європейського банківського кредитування судноплавних компаній пояснюється наступними факторами. В першу чергу, це Базельські стандарти, які застосовуються до всіх міжнародних банків з метою усунення недоліків докризового кредитування. Вони покликані забезпечити нормативну основу для зміцнення банківської системи. Відповідно, більш високі критерії співвідношення капіталу та інші нормативні вимоги центрального банку, включно з тими, що визначені ЄС, призвели до обмеження коштів, доступних для сектору судноплавства. Ця ситуація погіршилася прагненням самих банків зменшити наявний зворотний ризикований вплив судноплавства на них, внаслідок високої волатильності та невідомих прибутків морської галузі. Останнім часом банки все більше віддають перевагу заробітку на комісії, а не на відсотках, кредитуючи лише під активи з низьким ризиком. Ризики для інвесторів і кредиторів часто співпадають з ризиками для

самих логістичних компаній, адже можливість повернути вкладені кошти – найголовніше, що цікавить інвестора або кредитора [13].

Зміна клімату розглядається деякими банками як виклик фінансовій системі. Принципи «Посейдона», розроблені рядом найбільших банків у сфері фінансування судноплавства (що представляють кредитний портфель близько 100 млрд доларів США, або близько 20% від загального обсягу) спільно з деякими найбільшими судноплавними компаніями, покликані гарантувати, що кліматичні міркування враховуватимуться при прийнятті рішень про кредитуванні, та їх мета – сприяти декарбонізації судноплавства [14].

Наступний фактор – це вплив політичних рішень. Вплив Brexit на прийняття рішень у короткостроковій та середньостроковій перспективі у морській галузі досить непередбачуваний. Напружені відносини між Китаєм та США також породжують невизначеність, як у торгівельних, так і у інвестиційних відносинах. Поряд із підвищеною чутливістю до зміни клімату, при ухваленні кредитних рішень банки враховуватимуть ризики, з якими стикаються судовласники. Оскільки завдяки Китаю відбувається значне зростання фінансування судів в світовому масштабі, особливо лізингу, необхідно уважно спостерігати, як його відносини з рештою світу вплинуть на його готовність впроваджувати інноваційні рішення в сфері фінансування судноплавства.

Традиційні джерела фінансування (нерозподілений прибуток, банківське кредитування, державна підтримка тощо) в умовах кризи демонструють неспроможність забезпечення значних капіталовкладень з метою модернізації та розширення флоту. Серед перспективних альтернативних джерел фінансування судноплавства відносять залучення приватного та державного капіталу шляхом емісії акцій, емісія облігацій, лізинг, інструменти експортних кредитних агентств, мезонінне фінансування тощо.

До переваг альтернативних джерел фінансування в першу чергу відносять швидкість, гнучкість, більш низький рівень зарегульованості, більш великі обсяги фінансування, нові інструменти фінансування, більш конкурентоспроможні ставки.

Проаналізуємо найбільш поширені види альтернативних джерел фінансування судноплавства.

Ринки капіталу: існує два основних джерела капіталу, що дозволяють судноплавним компаніям фінансувати свій бізнес: залучення коштів за допомогою акціонерного фінансування (продаж акцій) або позикових коштів (кредити, облігації). Акціонерне фінансування може набувати різних форм, таких як первинне публічне розміщення акцій (IPO), подальше розміщення акцій (FPO), приватне розміщення та привілейовані акції [12]. Формування стратегії компанії на фондовому ринку залежить від специфіки її діяльності, очікуваного результату розміщення акцій, структури акціонерного капіталу та його сильних сторін, суб'єкта фактичного контролю за діяльністю компанії [15]. IPO було досить популярним у 2007-2014 рр., але потім його витіснило FPO та приватне розміщення акцій.

Багато компаній, що відносять до Marine Industry, котируються на провідних фондових біржах світу, в першу чергу на NYSE та NASDAQ. Розглянемо ТОП 4 судноплавних компаній, що вважаються найбільш інвестиційно привабливими станом на кінець 2023 року: Kirby Corporation (США), Star Bulk Carriers Corporation (Греція/США), Matson Inc. (США), Zim Integrated Shipping Services (Ізраїль) (малюнок 3). Визначимо фактори, що впливають на вартість акцій компаній, що ми аналізуємо. В теорії найбільш впливовими факторами є прибутковість компаній, регулярність виплати дивідендів, наявний обсяг основних фондів, політична та організаційна стабільність, позитивна динаміка ринку [15]. Найвищу ціну акцій демонструє Matson Inc. – 156,75 долл США, що оперує власним та зафрахтованим флотом з 29 суден з приблизним дедвейтом 914 000 т. В 2023 р. компанія виплатила 45 млн долл США дивідендів. На другому місці за ціною акцій - Kirby Corporation – 115,05 долл США, що оперує флотом з 308 буксирних суден та 1101 баржі. З 1989 року Компанія не виплачувала дивіденди за своїми звичайними акціями. На третій позиції знаходиться Zim Integrated Shipping Services – 24,41 долл США за акцію. Компанія оперує флотом з 147 суден, але закінчила 2023 рік зі

збитком. Значне зниження цін на акції пояснюється перш за все тим, що в 2021-2022 рр. компанія провела ІРО та залучила 225 млн дол США. На четвертій позиції - Star Bulk Carriers Corporation –19,18 долл США. Компанія оперує флотом з 119 суден, в 2023 р. сплачено 158,052 млн долл США дивідендів.

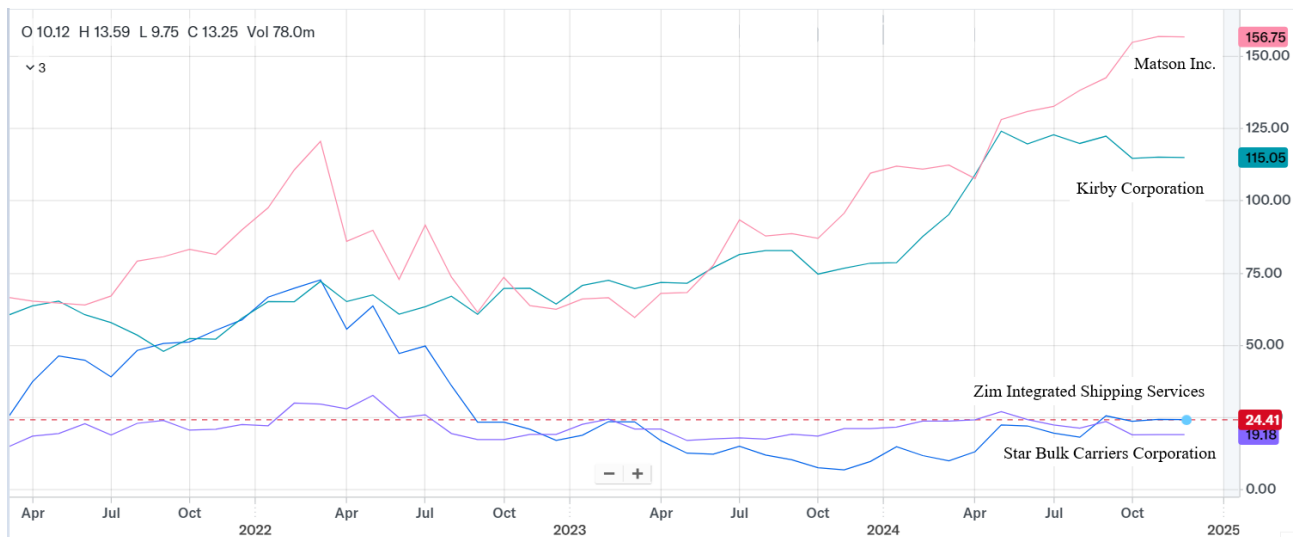


Рис. 2. Ціна акцій ТОП 4 судноплавних компаній, що вважаються найбільш інвестиційно привабливими станом на 31.12.2023 (квітень 2022-жовтень 2024 р.) [сформовано за допомогою 17].

В результаті аналізу інформації можна визначити, традиційні чинники, що впливають на ринкову вартість акцій, не завжди працюють в судноплавній галузі. Більш важливими чинниками виступають галузеві тренди, що необхідно враховувати при аналізі інвестиційної привабливості.

Облігації емітуються на досить великий термін (зазвичай 5-10 років) з фіксованою ставкою і без дострокового часткового погашення, що забезпечує високий рівень гнучкості для управління волатильними грошовими потоками. Однак, оскільки більшість судноплавних компаній мають рейтинг нижче інвестиційного рівня, вони вимушені емітувати високоприбуткові облігації з високою маржою (до 6%-7% вище референтних ставок). Вони також мають дотримуватися суворих зобов'язань щодо розкриття інформації.

У випадку суднобудування боргове фінансування включає використання лізингових схем, на додаток до кредитів та облігацій. Два найпоширеніші типи лізингових структур у судноплавстві - це операційна оренда та фінансова оренда. Операційна оренда використовується для найму суден у формі короткострокового або середньострокового бербоут-чартеру або тайм-чартеру. Після закінчення дії угоди орендар повертає судно орендодавцю. Фінансова оренда використовується для довгострокового фінансування судна, охоплює значну частину економічного життя судна та зазвичай повністю амортизується. Орендодавець, чия основна роль полягає у фінансуванні, має мало відношення до активу, крім володіння ним, і всі операційні обов'язки лягають на орендаря, який у разі дострокового розірвання має повністю компенсувати збитки орендодавця. Лізинг дуже активно використовували на початку в середині 2000-х рр., потім його обсяги значно скоротились одночасно з обсягами банківського кредитування.

Інвестиції приватного або венчурного капіталу дозволяють залучити кошти на нові високоризиковані стартап-проекти або проекти, що знаходяться на початковій стадії свого розвитку. Інвестиційні платформи з'єднують судноплавні компанії з індивідуальними чи інституційними інвесторами через краудфандинг або інші засоби. Хедж-фонди – фонди, які інвестують в галузь судноплавства за допомогою різних стратегій та інструментів – купують акції, частки в боргових зобов'язаннях, портфелі проблемних кредитів, тому хедж-фонди

використовують більш ризиковані стратегії для отримання прибутку незалежно від ринкових умов. Фонди прямих інвестицій дають можливість отримати фінансування приватним судноплавним компаніям, які працюють на ринку тривалий час та перебувають на стадії розвитку, і акції яких не торгуються на фондових біржах, при цьому такі інвестиції передбачають отримання контролю над ключовими рішеннями в судноплавній компанії шляхом викупу на певний термін контрольного пакету акцій. Державний капітал та капітал міжнародних організацій надається з метою сприяння розвитку міжнародної торгівлі, розвитку екологічно чистого транспорту, підвищення безпеки судноплавства [16].

В результаті значного скорочення банківського кредитування судноплавної галузі все більшу популярність набуває Direct Lending – пряме кредитування. Пряме кредитування передбачає кредитора, який не є регульованим банком (наприклад, кредитний фонд), що надає позиковий капітал безпосередньо позичальнику на двосторонній основі без використання посередника, такого як інвестиційний банк, брокер або фонд прямих інвестицій. Корпорації розвитку бізнесу («BDC»), що публічно котируються, є ще однією формою платформи прямого кредитування, але в першу чергу зосереджені на використанні внутрішніх північноамериканських інвестицій, контрольованих фінансовими спонсорами.

На відміну від традиційних боргових «інвесторів», які купують кредити з використанням позикових коштів і високоприбуткові облигації, прямі кредитори діють як банки, але мають більшу гнучкість, оскільки вони в основному фінансуються за рахунок акціонерного капіталу і, отже, не зобов'язані дотримуватися банківських правил. Прямі кредитори ініціюють, структурують, документують, виконують та контролюють транзакції безпосередньо із позичальниками. Пропонуючи так звані двосторонні кредити (один кредитор, один позичальник), прямі кредитори можуть виключно контролювати і уважно відстежувати свої інвестиції з моменту початкового фінансування до погашення. У багатьох випадках прямі кредитори вважають за краще структурувати транзакції як «фінансову оренду», щоб у разі дефолту вони отримували право власності на судна.

Пряме кредитування в Європі (за всіма класами активів) зросло з приблизно 10 мільярдів дол США активів під управлінням (AUM) у 2012 році до майже 100 мільярдів дол США AUM у 2020 році. У США та Азії також спостерігалось стійке зростання AUM [18]. Використання капіталу через стратегії прямого кредитування стало набагато популярнішим, ніж через традиційні кредитні стратегії. Це є потужним сигналом до радикальних змін кредитного ландшафту в сфері не тільки судноплавства, а й багатьох інших галузей.

7. Перспективи подальшого розвитку досліджень

В перспективі майбутніх досліджень є аналіз тенденцій розвитку прямого кредитування судноплавства як найбільш перспективного та сучасного інструменту залучення інвестиційного капіталу. Також вважаємо доцільним більш глибокий аналіз факторів що впливають на формування ринкової ціни на цінні папери судноплавних компаній в умовах невизначеності та нестабільності.

8. Висновки

Світова економіка знаходиться в складних та нестабільних умовах протягом останніх п'ять років: пандемія COVID-19, геополітичні виклики війни в Україні, посилення санкцій і підвищення цін на енергоносії, атаки хуситів у Червоному морі та конфлікт із ізраїльським ХАМАС – це все далеко не вичерпний перелік факторів, що впливають на морські перевезення. Незважаючи на зазначене, глобальний ВВП зростає у 2023 - 2024 рр., що дає мультиплікативний ефект на обсяги перевезення.

З іншої сторони, ідеї декарбонізації запустили нагальний процес оновлення флоту, що характеризується не тільки застосуванням новітніх технологій, а й потребою у досить вагомих

інвестиціях, що поки ще не демонструють зростаючу прибутковість. В останні роки умови банківського кредитування були складними, оскільки в багатьох секторах доходи від морських перевезень не зростали так сильно, як ціни на флот, що сформувало невідповідність грошових потоків фінансування. Небажання більшості банків надавати більш високі займи призвело до швидкого зростання операцій усіх форм альтернативного кредитування. Також спостерігається значна активізація судноплавних компаній на ринку цінних паперів.

Ми спостерігаємо зростання обсягів прямого кредитування, і не лише в судноплавстві. Відзначимо, що на цей ринок надходить все більше капіталу, та одночасно пряме кредитування судноплавства має істотні бар'єри для входу. Для успішного здійснення прямого кредитування, прямі кредитори повинні мати відповідні знання та досвід у цій досить специфічній галузі. Також необхідно сформувати розвинену платформу, що надаватиме послуги з підтримки, бек-офісу, технічної експертизи з експлуатації та обслуговування флоту, аналізу вартості активів і ставок фрахту, юридичного оформлення, системи моніторингу кредитного портфеля і т.д.

Враховуючи вищезазначені невизначеності, банкам доведеться адаптувати свою кредитну політику щодо кредитів, пов'язаних із новими технологіями - в протилежному випадку, банки втратять дуже великий сегмент ринку.

Список літератури:

- 1) Сенько, О.В., Задерей, А.С. (2021) Фінансове забезпечення підвищення ефективності судноплавного ринку. Економічний вісник Донбасу, № 3 (65), 99-104. doi: 10.12958/1817-3772-2021-3(65)-99-104
- 2) Матвієнко, М.В. (2023). Особливості фінансування морського бізнесу. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, 1(82), 99 - 109. doi: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2023-1-99-109>
- 3) Ярова, Н.В., Воркунова, О.В., Коцюбенко, К.О. (2021). Впливові фактори реалізації фінансової стратегії підприємств портової діяльності. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. Праць, № 4 (77), 16-31. doi: 10.31375/2226-1915-2021-4-16-31.
- 4) Жихарева, В.В., Бундюк, Р.А., Власенко, О.С., Соколова, М.С. (2023). Економіка судноплавства і сервісної діяльності: глобальні тренди й трансформація: монографія. Одеса: ОНМУ, 352 с.
- 5) Drobetz, W., Gounopoulos, D., Merikas, A., Schroder, H. (2013). Capital structure decisions of globally-listed shipping companies. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Volume 52, 49-76. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2012.11.008>
- 6) Duru, O. (Ed.). (2018). *Maritime Business and Economics: Asian Perspectives* (1st ed.). Routledge. 290 p. doi: <https://doi.org/10.4324/9781315270869>
- 7) Alexandridis, G., Kavussanos, M.G., Kim, Chi Y., Tsouknidis, D.A., Visvilis, I.D. (2018). A survey of shipping finance research: Setting the future research agenda. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Volume 115, 164-212. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tre.2018.04.001>
- 8) Ship financing: Finding new solutions. Available at: <https://www.reederverband.de/en/topics/shipping-hub-germany/ship-financing-finding-new-solutions>
- 9) Salko, A., D'Ecclesia, R. (2022). New Insights on Loss Given Default for Shipping Finance: Parametric and Non-parametric Estimations. In: Corazza, M., Perna, C., Pizzi, C., Sibillo, M. (eds). *Mathematical and Statistical Methods for Actuarial Sciences and Finance*. MAF 2022. Springer, Cham. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-99638-3_66
- 10) Petropoulos, T. (2024). Key Developments and Growth in Global Ship Finance 2023. Official site of Petrofin Research. Available at: <https://www.petrofin.gr/wp->

content/uploads/2024/06/Petrofin-Global-Bank-Research-and-Petrofin-Index-of-Global-Ship-Finance-end-2023.pdf

11) World seaborne trade (2024). Official site of UNCTAD. Available at: <https://hbs.unctad.org/world-seaborne-trade/>

12) Yildiran, C., Daniel, L. (2019). Ship Finance Practices in Major Shipbuilding Economies. OECD Science, Technology and Industry Policy Papers 75. OECD Publishing, Paris. Available at: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/e0448fd0-en.pdf?expires=1730209771&id=id&accname=guest&checksum=D71D9AED44FED2645D27B606C22ADAC4>

13) Копилова, О., Іванцов, В., Сорочан, В. (2023). Ризики фінансування інновацій у логістичних компаніях. Економічний аналіз, Том 33, № 3, 266-275. doi: <https://doi.org/10.35774/econa2023.03.266>

14) Ship financing: pre 2008 to date. Available at: <https://mycompassair.com/mycompassair-blog/hello-world/>

15) Dligach, A., Kopylova, O., Krasnostanova, N. (2023). La formación de la estrategia de una sociedad anónima en el mercado de valores. REICE: Revista Electrónica De Investigación En Ciencias Económicas, 11(21), 139–163. doi: <https://doi.org/10.5377/reice.v11i21.16549>

16) Сорочан, В. І. (2024). Роль глобальних ринків капіталу у фінансуванні судноплавних компаній. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, 3(88). doi: <https://www.daemmt.odessa.ua/index.php/daemmt/article/view/530>

17) YahooFinance. Available at: <https://yhoo.it/41pQVVq>

18) McCleery, M. (2021). Private Credit for Shipping: Strategies for Borrowers, Lenders and Limited Partners. Available at: <https://www.marinemoney.com/>

Changes in Global Shipping Finance: Causes and Consequences

Olha Kopylova

Department of Economics and Finance, Odesa National Maritime University, Odesa, Ukraine
ORCID 0000-0002-9163-3369

Abstract: The article is devoted to the analysis of changes in the global shipping finance under today's unstable political and economic conditions. The author identifies the problem of the riskiness of shipping finance and the main reasons of the lending reduction by the banking sector. It has been found that defaults and recoveries of marine loans are usually caused by volatile freight rates. The dynamics of sea transportation and shipping credit volumes in 2006-2023 were analyzed and it was determined that the growth of transportation in recent years did not cause an increase of the lending volume, which is primarily explained by the new Basel standards. By comparing the Petrofin Global Index and the Global Fleet Growth Index dynamics in 2008-2023, it was concluded that only 42% of fleet expansion is due to traditional bank lending. The analysis of alternative sources of financing for shipping allowed us to reveal the advantages and disadvantages of attracting capital through the issuance of shares and bonds, the use of leasing schemes (solo or in combination with other debt instruments), hedge funds and investment platforms. The dynamics of share prices of the TOP 4 shipping companies, which are considered to be the most attractive for investment at the end of 2023, have been analyzed. An attempt to single out the main factors affecting the dynamics of quotations of shares of companies in the shipping industry was made. The growing role of Direct Lending, especially in the field of shipping finance - has been identified. Conclusions were made regarding the prospects and restraining factors of the development of direct lending, such as the need to form platforms for related services. The study provides an opportunity to consider the problem of shipping finance from a wider angle, to identify new alternative ways of development.

Keywords: Shipping, Shipping companies, Banks, Uncertainty conditions, Risks, Corporate strategy, Fleet, Investments.
