Kuzmenko, K. (2026). Management of profit distribution and utilization in a shipping company. Management and Entrepreneurship: Trends of Development, 3(37), 301-311. https://doi.org/10.26661/2522-1566/2026-3/37-21

МЕНЕДЖМЕНТ

ОТРИМАНО:
25 Серпня 2026
ПРИЙНЯТО:
26 Вересня 2026
ВИПУСК:
20 Жовтня 2026

CC BY 4.0

УДК 656.61:658.15

DOI 10.26661/2522-1566/2026-3/37-21

УПРАВЛІННЯ РОЗПОДІЛОМ ТА ВИКОРИСТАННЯМ ПРИБУТКУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ

Кузьменко К. М.*
доктор філософії з менеджменту,старший викладач
кафедри менеджменту та економіки морського транспорту
Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту,
Національний університет «Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна
ORCID 0000-0002-1976-6757

** Email автора для листування: pelevina176@gmail.com*

Анотація. Прибуток є одним із ключових узагальнюючих показників фінансово-господарської діяльності підприємства, що характеризує ефективність його функціонування та виступає важливим джерелом забезпечення подальшого розвитку. Раціональний розподіл і використання прибутку мають важливе значення для підтримання фінансової стійкості підприємства, формування його ресурсного потенціалу, фінансування інвестиційної діяльності та забезпечення економічних інтересів власників. Ефективність управління прибутком значною мірою визначається обґрунтованістю рішень щодо його розподілу та напрямів використання з урахуванням особливостей функціонування морського транспорту, значної капіталомісткості судноплавства, коливань фрахтових ставок і рівня операційних та фінансових ризиків. Специфіка формування і використання прибутку в судноплавстві зумовлена високою капіталомісткістю галузі, значною вартістю придбання, утримання та ремонту суден, тривалим періодом окупності інвестицій, залежністю доходів від фрахтових ставок і стану світового ринку морських перевезень. Додатковий вплив на фінансові результати мають коливання цін на паливо, портові збори, витрати на технічне обслуговування суден, страхування, екіпаж, дотримання міжнародних екологічних та безпекових вимог, а також валютні та геополітичні ризики. Раціональний розподіл прибутку передбачає збалансування поточних фінансових потреб компанії, формування резервів, фінансування інвестиційних проєктів, модернізації та оновлення флоту, а також забезпечення інтересів власників. Важливим завданням управління є визначення оптимального співвідношення між споживанням і капіталізацією прибутку, що дає змогу підтримувати фінансову стійкість та створювати передумови для довгострокового розвитку судноплавної компанії. Особливого значення набуває формування гнучкого механізму розподілу прибутку, здатного адаптуватися до змін ринкової кон'юнктури, фінансових результатів і стратегічних пріоритетів підприємства.

Ключові слова: судноплавна компанія, управління, прибуток, фінансові ресурси, фінансова стійкість, інвестиційна діяльність, морські перевезення.
JEL класифікація: D 33, L 92, M 20.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

В умовах нестабільності світового ринку морських перевезень, посилення конкуренції та зростання операційних і фінансових ризиків особливого значення набуває ефективне управління фінансовими результатами судноплавних компаній. Прибуток є одним із основних джерел формування фінансових ресурсів підприємства та водночас важливим інструментом забезпечення його фінансової стійкості, конкурентоспроможності й довгострокового розвитку. Від обґрунтованості рішень щодо розподілу та використання прибутку значною мірою залежать можливості судноплавної компанії щодо оновлення та модернізації флоту, підтримання його технічного стану, виконання фінансових зобов'язань, формування резервів та забезпечення належного рівня доходності власників.

Специфіка діяльності судноплавних компаній зумовлює особливі підходи до управління прибутком. Висока капіталомісткість морського транспорту, значна вартість придбання та утримання суден, тривалий строк їх експлуатації, потреба у регулярному технічному обслуговуванні та ремонті, а також необхідність дотримання міжнародних вимог щодо безпеки судноплавства й охорони довкілля потребують значних фінансових ресурсів. Водночас доходи судноплавних компаній значною мірою залежать від коливань фрахтових ставок, обсягів світової торгівлі, цін на паливо, рівня завантаження флоту, валютних курсів та геополітичних факторів. За таких умов отриманий прибуток не може розглядатися виключно як джерело виплати доходів власникам, а повинен забезпечувати фінансову основу для стабільного функціонування та розвитку компанії.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Інформаційною базою дослідження є наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених у сфері фінансового менеджменту та економіки підприємств, нормативно-правові акти, статистичні матеріали, фінансова звітність і аналітичні дані судноплавних компаній, а також інформаційні ресурси, що характеризують сучасний стан і тенденції розвитку морського транспорту.

Теоретичні та практичні аспекти управління прибутком підприємства розглянуті у працях таких науковців, як: М.Д. Білик, І.О. Бланк, Л.Д. Буряк, Ф.Ф. Бутинець, Б.І. Валуєв, В.М. Опарін, А.М. Поддєрьогіна, Г.Г. Кірейцева та ін. Також серед західних економістів дослідження сутності прибутку знайшло відображення у роботах Ф.Кене, А.Бабо, В.Петті, Д.Рікардо, А.Сміта, А.Маршала, Л.Р. Брейлі та ін. Проте динамічність ринкового середовища та зміни законодавства, особлива специфіка діяльності підприємств морської галузі вносять ряд коректив щодо засад управління прибутком і вимагає деяких уточнень даного механізму.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ ТА ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Метою є дослідження теоретичних та практичних аспектів управління розподілом і використанням прибутку судноплавної компанії, визначення особливостей формування та розподілу чистого прибутку з урахуванням специфіки морської транспортної діяльності.

МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

Методологічну основу дослідження управління розподілом та використанням прибутку судноплавної компанії становить комплекс загальнонаукових і спеціальних методів, що забезпечують системний підхід до оцінювання формування, розподілу та ефективності використання прибутку підприємства морської галузі. Дослідження базується на принципах системності, комплексності, об'єктивності та послідовності.

Для дослідження теоретичних засад управління прибутком використано методи аналізу та синтезу, що дали змогу систематизувати наукові підходи до визначення сутності прибутку, його розподілу та використання, а також визначити взаємозв'язок між прибутком і ключовими напрямами фінансово-господарської діяльності судноплавної компанії.

Статистичні методи використано для аналізу динаміки основних фінансових результатів A.P. Moller – Maersk за 2021–2024 рр., визначення показників доходу, EBITDA, EBIT та чистого прибутку, а також виявлення основних тенденцій їх зміни. Окрему увагу приділено порівнянню обсягів чистого прибутку з капітальними інвестиціями та виплатами акціонерам з метою оцінювання основних напрямів використання фінансового результату судноплавної компанії.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Прибуток є однією з ключових фінансових категорій, яка відображає результати господарської діяльності підприємства. Він слугує показником ефективності виробничих процесів, демонструє обсяг і якість продукції, рівень собівартості та продуктивність праці. Прибуток також відіграє важливу роль у зміцненні комерційного розрахунку та сприяє інтенсифікації виробництва, незалежно від форми власності підприємства. Окрім того, прибуток є не лише джерелом для задоволення внутрішніх потреб підприємства, але й важливим складником у формуванні державного бюджету.

Розглядаючи сутність прибутку, необхідно в першу чергу відмітити такі його характеристики (табл.1).

Прибуток судноплавної компанії є одним із ключових показників ефективності її господарської діяльності та відображає фінансовий результат, отриманий у процесі експлуатації флоту й надання морських транспортних послуг. Він формується як різниця між отриманими доходами та витратами, пов'язаними з організацією і здійсненням перевезень, утриманням суден та управлінням діяльністю компанії. Основним джерелом доходу судноплавної компанії є фрахт – плата, яку компанія отримує за перевезення вантажів або пасажирів відповідно до умов укладених договорів. Величина фрахтових доходів залежить від типу судна, виду та обсягу вантажу, маршруту перевезення, тривалості рейсу, кон'юнктури світового фрахтового ринку та рівня попиту на морські перевезення.

Окрім безпосередніх фрахтових платежів за перевезення вантажів, судноплавні компанії можуть отримувати доходи від пасажирських перевезень, оренди суден на умовах time charter або bareboat charter, контейнерних перевезень, а також від надання додаткових портових і логістичних послуг. Додатковим джерелом доходу може бути демередж – компенсація, яку фрахтувальник сплачує судновласнику за перевищення погодженого договором часу перебування судна під вантажними операціями. Також до складу доходів можуть входити інші платежі, передбачені умовами договорів, та доходи від реалізації суден. Таким чином, структура доходів судноплавної компанії може бути досить різноманітною та залежить від обраної бізнес-моделі, типу флоту, напрямів діяльності й умов функціонування міжнародного морського транспортного ринку.

Важливо враховувати, що судноплавство є капіталомістким бізнесом, а прибутковість сильно залежить від фрахтових ставок, завантаження суден, цін на паливо та співвідношення попиту й пропозиції тоннажу. Наукові дослідження також відзначають негативний вплив зростання цін на паливо та надлишкової потужності флоту на прибутковість контейнерних перевізників [2].

Сутність прибутку полягає в тому, що він є основним джерелом фінансування розвитку підприємництва, удосконалення його матеріально-технічної бази, забезпечення всіх форм інвестування. Вся діяльність підприємства спрямовується на те, щоб забезпечити зростання прибутку, який є підсумковим показником, результатом фінансово-господарської діяльності підприємства. Прибуток формується під впливом великої кількості взаємозалежних факторів,

що впливають на результати діяльності підприємства по-різному: одні – позитивно, інші – негативно. Серед зовнішніх факторів можна виділити такі: економічні умови господарювання; місткість ринку; платоспроможний попит споживачів; державне регулювання діяльності підприємства тощо. Особливе значення має рівень, динаміка і коливання платоспроможного попиту, тому що він визначає стабільність отримання прибутку.

Таблиця 1

Основні ознаки прибутку та їх характеристика

Ознака	Характеристика
1. Прибуток являє собою форму доходу підприємця, який здійснює певний вид діяльності.	Це зовнішня, найбільш проста форма вираження прибутку є разом з тим недостатньою для його повної характеристики, так як в багатьох випадках активна діяльність в будь-якій сфері може і не бути пов'язаною з отриманням прибутку (наприклад: діяльність благодійна тощо).
2. Прибуток є формою доходу підприємця, котрий вклав свій капітал з метою досягнення певного комерційного успіху.	Категорія прибутку нерозривно пов'язана з категорією капіталу - особливим фактором виробництва - і в опосередкованому вигляді характеризує ціну функціонуючого капіталу.
3. Прибуток не є гарантованим доходом підприємця, який вклав свій капітал в той чи інший бізнес.	Він є результатом тільки вмілого і успішного ведення цього бізнесу. Але в процесі ведення бізнесу підприємець внаслідок своїх невдалих дій або об'єктивних причин зовнішнього характеру може втратити не лише очікуваний прибуток, але й повністю або частково втратити вкладений капітал. Тому прибуток у певній мірі є платою за ризик здійснення підприємницької діяльності. Рівень прибутку і рівень підприємницького ризику знаходяться між собою в прямо пропорційній залежності.
4. Прибуток характеризує не весь доход, отриманий в процесі підприємницької діяльності, а лише ту частину доходу, яка «очищена» від понесених витрат на здійснення цієї діяльності.	В кількісному вираженні прибуток є кінцевим показником, який представляє собою різницю між сукупним доходом та сукупними витратами в процесі здійснення підприємницької діяльності.
5. Прибуток є вартісним показником, вираженим в грошовій формі.	Така форма оцінки прибутку пов'язана з практикою узагальненого вартісного обліку всіх пов'язаних з ним основних показників - вкладеного капіталу, отриманого доходу, понесених витрат тощо, а також з діючим порядком податкового її регулювання.

Джерело: складено на основі [1] та доповнено

Прибуток є одним із основних джерел доходу державного бюджету і фінансових ресурсів підприємства. Держава отримує свою частку у вигляді податку на прибуток, після чого підприємство отримує у розпорядження чистий прибуток, який використовується згідно з власними потребами.

Використання чистого прибутку дає змогу підприємству розширювати діяльність за рахунок власних джерел фінансування. Розподіл чистого прибутку, зокрема в акціонерних товариствах, є основним питанням його дивідендної політики. Значну роль займає прибуток в

розвитку підприємства та забезпеченні інтересів його власників і працівників. Величина прибутку впливає на формування фінансових ресурсів підприємства; збільшення ринкової вартості підприємства; ефективність виробничої діяльності; економічний розвиток держави, це зумовлює необхідність ефективного і безперервного управління ним [3].

Управління прибутком полягає у процесі розробки та прийняття управлінських рішень щодо його формування, розподілу та використання на підприємстві. Одним із важливих напрямів цього процесу є забезпечення раціонального розподілу прибутку. Розподіл прибутку виступає як економічний механізм, що сприяє збалансуванню економічних інтересів держави, підприємства як господарюючого суб'єкта та його трудового колективу. Порядок розподілу прибутку визначається чинним законодавством і залежить від форми власності та організаційно-правової структури підприємства. Дослідження показують, що процес розподілу прибутку проходить у два етапи (рис. 1).



Рис. 1. Структурно-логічна модель розподілу прибутку підприємства

Джерело: розроблено автором

На першому етапі розподіл здійснюється між підприємством і державою. Пропорції цього розподілу визначаються податковою політикою держави щодо суб'єктів господарювання. Вона включає розмір податку на прибуток, порядок визначення об'єкта оподаткування, ставки податку, а також надання податкових пільг.

Другий етап передбачає розподіл чистого прибутку підприємства на капіталізовану та споживану частини. Капіталізована частина чистого прибутку включає:

- збільшення статутного (пайового) капіталу;
- збільшення резервного капіталу, який створюється для покриття потенційних збитків, виплат дивідендів за привілейованими акціями та погашення зобов’язань у разі ліквідації підприємства. Розмір резервного капіталу в господарських товариствах фіксується в установчих документах і повинен становити не менше 25% зареєстрованого капіталу (ч. 4 ст. 87 ГКУ [4], ст. 14 Закону № 1576 [5]). Крім того, статутні документи повинні передбачати

щорічні відрахування до резервного капіталу в розмірі не менше 5% чистого прибутку товариства;

- інші потреби, пов'язані з фінансуванням соціальних програм і розширенням виробництва.

Для підвищення ефективності господарської діяльності надзвичайно важливо, щоб процес розподілу чистого прибутку враховував інтереси всіх учасників бізнес-процесу. Ключовими завданнями в цьому контексті є:

- здійснення розподілу чистого прибутку відповідно до стратегічних і тактичних цілей підприємства;
- підвищення добробуту власників шляхом реалізації дивідендної політики;
- забезпечення зростання ринкової вартості підприємства в короткостроковій та довгостроковій перспективах;
- підвищення інвестиційної привабливості компанії;
- реалізація програм соціального розвитку підприємства;
- поповнення фінансових ресурсів господарюючого суб'єкта;
- розвиток матеріально-технічної бази;
- підвищення платоспроможності підприємства;
- зменшення ризиків, пов'язаних з підприємницькою діяльністю.

Управління розподілом прибутку судноплавної компанії має специфічний характер, що зумовлено особливостями морського транспорту, високою капіталомісткістю судноплавного бізнесу, значною тривалістю інвестиційного циклу та залежністю фінансових результатів від стану міжнародного фрахтового ринку. Проте модель розподілу прибутку судноплавної компанії має аналогічний вигляд.

Для підтвердження теоретичних положень щодо особливостей формування та використання прибутку судноплавних компаній проведено емпіричний аналіз фінансових результатів A.P. Moller – Maersk за 2021–2024 рр. Вибір компанії як об'єкта дослідження зумовлений її значною присутністю на світовому ринку морських контейнерних перевезень та наявністю відкритої фінансової звітності, що дає змогу простежити динаміку основних фінансових показників (табл. 2).

Таблиця 2

Динаміка основних фінансових результатів A.P. Moller – Maersk у 2021–2024 рр., млн дол. США

Показник	2021	2022	2023	2024
Дохід	61 787	81 529	51 065	55 482
EBITDA	24 036	36 813	9 591	12 128
EBIT	19 674	30 860	3 934	6 499
Чистий прибуток	18 033	29 321	3 908	6 232
Власний капітал	45 588	65 032	55 090	57 947

Джерело: офіційні річні звіти Maersk [7]

Отримані результати підтверджують високу залежність фінансових результатів судноплавної компанії від коливань ринкової кон'юнктури. Зокрема, у 2024 р. покращення результатів було пов'язане зі зростанням фрахтових ставок та обсягів перевезень у сегменті Ocean.

Одним із основних напрямів використання прибутку є реінвестування в розвиток компанії. Частина прибутку може спрямовуватися на придбання нових суден, модернізацію та переоснащення існуючого флоту, проведення капітального ремонту, впровадження сучасних навігаційних і цифрових технологій, підвищення енергоефективності суден та виконання

нових екологічних вимог. Для судноплавних компаній цей напрям має особливе значення, оскільки експлуатація флоту потребує значних довгострокових інвестицій [8].

Іншим важливим напрямом є формування резервного фонду. Судноплавна діяльність характеризується високим рівнем фінансових та операційних ризиків, пов'язаних із коливаннями фрахтових ставок, зміною цін на паливо, технічним станом суден, простоюванням у портах, несприятливими погодними умовами та змінами міжнародної торгівлі. Тому частина прибутку може накопичуватися для покриття непередбачених витрат і забезпечення фінансової стабільності компанії.

Частина прибутку може використовуватися для погашення кредитів та інших фінансових зобов'язань, особливо якщо придбання або будівництво суден здійснювалося за рахунок позикового капіталу. Своєчасне погашення заборгованості дозволяє зменшити фінансові витрати та підвищити платоспроможність судноплавної компанії.

Окремим напрямом є виплата дивідендів власникам або акціонерам компанії. Розмір дивідендів залежить від фінансових результатів підприємства, його інвестиційних потреб, боргового навантаження та прийнятої дивідендної політики. У періоди високої прибутковості судноплавного ринку компанія може збільшувати виплати власникам, тоді як за несприятливої ринкової кон'юнктури значніша частина прибутку може залишатися в компанії для підтримання ліквідності та фінансування операційної діяльності.

Крім того, прибуток може спрямовуватися на розвиток людського капіталу та організаційної інфраструктури, зокрема на підвищення кваліфікації екіпажів і берегового персоналу, удосконалення систем управління, цифровізацію бізнес-процесів, маркетинг та розширення міжнародної мережі партнерів.

Використання прибутку на підприємстві є настільки ж важливим, як і його накопичення. Кошти підприємства розподіляються відповідно до вимог чинного законодавства України та нормативних актів Укоопспілки. Основним аспектом діяльності будь-якого суб'єкта господарювання є те, що отриманий після сплати всіх податків прибуток залишається в розпорядженні підприємства і використовується ним відповідно до законодавчих норм.

Одним із ключових напрямків у діяльності підприємства є управління грошовими коштами, адже прибуток не тільки мотивує працівників, але й стимулює подальший розвиток підприємства. Цей процес включає кілька етапів: аналіз, планування, контроль і регулювання. Кожен із цих етапів має велике значення, оскільки гроші є основою для закупівлі товарів, виплати зарплат, підтримання платоспроможності та уникнення фінансових труднощів, таких як кризи або банкрутство.

Економічна реальність висуває підприємцям сувору вимогу: для того, щоб залишатися на ринку, необхідно активно працювати. Тому кожне підприємство повинно самостійно діяти, вивчати ринок та приймати рішення без очікування сторонньої допомоги, покладаючись лише на власні сили.

На відміну від підприємств багатьох інших галузей, судноплавна компанія повинна одночасно забезпечувати фінансування поточної експлуатації флоту, підтримувати його технічний стан, виконувати міжнародні екологічні та безпекові вимоги й формувати фінансові ресурси для подальшого оновлення та розвитку флоту [9].

Особливістю розподілу прибутку є необхідність врахування циклічності та нестабільності фрахтового ринку. Фрахтові ставки можуть суттєво змінюватися залежно від обсягів міжнародної торгівлі, попиту на перевезення, доступної тоннажності флоту, цін на енергоносії, геополітичної ситуації та інших факторів. У періоди високих фрахтових ставок компанія може отримувати значний прибуток, однак його недоцільно повністю спрямовувати на виплату дивідендів. Частина коштів має бути зарезервована для використання в періоди зниження ринкової активності та скорочення доходів.

Важливою специфікою є висока капіталомісткість судноплавства. Судно є дорогим довгостроковим активом, який потребує постійних витрат на технічне обслуговування, ремонти, модернізацію, страхування та дотримання встановлених міжнародних стандартів.

Крім того, через певний період виникає необхідність придбання або будівництва нового судна. Тому значна частина прибутку може спрямовуватися на формування інвестиційних ресурсів і оновлення флоту. Особливого значення набувають інвестиції у судна з нижчим споживанням палива та меншим рівнем викидів, оскільки посилення екологічних вимог міжнародного судноплавства збільшує потребу компаній у капітальних вкладеннях.

Ще однією особливістю є необхідність підтримання достатнього рівня ліквідності. Судноплавна компанія може мати значні доходи за підсумками року, але одночасно потребувати значних грошових коштів для оплати палива, портових зборів, заробітної плати екіпажу, страхових платежів, ремонтів та інших операційних витрат. Тому рішення щодо розподілу прибутку повинні прийматися з урахуванням не лише бухгалтерського прибутку, а й реального грошового потоку.

Управління розподілом прибутку також тісно пов’язане з борговою політикою компанії. Придбання або будівництво суден часто фінансується за рахунок банківських кредитів, лізингових інструментів або інших форм залученого капіталу. У такому випадку частина прибутку може спрямовуватися на погашення основної суми боргу та обслуговування фінансових зобов’язань. Оптимальне співвідношення між виплатою дивідендів, інвестуванням та погашенням боргу є важливим завданням фінансового менеджменту судноплавної компанії.

Специфічним є також управління резервами. Через ризики аварій, технічних несправностей, простоїв, непередбачених ремонтів, змін маршрутів та коливань валютних курсів судноплавні компанії повинні мати достатній запас фінансової стійкості. Тому під час розподілу прибутку доцільно передбачати формування резервів, які можуть бути використані для покриття непередбачених витрат або підтримання діяльності компанії в несприятливих ринкових умовах.

Таким чином, управління розподілом прибутку судноплавної компанії передбачає узгодження поточних фінансових потреб із довгостроковими стратегічними цілями. Основними напрямами такого управління є реінвестування прибутку в оновлення та модернізацію флоту, формування резервів, забезпечення ліквідності, погашення боргових зобов’язань, фінансування інновацій та екологічної модернізації, а також виплата дивідендів власникам. Наприклад, у 2024 р. за чистого прибутку у 6 232 млн дол. США A.P. Moller – Maersk спрямувала 4 201 млн дол [7]. США на капітальні інвестиції, а також здійснювала виплати акціонерам у формі дивідендів та викупу власних акцій. Це свідчить про поєднання двох основних напрямів використання фінансового результату: капіталізації прибутку через інвестиції у розвиток та його розподілу на користь власників.

Ефективною можна вважати таку політику розподілу прибутку, яка дає змогу одночасно підтримувати фінансову стійкість судноплавної компанії, забезпечувати конкурентоспроможність її флоту та створювати умови для стабільного довгострокового розвитку.

Аналіз використання прибутку судноплавної компанії повинен охоплювати не лише визначення абсолютної суми прибутку, а й дослідження його структури, динаміки та ефективності використання. Особливе значення мають оцінювання співвідношення між дивідендними виплатами та реінвестуванням, аналіз інвестицій у флот, формування резервів і погашення фінансових зобов’язань. Результати такого аналізу створюють інформаційну основу для вдосконалення фінансової політики судноплавної компанії та забезпечення балансу між поточними інтересами власників і потребами довгострокового розвитку підприємства.

ВИСНОВКИ

Прибуток є одним із ключових фінансових результатів діяльності судноплавної компанії та важливим джерелом забезпечення її фінансової стійкості, інвестиційного розвитку й конкурентоспроможності. Формування прибутку судноплавних компаній безпосередньо залежить від обсягів і вартості морських перевезень, рівня фрахтових ставок, ефективності використання флоту, експлуатаційних витрат, цін на паливо, портових витрат та загальної кон'юнктури міжнародного морського транспортного ринку.

Управління розподілом і використанням прибутку судноплавної компанії має специфічні особливості, зумовлені високою капіталомісткістю галузі, значною вартістю суден, тривалим строком їх експлуатації, необхідністю постійного технічного обслуговування та модернізації, а також впливом зовнішніх економічних, геополітичних та екологічних факторів. У зв'язку з цим прибуток не повинен розглядатися виключно як джерело виплати дивідендів, а має забезпечувати комплексне фінансування стратегічних і поточних потреб підприємства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аналіз формування та використання прибутку підприємства. Економіка і бізнес: веб-сайт. URL: http://surl.li/pdhhhg

2. Chen, C., Hellmann, J., Berrang-Ford, L., Noble, I., and Regan, P. A global assessment of adaptation investment from the perspectives of equity and efficiency. Mitig. Adapt. Strateg. Glob. Chang. V. 23, 2018. PP. 101–122. https://doi.org/10.1007/s11027-016-9731-y

3. Білик М.Д. Підвищення ефективності розподілу прибутку. Економіст. Київ: КНЕУ. 2018. С. 43 – 45

4. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/laws/436-15

5. Про господарські товариства: Закон України від от 19.09.1991 № 1576-XII (зі змінами) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1576-12

6. Про порядок бухгалтерського обліку окремих активів та операцій підприємств державного, комунального секторів економіки і господарських організацій, які володіють та/або користуються об'єктами державної, комунальної власності: Положення, затверджене Наказом Мінфіну від 19.12.06 № 1213 (зі змінами) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1363-06

7. A.P. Moller - Maersk. Financial reports. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://investor.maersk.com/financials/financial-reports

8. Fricaudet M., Baresic D., Vallejo L., Smith T. A broad range of revenue uses from shipping emission pricing can remove inequitable barriers to investment and address countries' vulnerability. One Earth. V. 8, 2025. https://doi.org/10.1016/j.oneear.2025.101359

9. Rickman J., Kothari S., Larosa S., Ameli N. Investment Suitability and Path Dependency Perpetuate Inequity in International Mitigation Finance Towards Developing Countries. One Earth, V. 6, 2022. PP. 1304-1314. https://doi.org/10.2139/ssrn.4198507

10. Yildiz, B., Acikgoz, E., Oner, G. Financial Sustainability in the Maritime Industry: Sub-Sectoral Evidence from an Emerging Economy. Sustainability, V. 17(22), 2025. P. 10046. https://doi.org/10.3390/su172210046

11. Lim, K.-G., Lim, M. Financial performance of shipping firms that increase LNG carriers and the support of eco-innovation. Journal of Shipping and Trade, V. 5, 2020. P. 23. https://doi.org/10.1186/s41072-020-00080-0

12. Peng, W., Bai, X. Prospects for improving shipping companies' profit margins by quantifying operational strategies and market focus approach through AIS data. Transport Policy, V. 128, 2022. PP. 138–152. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.09.010

REFERENCES

Analiz formuvannia ta vykorystannia prybutku pidpryiemstva [Analysis of the Formation and Utilization of Enterprise Profit]. *Ekonomika i biznes – Economics and Business.* Retrieved from http://surl.li/pdhhhg [in Ukrainian].

Chen, C., Hellmann, J., Berrang-Ford, L., Noble, I., & Regan, P. (2018). A global assessment of adaptation investment from the perspectives of equity and efficiency. *Mitigation and Adaptation Strategies for Global Change*, 23, 101–122. Retrieved from https://doi.org/10.1007/s11027-016-9731-y

Bilyk, M. D. (2018). Pidvyshchennia efektyvnosti rozpodilu prybutku [Improving the efficiency of profit distribution]. *Ekonomist*, 43–45 [in Ukrainian].

Hospodarskyi kodeks Ukrainy [Commercial Code of Ukraine]. (2003, January 16). No. 436-IV. Retrieved from http://zakon1.rada.gov.ua/laws/436-15 [in Ukrainian].

Pro hospodarski tovarystva: Zakon Ukrainy [On Business Companies: Law of Ukraine]. (1991, September 19). No. 1576-XII (as amended). Retrieved from http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1576-12 [in Ukrainian].

Pro poriadok bukhhalterskoho obliku okremykh aktyviv ta operatsii pidpryiemstv derzhavnoho, komunalnoho sektoriv ekonomiky i hospodarskykh orhanizatsii, yaki volodiiut ta/abo korystuiutsia obiektamy derzhavnoi, komunalnoi vlasnosti: Polozhennia [On the Procedure for Accounting for Certain Assets and Operations of State and Municipal Sector Enterprises and Business Organizations that Own and/or Use State or Municipal Property: Regulation]. (2006, December 19). Order of the Ministry of Finance of Ukraine No. 1213 (as amended). Retrieved from http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1363-06 [in Ukrainian].

A.P. Moller - Maersk. (n.d.). Maersk. Retrieved from https://www.maersk.com/

Fricaudet, M., Baresic, D., Vallejo, L., & Smith, T. (2025). A broad range of revenue uses from shipping emission pricing can remove inequitable barriers to investment and address countries' vulnerability. *One Earth*, 8. Retrieved from https://doi.org/10.1016/j.oneear.2025.101359

Rickman, J., Kothari, S., Larosa, S., & Ameli, N. (2022). Investment suitability and path dependency perpetuate inequity in international mitigation finance towards developing countries. *One Earth*, 6, 1304–1314. Retrieved from https://doi.org/10.2139/ssrn.4198507\

Yildiz, B., Acikgoz, E., & Oner, G. (2025). Financial Sustainability in the Maritime Industry: Sub-Sectoral Evidence from an Emerging Economy. Sustainability, 17(22), 10046. Retrieved from https://doi.org/10.3390/su172210046

Lim, K.-G., & Lim, M. (2020). Financial performance of shipping firms that increase LNG carriers and the support of eco-innovation. Journal of Shipping and Trade, 5, 23. Retrieved from https://doi.org/10.1186/s41072-020-00080-0

Peng, W., & Bai, X. (2022). Prospects for improving shipping companies' profit margins by quantifying operational strategies and market focus approach through AIS data. Transport Policy, 128, 138–152. Retrieved from https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.09.010

MANAGEMENT OF PROFIT DISTRIBUTION AND UTILIZATION IN A SHIPPING COMPANY

Kateryna Kuzmenko
National University "Odesa Maritime Academy"
Odesa, Ukraine

Profit is one of the key integral indicators of an enterprise's financial and economic performance, reflecting the efficiency of its operations and serving as an important source for further development. Rational distribution and utilization of profit are essential for maintaining the financial

stability of an enterprise, developing its resource potential, financing investment activities, and safeguarding the economic interests of its owners. The effectiveness of profit management largely depends on the soundness of decisions regarding its distribution and areas of utilization, taking into account the specific characteristics of maritime transport, the high capital intensity of shipping, fluctuations in freight rates, and the level of operational and financial risks. The specific features of profit generation and utilization in shipping are determined by the high capital intensity of the industry, the significant costs associated with the acquisition, maintenance, and repair of vessels, the long payback period of investments, and the dependence of revenues on freight rates and the state of the global maritime transportation market. Financial performance is also affected by fluctuations in fuel prices, port charges, vessel maintenance costs, insurance expenses, crew costs, compliance with international environmental and safety requirements, as well as currency and geopolitical risks. Rational profit distribution involves balancing the company's current financial needs, the formation of reserves, financing investment projects, fleet modernization and renewal, and ensuring the interests of owners. An important management task is to determine the optimal balance between profit consumption and capitalization, which makes it possible to maintain financial stability and create conditions for the long-term development of a shipping company. Particular importance is attached to developing a flexible profit distribution mechanism capable of adapting to changes in market conditions, financial performance, and the strategic priorities of the enterprise.

Keywords: shipping company, management, profit, financial resources, financial stability, investment activity, maritime transportation.