

УДК 338.4

[https://doi.org/10.52058/2786-6025-2022-11\(11\)-61-72](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2022-11(11)-61-72)

Сотниченко Людмила Леонідівна доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри Менеджменту та економіки морського транспорту Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту, Національний університет «Одеська морська академія», вул. Дідріхсона, 8, м. Одеса, 65052, тел.: (067) 483-37-76, <https://orcid.org/0000-0003-4537-1553>

Задерей Аліна Євгенівна кандидат економічних наук, заступник директора Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту, Національний університет «Одеська морська академія», 65052, м. Одеса, вул. Дідріхсона, 8, тел.: (097) 399-88-57, <https://orcid.org/0000-0002-9660-986X>

Павленко Валентина Антонівна старший викладач кафедри Менеджменту та економіки морського транспорту Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту, Національний університет «Одеська морська академія», 65052, м. Одеса, вул. Дідріхсона, 8, тел.: (067) 483-16-67, <https://orcid.org/0000-0003-4543-696X>

Сівань Анастасія Сергіївна аспірант кафедри Менеджменту та економіки морського транспорту Навчально-наукового інституту морського права та менеджменту, Національний університет «Одеська морська академія», 65052, м. Одеса, вул. Дідріхсона, 8, тел.: (093) 469-50-23, <https://orcid.org/0000-0003-3194-8083>

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ПРИБУТКУ СУДНОПЛАВНОЇ КОМПАНІЇ

Анотація. Одним з основних суб'єктів ринку доставки вантажів і пасажирів морським транспортом є судноплавні компанії. Судноплавним компаніям властивий ряд особливостей, які в своїй сукупності мають вплив на ефективність бізнес-процесів. Працюючи в умовах ринкової економіки і конкуренції, судноплавна компанія повинна прагнути до забезпечення високого ступеня задоволеності клієнтів, до високої ефективності внутрішніх бізнес-процесів і рентабельності.

Кризові явища фінансування судноплавної діяльності та фінансовий менеджмент підприємств морегосподарського комплексу стали надзвичайно важливими для забезпечення ефективної діяльності та виживання

судноплавних компаній у всьому світі. В даний час у світовому судноплавному бізнесі проведення оцінки конкурентоспроможності судноплавних компаній - найважливіше завдання, вирішення якого необхідно для забезпечення ефективної операційної діяльності компанії на ринку. Для виявлення особливостей і формування сучасної системи забезпечення рівня конкурентоспроможності судноплавної компанії необхідно розглянути існуючі підходи до формування прибутку, як основного показника функціональної діяльності судноплавних компаній в ринкових умовах.

У статті визначено основні завдання та умови формування прибутку судноплавної компанії та пріоритети здійснення фінансового аналізу, як невід'ємного елемента комплексного аналізу діяльності підприємства. Досліджено особливості вибору показника прибутку для оцінки ефективності менеджменту та прийняття економічних рішень. Фокус дослідження статті спрямований на методах та підходах визначення прибутку, виділенні його основних компонентів та методиці розрахунку чистого прибутку з урахуванням особливостей галузі та сучасної нормативної бази. Представлені графічна інтерпретація класифікації прибутку та порядок формування прибутку в системі фінансового менеджменту судноплавної компанії відповідно до нормативних документів України. Процедура формування показників прибутку представлена як структурно-логічна схема формування показників прибутку.

Ключові слова: формування показників прибутку, класифікація прибутку, фінансовий аналіз ефективності діяльності судноплавних компаній.

Sotnychenko Lyudmila Leonidovna Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Maritime Transport Management and Economics of the Institute of Maritime Law and Management, National University "Odesa Maritime Academy", Diedrichson St., 8, Odesa, 65052, tel.: (067)483-37-76, <https://orcid.org/0000-0003-4537-1553>

Zaderei Alina Evgenivna Candidate of economic sciences, deputy director of the Institute of Maritime Law and Management, National University "Odesa Maritime Academy", Diedrichson St., 8, Odesa, 65052, tel.: (097)399-88-57, <https://orcid.org/0000-0002-9660-986X>

Pavlenko Valentyna Antonivna Senior lecturer of the Department of Maritime Transport Management and Economics of the Institute of Maritime Law and Management, National University "Odesa Maritime Academy", Diedrichson St., 8, Odesa, 65052, tel.: (067)483-16-67, <https://orcid.org/0000-0003-4543-696X>

Sivan Anastasiya Serhiivna Graduate student of the Department of Maritime Transport Management and Economics of the Institute of Maritime Law and Management, National University "Odesa Maritime Academy", Diedrichson St., 8, Odesa, 65052, tel.: (093)469-50-23, <https://orcid.org/0000-0003-3194-8083>

FEATURES OF PROFIT FORMATION SHIPPING COMPANY

Abstract. Shipping companies are one of the main subjects of the market for the delivery of goods and passengers by sea transport. Shipping companies are characterized by a number of features that, in their entirety, have an impact on the efficiency of business processes. Working in the conditions of a market economy and competition, a shipping company should strive to ensure a high degree of customer satisfaction, high efficiency of internal business processes and profitability.

The crisis phenomena of the financing of shipping activities and the financial management of enterprises of the maritime complex have become extremely important for ensuring the effective operation and survival of shipping companies all over the world. Currently, in the global shipping business, the evaluation of the competitiveness of shipping companies is the most important task, the solution of which is necessary to ensure the effective operational activity of the company on the market. In order to identify features and form a modern system for ensuring the level of competitiveness of a shipping company, it is necessary to consider the existing approaches to profit formation, as the main indicator of the functional activity of shipping companies in market conditions.

The article defines the main tasks and conditions of profit formation of the shipping company and the priorities of financial analysis as an integral element of the comprehensive analysis of the company's activities. Peculiarities of choosing a profit indicator for evaluating management efficiency and making economic decisions are studied. The focus of the article's research is on methods and approaches for determining profit, identifying its main components and the methodology for calculating net profit, taking into account the specifics of the industry and the modern regulatory framework. A graphic interpretation of profit classification and the order of profit formation in the financial management system of the shipping company in accordance with the regulatory documents of Ukraine are presented. The procedure for the formation of profit indicators is presented as a structural and logical scheme for the formation of profit indicators.

Keywords: formation of profit indicators, profit classification, financial analysis of the efficiency of shipping companies.

Постановка проблеми. У системі цілей, що формуються власниками та менеджментом будь-якого підприємства, завдання генерування прибутку займає центральне місце. Прибуток - особливий відтворюваний ресурс

комерційної організації, багатогранний показник, що характеризує різні сторони бізнесу: його кінцевий фінансовий результат, ефект господарської діяльності підприємства, чистий прибуток підприємця на вкладений капітал, винагороду за ризик підприємницької діяльності [1, 2]. Для судноплавної компанії багатогранність прибутку виявляється ще і в можливості накопичувати їх у різних видах валют й у різних національних юрисдикціях, що дозволяє гнучкіше її використовувати для розширеного відтворення судноплавної компанії (модернізація і оновлення флоту тощо [3, 4]. Підтримка необхідного рівня прибутковості - об'єктивна закономірність нормального функціонування підприємства в реальних ринкових умовах, що постійно змінюються, особливо в системі ринку морської торгівлі.

Особливо слід наголосити, що прибуток є відтворюваним ресурсом підприємницької діяльності господарюючого суб'єкта. Чим вище рівень генерування прибутку судноплавної компанії у процесі її функціональної діяльності, тим менша потреба у залученні фінансових коштів із зовнішніх джерел та за інших рівних умов, тим вищий рівень самофінансування розвитку флоту, забезпечення реалізації стратегічних цілей цього розвитку, підвищення конкурентної позиції підприємства на ринку [5].

Прибуток є:

- головним спонукальним мотивом здійснення та розвитку судноплавного бізнесу;
- основним внутрішнім джерелом поточного та довгострокового розвитку судноплавної компанії та її іміджу на ринку операторської діяльності;
- найважливішим індикатором ринкової вартості окремих типів суден та компаній у цілому;
- індикатором кредитоспроможності підприємства;
- показником конкурентоспроможності підприємства за наявності стабільного рівня прибутку;
- гарантом виконання підприємством своїх зобов'язань перед державою та джерелом задоволення соціальних потреб суспільства [6, 7].

Тому дослідження питань підвищення прибутковості судноплавних підприємств являється нагальним, особливо в умовах економічної нестабільності. Усе це зумовлює необхідність подальшого дослідження питання проблематики формування прибутку суб'єктами господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Законодавчі умови формування та розподілу прибутку знаходять своє відображення у вітчизняному законодавстві [8], постановах та інструкціях відповідних міністерств та відомств. Важливі аспекти формування прибутку судноплавних компаній висвітлюються такими українськими ученими як В. Жихарева, А. Петрашевська, С. Новицька, Н. Примачов, О. Сенько та інші. Авторами досліджено питання, присвячені значенню та сутності прибутку, порядку його обчислення, але зміна зовнішніх та внутрішніх умов

господарювання підприємств визначає потребу у постійному дослідженні особливостей формування та розподілу прибутку суб'єктів господарювання.

Об'єктом дослідження є розгляд порядку формування прибутку в системі фінансового менеджменту судноплавної компанії. Увага концентрується на методах та підходах визначення прибутку, виділенні його основних компонентів та методиці розрахунку чистого прибутку з урахуванням особливостей галузі та сучасної нормативної бази.

Мета статті – дослідження особливостей вибору того чи іншого показника прибутку для оцінки ефективності менеджменту та прийняття економічних рішень.

Виклад основного матеріалу. У широкому сенсі прибуток є основним захисним механізмом, що оберігає судноплавну компанію від загрози банкрутства внаслідок падіння фрахтового ринку [4]. Хоча така загроза може виникнути і в умовах прибуткової господарської діяльності підприємства (при використанні невиправдано високої частки позикового капіталу, особливо короткострокового; за недостатньо ефективного управління ліквідністю активів тощо).

Однак за інших рівних умов судновласницькі або операторські компанії успішніше виходить із кризового стану при високому потенціалі генерування прибутку [10]. За рахунок капіталізації отриманого прибутку може бути швидко збільшено частку високоліквідних активів (відновлено платоспроможність), підвищено частку власного капіталу за відповідного зниження обсягу використовуваних позикових коштів, (підвищено фінансову стійкість), сформовано відповідні резервні фінансові фонди. Саме ризик у механізмі капіталізації судновласницьких комплексів визначає активність операторських технологій на фрахтовому ринку [11].

Такі маневрові можливості у використанні прибутку дозволяють судноплавній компанії сконцентрувати фінансові ресурси в оптимальний період часу та в потрібному місці з урахуванням позиції флоту та стану сектора фрахтового ринку, необхідності виведення суден у ремонт та, відповідно, необхідності несення «залпових», концентрованих за часом витрат [12].

У сучасній ринковій економіці та її організаційно-методичному забезпеченні відбуваються постійні коригування, зумовлені динамічними змінами функціонування суб'єктів господарювання. Правильно обрані методики та критерії оцінок ефективності роботи підприємства дозволяють адекватно визначити свій дійсний фінансовий стан на різних сегментах функціональної діяльності компанії та підвищити якість прийняття управлінських рішень [13, 7].

Складність управління фінансового стану судноплавної компанії полягає в особливостях структуризації процесу формування грошового запасу у формі прибутку.

При проведенні фінансового аналізу ефективності діяльності судноплавного підприємства велике значення набуває правильності

розуміння економічної сутності прибутку та структурних її елементів, що формують цей показник у динамічних умовах морських ренджів. Графічна інтерпретація класифікації прибутку представлена на рис. 1 [14].

Як відомо, за видами діяльності розрізняють: прибуток від основної (операційної) діяльності, що включає прибуток від провізної спроможності флоту та інші операційні доходи та витрати; прибуток від інвестиційної діяльності; прибуток від фінансової складової діяльності.

По порядку формування розрізняють: валовий (маржинальний) прибуток; прибуток від продажу; загальний фінансовий результат звітного періоду до виплати відсотків та податків (брутто-прибуток); прибуток до оподаткування; чистий прибуток. Особливе місце займає маржинальний прибуток - це різниця між виручкою (нетто) та прямими виробничими витратами по реалізованій продукції. Вона фактично за стабільних умов відбиває ефект масштабу, отже, і вибору концентрації дедвейту по судноплавній компанії.

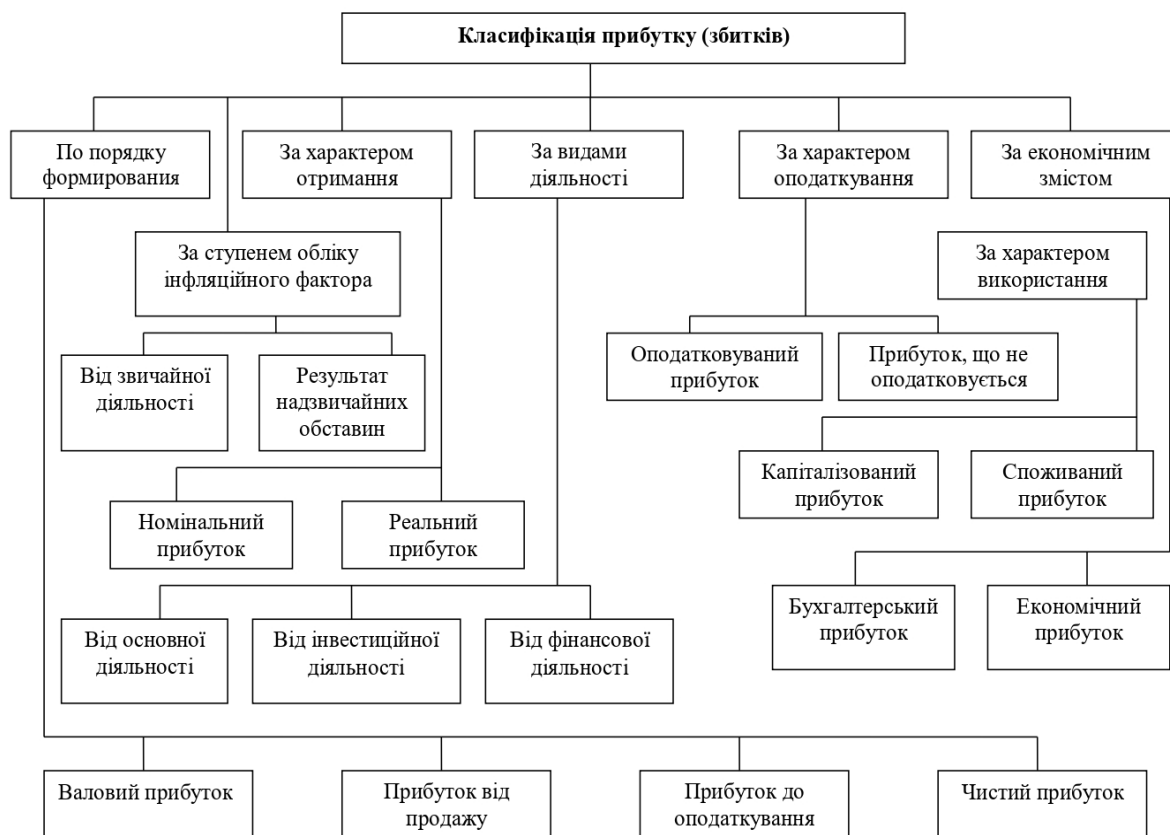


Рис. 1 Графічна інтерпретація класифікації прибутку

Прибуток від реалізації продукції - це різниця між маржинальним прибутком та постійними витратами судноплавної компанії.

Брутто-прибуток включає фінансові результати (до виплати відсотків та податків) від операційної, фінансової та інвестиційної діяльності,

надзвичайні доходи та витрати, що виникають у торговому мореплавстві. Вона характеризує загальний фінансовий результат, сформований підприємством всіх зацікавлених сторін (держави, кредиторів, власників, найманого персоналу).

Найважливіше значення у стратегії розвитку судноплавної компанії належить чистому прибутку – стандартно він є сумою прибутку, що залишається у розпорядженні судноплавної компанії після сплати всіх податків, економічних санкцій та інших обов'язкових відрахувань. Ось тому у світовому мореплаванні поширений принцип реєстрації суден під прапорами, що гарантують нижчий рівень оподаткування балансового прибутку. До цієї класифікаційної групи слід зарахувати й збитки, зумовлені діями сучасних морських портів.

У судновласницьких компаніях необхідно виділяти прибуток залежно від характеру його здобуття. Зазвичай це традиційна функціональна діяльність та робота, що відображає надзвичайні ситуації [15].

Це також пов'язано з незвичайними для цього підприємства роботами. Таке виділення із загального прибутку необхідне для правильної оцінки роботи судноплавного підприємства.

При прийнятті менеджерських рішень в операторській діяльності необхідно розрізняти оподатковуваний прибуток і не оподатковуваний (пільгований) прибуток відповідно до податкового законодавства [16], яке періодично переглядається та суттєво різниться за морськими реєстрами. При обмеженості дії цього інструменту в національному законодавстві судноплавні компанії реалізують принцип рефлагування.

Проте, у системі управління фінансової стійкості судноплавної компанії важливо враховувати рівень інфляційного чинника. Це завдання вирішується на основі розрахунку та зіставлення номінального та реального прибутку. Останній утворюється з урахуванням обліку впливу інфляції на грошовий потік судноплавного підприємства у звітному періоді.

Найбільш складним у торговому судноплаванні є аналіз прибутку за економічним змістом та за виробничим (бухгалтерським) підходом. Бухгалтерський прибуток є різницею між доходами і поточними явними витратами, відображеними в системі рахунків судновласника. Економічний прибуток відрізняється від бухгалтерського тим, що з розрахунку його величини враховують як явні витрати, так і неявні, не відображені у бухгалтерському обліку (наприклад, витрати утримання основних засобів, що належать власнику фірми) [17]. Саме цей підхід характерний для операторських компаній, які використовують бербоут-чартерні операції.

У системі менеджменту торговельного судноплавання принциповим стає питання розподілу прибутку. За характером використання чистий прибуток поділяється на капіталізований (нерозподілений) і споживаний. Капіталізований прибуток – це частина чистого прибутку, який

спрямовується на фінансування приросту активів підприємства, насамперед на збільшення дедвейту. Споживаний прибуток - та його частина, що витрачається на виплату дивідендів акціонерам підприємства.

Використання того чи іншого показника прибутку оцінки ефективності роботи судноплавної компанії залежить від мети аналізу, і навіть від категорії зацікавлених осіб. Так, для визначення беззбиткової експлуатаційної діяльності флоту та зони безпеки підприємства використовується маржинальний прибуток. Для оцінки рівня прибутковості перевезення окремих видів вантажів у морських ренджах та визначення комерційної маржі - прибуток від реалізації продукції до виплати відсотків та податків. Для оцінки прибутковості сукупного капіталу акціонерної судноплавної компанії - загальна сума прибутку від усіх видів діяльності до виплати відсотків та податків. Для оцінки рентабельності власного капіталу судновласника - чистий прибуток. Особливу увагу в оцінці стійкості зростання судноплавної компанії слід звертати на масу та динаміку капіталізованого (реінвестованого) прибутку.

Отже, для судноплавних компаній, що оперують, як правило, судами різного «капітального» походження (власний флот, флот бербоут-чартерний, тайм-чартерний, набутий за умовами лізингу) вибір того чи іншого показника прибутку для оцінки ефективності менеджменту та прийняття економічних рішень, є завданням актуальним. На жаль, саме у цій галузі не розкрито особливостей формування стандартних показників під впливом факторів глобального ринку морської торгівлі.

Необхідно враховувати також неоднакову значущість того чи іншого показника прибутку для різних категорій зацікавлених осіб:

- для власників підприємства важливим є кінцевий фінансовий результат - чистий прибуток, який вони можуть вилучати у вигляді дивідендів або реінвестувати з метою розширення масштабів діяльності;
- кредиторів цікавить загальна сума прибутку до сплати відсотків та податків, оскільки з нього вони отримують свою частку за позичений капітал;
- державу ж цікавить прибуток після сплати відсотків до вирахування податків.

Традиційно використовується два підходи до визначення прибутку: економічний та бухгалтерський [18].

Відповідно до першого підходу прибуток (збиток) - це приріст (зменшення) капіталу власників за звітний період. Економічне визначення прибутку є простим та наочним з позиції будь-якого економіста. Однак таке визначення має низку спірних моментів, що виникають у ході його практичної реалізації, що виявляються при розгляді факторів зміни капіталу з урахуванням правил та процедур бухгалтерського обліку і тим самим

ускладнюють інтерпретацію цієї категорії. Ці спірні моменти стосуються як сутнісних характеристик аналізованої категорії (наприклад, чи будь-яку зміну власного капіталу можна кваліфікувати як прибуток), так і можливості їх квантифікації, тобто наскільки реально піддається кількісній оцінці той чи інший компонент прибутку.

Відповідно до другого підходу прибуток - це приріст (зменшення) власного капіталу підприємства за звітний період, отриманий за підсумками фінансово-господарської діяльності організації.

Згідно Положення (стандарту) бухгалтерського обліку «Загальні вимоги до фінансової звітності» формування прибутку відображається у «Звіті про фінансові результати (Звіті про сукупний дохід)». Відповідно розрізняють кілька видів прибутку (збитку):

- валовий прибуток - різниця між сумами чистого доходу (виручки) від реалізації продукції та собівартості реалізованої продукції;
- фінансові результати від операційної діяльності, які будуть меншими, ніж перша сума за рахунок відрахування «адміністративних витрат» та «витрат на збут»;
- фінансові результати від звичайної діяльності (до оподаткування та після нього);
- чистий прибуток або збиток.

Порядок формування прибутку підприємства відповідно до нормативних документів України представлений на рис. 2.

Валовий прибуток використовується для покриття комерційних та управлінських витрат. Він більше за названі витрати на величину прибутку від продажу. З урахуванням сальдо інших доходів та витрат (що включають операційні та інші доходи та витрати) визначається прибуток до оподаткування.

Після визначення відстрочених податкових активів та зобов'язань розраховуються податок на прибуток та чистий прибуток звітного періоду.

Представлені вище аргументи визначають пріоритетність здійснення фінансового аналізу прибутку як невід'ємного елементу повного комплексного аналізу діяльності підприємства.

Фінансовий аналіз прибутку є процес дослідження умов та результатів її формування та використання з метою виявлення резервів підвищення ефективності діяльності підприємства.

Висновки. Знання процедур формування показників прибутку дозволяє чітко розумітися на економічній суті фінансових показників, грамотно інтерпретувати їх зміни, враховуючи особливості підприємства, на якому проводиться фінансовий аналіз. Вірно обрані методики та критерії оцінок результативності та ефективності функціональної діяльності судноплавної компанії дозволяють адекватно аналізувати свій поточний фінансовий стан, достатність вільних фінансових ресурсів для підтримки динамічної та актуальної позиції компанії, що у свою чергу забезпечить високий рівень конкурентоспроможності судноплавної компанії та

ефективну операційну діяльність компанії на ринку на світовому фрахтовому ринку транспортних послуг.

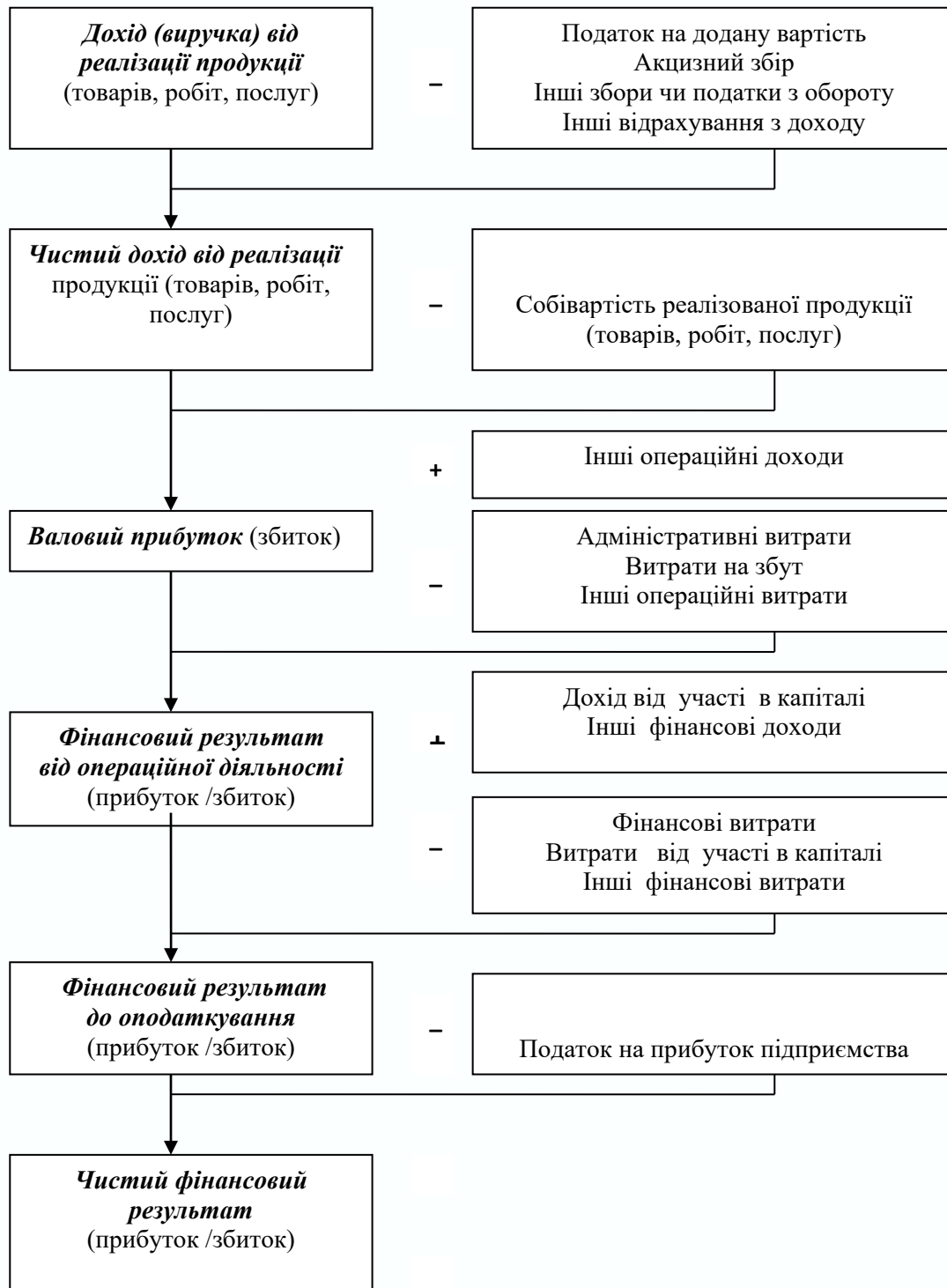


Рис. 2 Структурно-логічна схема формування показників прибутку

Література:

1. Бланк И.А. Управление прибылью, Киев : Ника-Центр, 1998. 2000. 512 с.
2. Бланк И.А. Финансовая стратегия предприятия, Киев: Ника-Центр, 2004. 720 с.
3. Экономика морского транспорта: учебник / под ред. В.В. Жихаревой. Харьков: «БУРУН КНИГА», 2012. 480 с.
4. Stopford, M. Maritime Economics, 3rd ed.; Routledge: New York, UK, USA, 2009.
5. Grammenos, C. The Handbook of Maritime Economics and Business; Informa Law from Routledge: London, UK, 2010.
6. Примачев Н.Т., Примачева Н.Н., О.В. Вовк, Н.А.Ксендзова, Предпринимательство в торговом судоходстве. –Одесса: ОНМА, 2008, 376 с.
7. Примачов М.Т. Морська транспортна індустрія і системна економічна безпека. Розвиток методів управління та господарювання на транспорті, 2021. 2(75), 5-15. URL: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-2-5-15>
8. Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні : Закон України від 01.07.2021 р. № 40 / Верховна Рада України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text>
9. Фінанси підприємства : навч. посіб. / А.Д. Петрашевська, С.С. Новицька, В.М. Орлов, С.М. Колонтай, Л.Л. Сотниченко, О.В. Орлова, А.Є. Задерей. Одеса: ДУІТЗ, 2021. 112с.
10. Сенько О. В., Задерей А. Є. Фінансове забезпечення підвищення ефективності судноплавного ринку Економічний вісник Донбасу № 3 (65) 2021. С.99-105
11. Задерей А. Є. Эффективная стратегия развития судоходной компании в условиях нестабильного фрахтового рынка. Вісник Хмельницького національного університету 2013, № 3. Економічні науки, том 2. Хмельницький, 2013. С. 220-224
12. Сотниченко Л.Л. Визначення напрямків фінансування проектів транспортної інфраструктури регіонів України. Економіка та держава. Міжнародний науково-практичний журнал № 6 черв. 2015. С. 67–71.
13. Вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі : монографія / [авт. кол.: Дем'янченко А.Г., Макаренко М.В., Сотниченко Л.Л. та ін.].Одеса: НУ «ОМА», 2017. 325 с.
14. Бутинець Ф.Ф. Бухгалтерський фінансовий облік. 6-ме вид., доп. І перероб. Житомир: ПП «Рута». 2015. С. 756.
15. Harwood, S. Shipping Finance; Euromoney Books: London, UK, 1995. Syriopoulos, T. (2010): Shipping finance and international capital markets
16. Підвищення ефективності діяльності та конкурентоспроможності підприємств морегосподарського комплексу України: монографія / [авт. кол.: Жихарева В.В., Дубовик Н.В., Наврозова Ю.О. та ін.]. Одеса: КУПІСНКО СВ, 2016. 239 с.
17. Schinas, O.; Grau, C.; Johns, M. HSBA Handbook on Ship Finance; Springer: Basel, Switzerland, 2014
18. Alexandridis, G.; Kavussanos, M.G.; Kim, C.Y.; Tsouknidis, D.A.; Visvikis, I.A. A survey of shipping finance research: Setting the future research agenda. Transp. Res. Logist. Transp. Rev. 2018, 115, 164–212.
19. Bazaluk, O.; Zhykharieva, V.; Vlasenko, O.; Nitsenko, V.; Streimikiene, D.; Balezentis, T. Optimization of the Equity in Formation of Investment Portfolio of a Shipping Company. Mathematics 2022, 10, 363. <https://doi.org/10.3390/math10030363>

References:

1. Blank I.A. (2000). *Upravleniye pribily [Profit Management]*. Kiev, Nika-Tsentr [in Russian].
2. Blank I.A. (2004) *Finanacovay cstrategiy predpriyiy [Financial strategy of the enterprise]*. Kiev, Nika-Tsentr [in Russian].

3. Zhihareva V.V., Kotlubaj A.M., Kibik O.N. et al. (2012). *Ekonomika morskogo transporta: uchebnik [Economics of maritime transport]*. Kharkiv: «BURUN KNIGA» [in Russian].
4. Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*, 3rd ed.; Routledge: New York, UK, USA,
5. Grammenos, C. (2010). *The Handbook of Maritime Economics and Business*; Informa Law from Routledge: London, UK.
6. Primachev N.T., Primacheva N.N., O.V. Vovk, N.A. Ksendzova (2008). *Predprinimatelctvo v torgovom cudohodctve: monografiiy [Entrepreneurship in merchant shipping]*. Odessa: ONMA [in Russian].
7. Primachov M.T. (2021). *Mors'ka transportna industriya i sistemna ekonomichna bezpeka [Maritime transport industry and systemic economic security]. Rozvitok metodiv upravlinnya ta gospodaryuvannya na transporti [Development of methods of management and entrepreneurship of transport]*. URL: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2021-2-5-15> [in Ukrainian]
8. On accounting and financial reporting in Ukraine: Law of Ukraine dated July 1, 2021 No. 40 / Verkhovna Rada of Ukraine. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-14#Text>
9. Petrashevska A.D., Novytska C.S., Orlov V.M., Kolontai S.M., Sotnychenko L.L., Orlova O.V. (2021). *Financi pidpriemctva [Enterprise finance]*. Odesa: DUITZ. [in Ukrainian]
10. Senko O.V., Zaderey A.E. (2021). *Financove zabezpechenny pidvishenny efektyvnosti cudnoplavnogo rinku [Financial support for increasing the efficiency of the shipping market]* Economic Bulletin of Donbas No. 3 (65). [in Ukrainian]
11. Zaderey A.Y. (2013). *Effektivnay ctrategiy razvitiy cudohodnoi kompanii v ucloviyh nectabilnogo frahtovogo rinka [An effective strategy for the development of a shipping company in an unstable freight market]*. Bulletin of Khmelnytsky National University No. 3. [in Russian].
12. Sotnychenko L.L. (2015). *Viznachenny naprymkiv financuvanny proektiv transportnoi infractrukturi regioniv Ukraini [Determination of financing directions for transport infrastructure projects in the regions of Ukraine]*. Economy and the state No. 6 [in Ukrainian].
13. Demyanchenko A.G., Makarenko M.V., Sotnychenko L.L. et al. (2017). *Vdockonalenny organizachionno-ekonomichnogo mexanizmu upravlinny rozvitkom pidpriemctv morckoi galuzi [Improvement of the organizational and economic management mechanism for the development of marine industry enterprises]*. Odesa: NU "OMA" [in Ukrainian].
14. Butynets F.F. (2015). *Buxgalterckii financovii oblik [Accounting and financial accounting]*. Zhytomyr: PE "Ruta"[in Ukrainian].
15. Harwood, S. *Shipping Finance*; Euromoney Books: London, UK, 1995.Syriopoulos, T. (2010): *Shipping finance and international capital markets*
16. Zhikhareva V.V., Dubovik N.V., Navrozova Yu.O. et al. (2016). *Pidvichenny efektyvnosti diylnocti ta konkurentocpromojnocti pidpriemctv moregocpodarckogo romplekcu Ukraini [Increasing the efficiency and competitiveness of enterprises of the maritime complex of Ukraine]* Odesa: KUPRIENKO SV [in Ukrainian].
17. Schinas, O.; Grau, C.; Johns, M. (2014) *HSBA Handbook on Ship Finance*; Springer: Basel, Switzerland.
18. Alexandridis, G.; Kavussanos, M.G.; Kim, C.Y.; Tsouknidis, D.A.; Visvikis, I.A. (2022). A survey of shipping finance research: Setting the future research agenda. *Transp. Res. Logist. Transp. Rev.* 2018, 115, 164–212.
19. Bazaluk, O.; Zhykharieva, V.; Vlasenko, O.; Nitsenko, V.; Streimikiene, D.; Balezentis, T. Optimization of the Equity in Formation of Investment Portfolio of a Shipping Company. *Mathematics*. <https://doi.org/10.3390/math10030363>