

**МЕТОДИКА ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА БРУТНАТА ПЕЧАЛБА -  
ОСНОВЕН ИКОНОМИЧЕСКИ ИНСТРУМЕНТ В УПРАВЛЕНИЕТО  
НА ПРИСТАНИЩНИТЕ ДЕЙНОСТИ**

**Проф. д-р Светлана Райчева Димитракиева**

Технически университет – Варна

**Огнян Денчев Костадинов**

Докторант ВСУ „Черноризец Храбър“

***Резюме:** Морските пристанища на РБ работят в много конкурентна среда и следват пазарната логика в ценообразуването. Цените на претоварните услуги се определят на пазарен принцип, което може да доведе до слабости, които са вредни за целия пристанищен бизнес. Едно от решенията на този проблем е създаването на счетоводна отчетност, която да служи на мениджмънта на пристанищните оператор. В основата на тази отчетност стои изчисляването на brutната печалба за отделните партиди товари, и тяхното осредняване по видове товари. Същото следва да се прилага и за корабните места, т.е. да се изчислява за всяко корабно място поотделно и разделно за всички товари. Получените резултати дават най-ясна представа за реалната полза от всеки товар и корабно място, също и техния принос за заплащането на оперативните разходи на пристанищните оператори. Методиката за изчисляване на brutната печалба служи за ценообразуването и анализирането на резултатите от обработката на всеки товар поотделно, също и представянето на отделните корабни места.*

***Ключови думи:** пристанищни услуги; претоварна и складова дейност; приходи; brutна печалба; постоянни/оперативни разходи; променливи/производствени разходи*

## **METHODS FOR CALCULATING GROSS PROFIT - A MAIN ECONOMIC INSTRUMENT IN PORT MANAGEMENT**

**Prof. Dr. Svetlana Raycheva Dimitrakieva**

Technical University - Varna

**Ognyan Denchev Kostadinov**

PhD student at VFU "Chernorizets Hrabar"

***Summary:** The seaports of the Republic of Bulgaria operate in a very competitive environment and follow the market logic in pricing. The prices of transshipment services are determined on a market basis, which can lead to weaknesses that are detrimental to the entire port business. One of the solutions to this problem is the creation of accounting records that will serve the management of the port operator. The basis of this reporting is the calculation of gross profit for individual lots of cargo, and their averaging by type of cargo. The same should apply to ship berths, i.e., to be calculated for each ship separately and separately for all cargoes. The results obtained give the clearest idea of the real benefits of each cargo and ship, as well as their contribution to the payment of the operating costs of port operators. The methodology for calculating the gross profit is used for the pricing and analysis of the results of the processing of each cargo separately, as well as the performance of the individual ship berths.*

***Keywords:** port services; transshipment and warehousing activities; income; gross profit; fixed / operating costs; variables / production costs*

## **Въведение**

Икономическият растеж и развитие на която и да е държава до голяма степен зависи от показателите за изпълнение на нейната международна търговия. Вътрешната и чуждестранната търговии биха били трудни без ефективна транспортна система, а морският бизнес предоставя възможност за превоз на голям обем товари. [8] За да засилят позициите си, голям брой шипингови компании се интегрират вертикално с пристанищни терминали, логистични оператори и корабни агенции. Пристанищата и морската индустрия са част от цели вериги за доставки. По-концентрираните обеми на товари, както и необходимостта да останат конкурентоспособни спрямо другите видове транспорт, изискват по-бързо изпълнение на услугите и по-добра координация на логистичните операции. [1] Приходите, разходите, себестойността, печалбата и техните взаимовръзки са основните елементи на отчета, контрола, анализите и планирането на пристанищната дейност. Те са част от пристанищната икономика и се използват в стопанското управление на пристанищните оператори.

Пристанищните оператори, като част от транспортната инфраструктура, служат на икономиката на страната, осъществявайки претоварната дейност между търговските кораби и сухопътните транспортни средства. От друга страна, те са самостоятелни стопански субекти и смисълът за съществуването на всеки един пристанищен терминал е печалбата, която той носи на своите инвеститори. [2] От приходите и разходите зависи финансово състояние на пристанищата. Приходната част на търговската дейност са най-важния фактор, от който зависи издръжката и развитието на пристанищата.

Наравно с приходната част, всички разходите се следят и контролират счетоводно, тъй като те не само влияят на финансовите

резултати, но и служат при изчисляването на дължимите данъци към държавата, също така се ползват в планирането и ценообразуването на пристанищните услуги. Взаимовръзките между приходите, разходите, себестойността и печалбата на пристанищните услуги представляват един икономически механизъм, чрез който се планира, осъществява и контролира пристанищната дейност. [4] Контролирането на стойностите на основните параметри на икономическия механизъм, по който пристанищните терминали функционират, е необходимо условие за правилното управление на стопанската им дейност. [3] Брутната печалба е най-важният икономически параметър, който служи за оценка на финансовите резултати от всяка партида товар и се изчислява по видове товари и корабни места.

Анализ на приходите, разходите и печалбата се изисква изрично (наред с други елементи) и е аналитичен инструмент, който се използва за оценка на свързаната с него промяна в благосъстоянието и по този начин се превръща в принос към целите на политиката на управление на пристанищната дейност. [5]

## **Изложение**

### **1. Приходи, разходи и брутна печалба в икономиката**

#### **• Приходи**

Приходите като счетоводно понятие представляват и обхващат всички парични постъпления в стопанските предприятия от тяхната обичайна търговска дейност – съвкупност от стопански операции извършвани регулярно от предприятието в рамките на осъществяваната от него дейност.

От счетоводна гледна точка приходите са два вида:

- Брутни приходи – сумите от оборот, обем продажби, на английски Revenue, които се реализират от стопанската дейност на предприятието за определен период от време, без да се приспадат разходите необходими за създаването на тези доходи.

- Нетни приходи - сумите от продажба на продукция - стоки и услуги, генерирани от обичайната търговска дейност на предприятието, намалени с търговските отстъпки, отбивите, рабатите и данъка върху добавената стойност.

От експлоатационна гледна точка приходите са два вида:

- Производствени приходи – сумите от продажба на стоки и услуги.

- Наеми – сумите на получените наеми от отдадени под наем активи на предприятието на други стопански единици.

#### • **Разходи**

Разходите представляват всички плащания от предприятието необходими за осъществяването на неговата дейност, т.е. това са законно признатите разходи. Разходите могат да се класифицират от гледна точка на счетоводството, за нуждите на счетоводната отчетност на предприятията и от гледна точка на мениджмънта на предприятията, за нуждите на ценообразуването и отчитането на финансовите показатели, също и за търговското управление на дружеството. За нуждите на настоящия труд дефинираме само разходите на мениджмънта на предприятията:

- Постоянни разходи (Fixed costs) на предприятието и ако е приложимо на нейни самостоятелни производствени единици

Постоянните разходи на предприятието и ако е приложимо на отделни производствени единици са всички тези разходи, които предприятието прави в състояние непроизводствен престой.

- Променливи или производствени или преки разходи (Variable costs) на предприятието и ако е приложимо на нейна самостоятелна производствена единица, изделие или услуга

Променливите или преките или производствени разходи на предприятието и ако е приложимо на отделни производствени единици са всички тези нововъзникнали разходи, които предприятието започва прави от момента на възобновяването на производството след непроизводствения престой. [9]

- Амортизация на техника използвана пряко в производството на предприятието

Всички видове техника имат цена и определен от производителя ресурс, след изчерпването на който е необходим основен ремонт, т.е. необходима е нова инвестиция. Участието на техниката в производствения процес се измерва с времето на работа и количеството произведена стока или предоставена услуга, т.е. практически е възможно да се определи амортизацията за единица произведена стока или единица предоставена услуга. При производството на стоки и предоставянето на услугите конкретните амортизации свързани с тях се прибавят към променливите разходи.

- **Брутна печалба**

Брутната печалба е сумата парични средства, която остава след приспадане от приходите на всички преки производствени разходи. Едно от приложенията на изчислената брутна печалба е да се анализира ефективността на дружеството в неговата производствена и ценова дейност.

[7] Брутната печалба показва смисъла от функционирането на фирмата, особено ако брутната печалба е отрицателна величина и не може да покрие непреките разходи. [10, 11]

$$\text{Брутна печалба} = \text{приходи} - \text{производствени разходи}$$

## **2. Приходи, разходи и брутна печалба на пристанищните услуги**

### **• Приходи**

Приходите от основната дейност се осъществяват чрез събиране на такси за претоварните работи и съпътстващите пристанищни услуги свързани пряко с тях, всичките представляващи част от технологичния процес.

Принципно, претоварната дейност между търговските кораби и сухопътните транспортни средства се осъществява във вариантите: директна и индиректна обработка на товарите.

При директна обработка на товарите претоварната дейност е между плавателния съд и сухопътния транспорт (жп и автомобилен). Към тази основна дейност са включени и някои съпътстващи пристанищни услуги, които са свързани пряко с обработката на товара и се считат като част от технологичния процес. [6] На борда на кораба се извършва подреждане (stowing), сепариране (separation), укрепване (securing) или разкрепване (unlashing) на бройните товари или подравняване (trimming) на насипните товари. Също се отчита количеството на натоварената или разтоварената стока, като за бройните товари се извършва преброяване (tallying – талиманене), а за насипните товари количеството се отчита с брегови кантари (shore scale) или драфт сървей (draft survey), като цените на тези услуги може да бъдат включени в претоварните такси или заплащани

отделно. За всяка една от посочените товарни операции или услуги се начисляват такси съгласно действащата тарифа или съответния договор за пристанищни услуги. Събраните такси формират brutния приход от конкретния товар под обработка.

При индиректна обработка на товарите претоварната дейност е подобна на директната обработка, с разликата, че стоката преминава през склад, който в схемата на технологичния процес стои между плавателния съд и сухопътното транспортно средство (жп вагон и автомобил). Както при директната обработка, така и при индиректната обработка на товара има съпътстващи пристанищни услуги, които са пряко свързани с товара. Освен гореспоменатите съпътстващи претоварни услуги присъщи за директния вариант на обработка има и такива които се отнасят само за индиректния вариант. При индиректния вариант стоката преминава през склад, който може да бъде открита складова площадка в обсега или извън обсега на порталните кранове, или закрит склад, също и силози за зърнените товари. При въвеждането и извеждането на товара от склада се извършат съпътстващи претоварни дейности, които са пряко свързани с обработката на товара и се считат също като част от технологичния процес.

Складовата дейност е важно перо на приходната част на пристанищните терминали. Престоят на стоката в откритите и закрити складове на пристанищата, също и тези съхранявани в силози и други подобни места, се таксуват по тарифа. Пристаннищата използват различни стимули и поощрения с цел да привлекат повече товари за обработка, също да увеличат приходите си или да ускоряват извеждането на стоката след разтоварването ѝ. Поради тези причини, таксуването на складирането на стоките в пристанищата се изчислява по формули отразяващи интересите на пристанищата във връзка с времетраенето на складирането.



- **Разходи**

Разходите се разделят на две основни групи: постоянни и променливи. Практическото правило по което се определя кои разходи са постоянни и кои променливи, е отговорът на въпроса дали същите текат в случай, че в пристанищния терминал има товар под обработка или няма. Ако даден разход тече по време в което в пристанището няма товар под обработка, това означава, че разходът е постоянен, т.е. независимо от факта дали пристанището работи или не, тези разходи текат. Разходи направени специално за обработката на всеки отделен товар в пристанищния терминал, представляват променливите разходи, които още се наричат преки или производствени разходи, защото са свързани с обработката на конкретен товар. В обобщение може да се приеме, че променливите разходи са пряко свързани с предоставените на корабите услуги по тарифата на пристанището и затова още се наричат преки или производствени разходи. Разделянето и отчитането на постоянните и променливите разходи е необходимо във връзка с изчисляването на различни икономически показатели свързани с дейността на пристанищните терминали включително и за ценообразуването.

Постоянните разходи на пристанищата, както и на производството на стоки и предоставените услуги, са всички тези разходи, които не са свързани пряко с производствената дейност. Постоянните разходи се разделят на няколко групи, които в най-общия случай са принципно еднакви за различните производства. Основните групи постоянни разходи са както следва:

- Административни разходи;

- Разходи за основни заплати на администрацията и работниците, в които не се включват премиите и заплатката на работниците свързана с обработката на товарите;
- Разходи за различните видове застраховки на активите на пристанищата и отговорността пред трети лица;
- Транспортни разходи несвързани пряко с основната претоварна дейност на пристанищата;
- Разходи за ел. енергия ползвана за осветление на администрацията и пристанищната инфраструктура, без тези направени за ел. крановете и останалата ел. техника използвана в претоварната дейност;
- Разходи за горива изразходвани за транспорт и отопление, без тези направени за претоварната техника на ДВГ;
- Разходи свързани с охраната на труда;
- Ремонти на пристанищната техника и складова база.

Променливите или преките производствени разходи са свързани с технологичния процес на товаро-разтоварната дейност на пристанищата.

Претоварните операции и другите услуги в пристанищните терминали се осъществяват по утвърдени технологични карти, които служат не само за рационалната и безопасна работа, но са и надеждно средство за точното и подробно отчитане на разходите от отделните работи включени в технологичните карти за обработка за отделните видове товари и кораби. Товаро-разтоварните работи в пристанищата се извършват в два варианта – директна и индиректна обработка на товарите. При обработката на отделните товари участват различен брой пристанищни механизатори, също се използва различна техника работеща с ел. енергия и течни горива. Всичко това предполага едно разнообразие на направените разходите, което изисква

творческо отношение при отчитането им. Големият брой и видове пристанищна техника изискват ефективни практически способи за отчитането на разходите за всяка една пристанищна машина поотделно, особено когато лисват измервателни прибори.

Променливите или производствените разходи се разделят на няколко групи:

- Разходи за човешки труд

Заработка на работниците за положения труд при обработката на товарите изчислена по разценките. Към тези разходите за човешки труд или т.нар. заработка на пристанищните работници представлява сумата, която се разпределя между участващите в съответните наряди при обработката на кораба. Сумата се определя съгласно приетите за целта разценки, които в повечето случаи са съгласувани със синдикатите. Заработката се пресмята като се умножи съответната разценка за тон на стока по претовареното количество. В допълнение се прибавят и съответните добавки за извършени други пристанищни услуги пряко свързани с товара. Разходите за човешки труд са предвидими, защото са предварително определени с разценките, т.е. за нуждите на ценообразуването тези разходи не представляват трудност.

- Разходи за ел. енергия

Разходите за използвана ел. енергия за крановете при товарене и разтоварване на корабите включват реално употребената енергия за обработката на съответния товар. Практически това потребление се измерва като се отчитат показанията на измервателните уреди, ако има такива на ел. крановете или се ползват усреднени стойности определени по опитен път. Също така се практикува на пристанищната техника работеща на ел. енергия и нямаща измервателни прибори (т.н. електромери) да се отчитат отработените часове за всяка една смяна и по кораби, като общият разход на

ел. енергия на пристанището се разделя на отработените часове. Точността на изчислените стойности при този практически способ е достатъчна. Разходите за ел. енергия се отчитат постоянно и затова са лесно предвидими. Освен това цените на ел. енергията не се променят често, затова за нуждите на ценообразуването не представляват трудност.

- Разходи за дизелово гориво

Разходите за използвано дизелово гориво за мотокари при обработката на товарите включват само тези, които се отнасят за използваната пристанищна механизация (различните видове мотакари и други машини) при обработката на товарите. Отчитането на изразходваното количество се извършва с разходомери и компютрите, които са монтиране на борда на техниката. На пристанищната техника работеща на течни горива и нямаща измервателни прибори за разход (т.н. разходомери за дизелово гориво) се практикува да се зарежда на 100% (full) в края на всяка смяна, като по този начин се изчислява разходът за гориво за смяната, който може да се раздели на отработените моточасове и/или тонове товар. При ценообразуването на претоварните такси в които трябва да се предвидят и разходи за течни горива възникват трудности произлизащи от колебанията на цените на горивата. Предвиждането на разходите за течни горива за единица обработена стока е също неточно. Поради тези причини за нуждите на ценообразуването се използват завишени цифри с някакъв запас.

В помощ на горните способности се води статистика за разходите на отделните машини, също се вземат и под внимание разходните норми на отделните машини, като по този начин става възможно да се отчитат достатъчно точно разходите за всяка една отделна машина и по кораби.

Към горните три вида променливи разходи, които се считат за основни, могат да се прибавят и други разходи като:

- Разходи за консумативи и материали

Разходите за вложените консумативи и материали при обработката на товара включват материали за укрепване, сепариране, почистване и други. За нуждите на ценообразуването се използват осреднени цифри базирани на статистически данни от предишните обработки на същия товар.

- Амортизационни отчисления за ползваната техника

Амортизационните отчисления за ползваната техника се правят по счетоводните правила и същите обичайно се прибавят към постоянните разходи, но фактически те са променливи и е правилно да се калкулират като променливи в случаите когато се правят анализи и се пресмята кратката себестойност. Това е особено наложително за скъпоструващата техника. Например в спецификацията на подемните кранове с дизелови агрегати се посочва ресурса от моточасове с който разполагат. В подобен случай може да се изчисли амортизационното отчисление, което следва да се направи при ползването на техниката за всеки час.

- Такси свързани с товарооборота

Таксите свързани с товарооборота (ако има такива, напр. променливите концесионни такси в частност) се считат също като променливи разходи.

#### • Брутна печалба

Разглежданото пристанище разполага с 3 корабни места с различно безопасно газене на корабните места: к/м 1 – газене 4.5 м, к/м 2 – газене 8.5 м; к/м 3 – газене 5 метра.

Брутната средна печалба по корабни места за денонощие на база 1 месец е както следва:

Таблица 1. Техн. дървесина (основен товар) – безопасна  
дълбочина на кея 4.5 метра, к.м. 1

No	Кораб	товар	Количество	Приход(EUR)	Преки разходи	Брутен приход (EUR)
1	tbn1	техн.дървесина	6072	30,095.20	9,715.20	20,380.00
2	tbn2	техн.дървесина	2064	10,151.36	3,302.40	6,848.96
3	tbn3	техн.дървесина	4002	19,926.20	6,403.20	13,523.00
4	tbn4	техн.дървесина	2618	13,355.00	4,188.80	9,166.20
5	tbn5	пшен.трици	1310	5,132.40	2,096.00	3,036.40
			16066			<b>52954.56</b>

Таблица 2. Брутна печалба на ден за месеца (EUR), к.м. 1

Общо приходи(без преките разходи) за корабното място за месеца(EUR)	52,954.56
Дни на месеца	31
Брутна печалба на ден за месеца(EUR)	<b>1,708.21</b>

Таблица 3. Зърно(основен товар) – безопасна  
дълбочина на кея 8.5 метра, к.м. 2/2А

No	Кораб	Товар	Количество	Приход(EUR)	Преки разходи	Брутен приход (EUR)	к.м.
1	tbn1	царв.фураж	2,565	9,003.15	9,003.15	4,104.00	2А
2	tbn2	рапица	3,282	10,141.38	10,141.38	5,119.92	2
3	tbn3	царевица	1,667	4,984.33	4,984.33	2,600.52	2А
4	tbn4	пшеница	1,727	5,163.73	5,163.73	2,694.12	2А
5	tbn5	пшеница	6,589	19,701.11	19,701.11	10,278.84	2
6	tbn6	царевица	1,531	4,577.69	4,577.69	2,388.36	2А
		царевица	1,200	3,588.00	3,588.00	1,872.00	2А
7	tbn7	царевица	1,695	5,068.05	5,068.05	2,644.20	2А
8	tbn8	слънчоглед	4,382	15,380.82	15,380.82	7,011.20	2

9	tbn9	пшеница	3,300	9,867.00	9,867.00	5,148.00	2A
10	tbn10	царевица	2,522	7,706.32	7,706.32	3,934.32	2
		ечемик	890	2,661.10	2,661.10	1,388.40	2
11	tbn11	царевица	3,053	9,250.87	9,250.87	4,762.68	2A
12	tbn12	пшеница	6,000	17,940.00	17,940.00	9,360.00	2
13	tbn13	рапица	21,518	66,490.62	66,490.62	33,568.08	2
14	tbn14	пшеница	17,092	51,105.08	51,105.08	26,663.52	2
		пшеница	5,241	15,670.59	15,670.59	8,175.96	2
15	tbn15	алуминий	800	4,000.00	4,000.00	1,576.00	2A
общо			85054			<b>129009,72</b>	

Таблица 4. Брутна печалба на ден за месеца (EUR), к.м. 2

Общо приходи(без преките разходи) за корабното място за месеца(EUR)	101,296.78
Дни на месеца	31
Брутна печалба на ден за месеца(EUR)	<b>3,267.64</b>

Таблица 5. Брутна печалба на ден за месеца (EUR), к.м. 2/2A

Общо приходи(без преките разходи) за корабното място за месеца(EUR)	129,009.72
Дни на месеца	31
Брутна печалба на ден за месеца(EUR)	<b>4,161.60</b>

Таблица 6. Техн. дървесина (основен товар) – безопасна  
дълбочина на кея 5 метра, к.м. 3

No	Кораб	товар	Количество	Приход(EUR)	Преки разходи.	Брутен приход (EUR)
1	tbn1	скрап	1923	9,987.20	4,519.05	5,468.15
2	tbn2	скрап	2016	10,995.65	4,737.60	6,258.05
3	tbn3	скрап	2278	14,950.56	5,353.30	9,597.26
4	tbn4	скрап	1793	10,824.95	4,213.55	6,611.40
5	tbn5	скрап	1611	8,335.23	3,785.85	4,549.38
6	tbn6	скрап	3141	15,350.61	7,381.35	7,969.26
7	tbn7	скрап	2069	11,422.20	4,862.15	6,560.05
общо			<b>14831</b>			<b>47013.55</b>

Таблица 7. Брутна печалба на ден за месеца (EUR), к.м. 3

Общо приходи(без преките разходи) за корабното място за месеца(EUR)	47,013.55
Дни на месеца	31
Брутна печалба на ден за месеца(EUR)	<b>1,516.57</b>



Получената брутна печалба (БП) по корабни места е различна, като е запазена тенденцията от предходните месеци и години:

- **к/м 1 – БП= 1,708.21 евро на ден;**
- **к/м 2 – БП= 3,267.64 евро/ден;**
- **к/м 3 – БП= 1,516.57 евро/ден.**

*Таблица 8. Брутна средна печалба за денонощие от обработка на тежко зърно (пшеница, царевица, ечемик и рапица)*

№:	кораб	Вид товар	Количество	Часове под обработка	Приходи
1	tbn1	рапица	3,282	81	10,141.38
2	tbn2	царевица	1,667	27	4,984.33
3	tbn3	пшеница	1,727	37	5,163.73
4	tbn4	пшеница	6,589	61	19,701.11
5	tbn5	царевица	1,531	36	4,577.69
		царевица	1,200		3,588.00
6	tbn6	царевица	1,695	49	5,068.05
7	tbn7	пшеница	3,300	55	9,867.00
8	tbn8	царевица	2,522	40	7,706.32
		ечемик	890		2,661.10
9	tbn9	царевица	3,053	74	9,250.87
10	tbn10	пшеница	6,000	44	17,940.00
11	tbn11	рапица	21,518	112	66,490.62
12	tbn12	пшеница	17,092	80	51,105.08
		пшеница	5,241		15,670.59
	общо		<b>77307</b>	<b>696</b>	<b>233915.87</b>

Таблица 9. Брутна печалба изчислена на база  
изключени производствени престои

Приход на тон	EUR	3.03
Преки разходи	EUR	1.56
Брутен приход на тон	EUR	1.47
Средно количество товар на час		111
Средно количество товар за 24 ч		2666
Брутна печалба за денонощие при непрекъснат режим на работа	<b>EUR</b>	<b>3907.48</b>

Брутна печалба изчислена на база включени производствени престои е:

- Преки разходи - 77307 MT x 1.56 евро/тон = 120598.92 евро
- Брутна печалба за целия месец = 233915.87 евро – 120598.92 евро = 113316.95 евро
- Брутна печалба на денонощие = 113316.95 евро : 31 дни = 3655.38 евро на ден

По-високата норма на печалба е постигната благодарение на по-голямата производителност на обработени тонове товар за денонощие, което зависи също и от естеството на товара, т.е. по-високата претоварна такса не води винаги до по-висока брутна печалба.

## **Заклучение**

По предложената методика може да се изчислява брутната печалба за всяка партида товар, след което да се осреднява за отделните видове стоки, с цел да се определи кои са печелившите стоки за обработка в пристанището на база текущата претоварна такса и съответната реална производителност за обработка на товара.

## **Литература**

1. Атанасова К, *Технологичната промяна в корабоплаването*, Сборник с доклади от Морска научна конференция, Издателство на ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“, Октомври 2019, ISBN 978-619-7428-46-9
2. Димитракиев, Д., *Управление на морските транспортни дейности*. Варна – 2016, ИК „ЛАРГО СИТИ“ ООД, ISBN 978-619-7026-15-3
3. Димитракиев, Д., Атанасова, К., *Аспекти на планирането на морските транспортни дейности*, Списание „Индустриален мениджмънт“, година 12, бр 1, 2015, ISSN 1312-3793
4. Молодчик А.В., Комаров С.В., Эсаулова И.А., Димитракиев Д., *Механизмы и формы самоорганизации и саморазвития*, Пермь: Изд-во Перм. нац. исслед. политехн. ун-та, 2019, ISBN 978-5-398-02105-9
5. Davide Sartori, Gelsomina Catalano, Mario Genco, Chiara Pancotti, *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects*, European commission, 2015, ISBN 978-92-79-34796-2
6. Hilde Meersman, Siri Pettersen Strandenes, Eddy Van de Voorde, *Port Pricing: Principles, Structure and Models*, Norwegian School of economics, 2014, ISSN: 0804-6824

7. Richard C. Osadume, Edih O. University, *Port Revenue Performance and Economic Growth*, LOGI – Scientific Journal on Transport and Logistics, Vol. 11, No. 2, 2020, DOI: 10.2478/logi-2020-0010
8. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, *Alternative port management structures and ownership models*, 2013, ISBN 978-0-8213-6607-3
9. Colin Drury, *Cost and Management Accounting*, 7th edition, <http://www.drury-online.com/>, 5.03.2021
10. <https://bccrwp.org/compare/difference-between-gross-profit-and-net-profit-d3a733/>, 5.03.2021 год.
11. <http://ippgi.weebly.com/uploads/1/5/2/8/15280652/microec.8.4.pdf>, 5.03.2021 год.

**Автори:**

*Проф. д-р Светлана Райчева Димитракиева*  
*Технически университет – Варна*  
*e-mail:s\_dimitrakieva@abv.bg*

*Огнян Денчев Костадинов*  
*Докторант във ВСУ „Черноризец Храбър“*  
*e-mail:ognyan.kostadinov@gmx.com*  
*mobile:+359 884 884444*  
*www.dss-bg.eu*