

45. Лаврентьева Е. А. Методические подходы к налоговому регулированию для обеспечения конкурентоспособности портовой транспортно-экспедиционной деятельности / Е. А. Лаврентьева, Л. Н. Корельская // *Налоги и финансовое право*. — 2013. — № 5. — С. 122–128.
46. Лаврентьева Е. А. Коварный НДС / Е. А. Лаврентьева, Г. А. Плавинская // *Морские порты*. — 2010. — № 8. — С. 44–47.
47. Лаврентьева Е. А. Налоговое регулирование: теория и практика (на примере судоходного бизнеса): монография / Е. А. Лаврентьева, Г. А. Плавинская. — СПб.: ГМА им. адм. С. О. Макарова, 2007. — 148 с.
48. Лаврентьева Е. А. Особенности налогообложения деятельности судов, зарегистрированных в Российском международном реестре / Е. А. Лаврентьева, Г. А. Плавинская // *Налоги и финансовое право*. — 2014. — № 12. — С. 54–60.

УДК 338.24, 332.142

М. Ю. Андреева,
канд. экон. наук, доц.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ПОЛИТИКЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОРЫВА РОССИИ: НЕКОТОРЫЕ ОЦЕНКИ И ПРЕДПОСЫЛКИ

SOME ASPECTS AND ASSESSMENT OF NSR AS A WAY OF ECONOMIC RISING OF RUSSIA

В статье рассматриваются вопросы, связанные с реализацией проектов по формированию территории опережающего развития в Арктике на примере организации судоходства по трассам Северного морского пути. Проведен анализ реализации концептуально нового подхода к развитию СМП в контексте основополагающих документов по развитию морского флота и освоению Арктического побережья. Дан краткий ретроспективный обзор организации судоходства по трассам СМП в СССР. Особый акцент сделан на дальнейшее развитие государственно-частного партнерства, повышение ответственности бизнеса, выделены частные корпорации, получающие возвратное финансирование из Фонда национального благосостояния. Сделаны выводы о необходимости синхронизации процессов развития СМП и основополагающих инвестиционных проектов. Обоснована необходимость организации прогнозирования, планирования и стратегического управления судоходством по трассам СМП, определен субъект их реализации.

The analysis of the implementation of conceptually new approach to the development of NSRs in the context of the basic documents for the development of the navy and the reclamation of the Arctic coast has been carried out. A brief retrospective review of the organization of shipping along the NSR in the USSR is given. Particular emphasis is placed on the further development of public-private partnership and increase of busyness' responsibility. Private corporations that receive recurrent funding from the National Welfare Fund have been marked. The author makes conclusions about the need to synchronize the processes of development of NSRs and fundamental investment projects. The forecast, planning and strategic management of shipping on the highway NSRs are shown to be valuable so the subject of their implementation is defined.

Ключевые слова: территории опережающего развития, Арктика, Северный морской путь, государственное регулирование.

Key words: Areas of priority development, the Arctic, the Northern Sea Route, government regulation.

В ПЕРИОДЫ кризисного развития экономики, особенно в периоды понижительной волны большого цикла, который мы наблюдаем в настоящее время, на повестку дня встает вопрос об участии государства в экономике. Построение основ рыночной экономики, проводимое в России на протяжении последних десятилетий, последовательно снижало вовлечен-

ность государства в бизнес-процессы, ситуация стала меняться во время кризиса 2008 г., когда не только страны с переходной экономикой, но и США усилили участие государства в экономике — прежде всего, через инвестиционный спрос.

Во второй половине 2014 г. в результате введения экономических санкций со стороны ЕС и США, Россия оказалась в условиях, при которых внешние заимствования на крупнейших мировых финансовых рынках стали ей недоступны. Ситуация усугубилась тем, что санкции были наложены не только на государство в целом, но и на отдельные секторы экономики. Наибольший урон понесли финансовый и энергетический секторы. Последовательно проводимая Россией политика отстаивания своих геополитических интересов приводит к дальнейшему ужесточению санкций, противостоять которым возможно только на основе подъема экономики. Вопросы поиска источников развития, точек роста находятся в постоянном мониторинге руководства страны. Ставится вопрос о поиске нового, мобилизационного характера развития при котором будут а) обеспечены реальные темпы роста и б) рост будет достигнут в условиях жесткой ограниченности капитала. Дефицит бюджетных средств и ограниченность Фонда национального благосостояния диктуют необходимость определения «точки экономического роста» и «территорий опережающего развития», им отведена роль локомотивов по выводу экономики из кризиса.

Одной из таких территория является зона Арктики, внутри которой можно выделить в качестве основных точек роста проекты «Ямал СПГ» и «Северный морской путь» (СМП). Объединяющими характеристиками последних кроме территориальной расположенности выступают общие принципы организации финансирования — использование государственных и частных инвестиций с последующей реализацией проектов в форме государственно-частного партнерства. Оба проекта взаимосвязаны — успешность развития Северного морского пути будет способствовать развитию транспортной логистики и снижению затрат по перевозке грузов; «Ямал СПГ», в свою очередь, повысит грузопоток по СМП.

Перспективам, задачам, проблемам развития Северного морского пути посвящено значительное количество публикаций. Большой вклад в комплексное изучение вопроса внесли разработки ЦНИИМФ, Российской академии транспорта, ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. В доперестроечные годы были разработаны принципы планирования и организации работы флота в Арктике, в частности: разработаны принципы сетевого планирования работы флота [1], основы выбора оптимального вида ледокольной проводки [2], [3], основы организации управления Арктической морской транспортной системой с точки зрения народнохозяйственных позиций [4]. В 1990 – 2000 гг. произошло существенное сокращение перевозок по трассам СМП, сопровождавшееся старением ледокольного флота, портовых сооружений, упадком российского судоходства в целом. Ситуация начала меняться с принятием основополагающих целевых документов: «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», Морской доктрины РФ, ФЦП Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 гг.). Акцент в реализации стратегических задач был изначально сделан на государственно-частное партнерство [5], однако результаты его реализации, по крайней мере в части софинансирования, не могут быть признаны удовлетворительными.

Вопросы развития ГЧП, механизма его регулирования не были обусловлены введением экономических санкций, они существовали на протяжении многих лет [6] – [8], изменившиеся условия развития экономики в 2015 г. актуализировали необходимость гармонизации этих процессов. Вероятно, новые экономические реалии приведут к изменению взаимоотношений государства и бизнеса, повысят ответственность последнего, прежде всего, при условии финансирования инвестиционных проектов из Фонда национального благосостояния. Остановимся подробнее на анализе взаимодействия различных по форме собственности хозяйственных структур в ходе реализации проектов СМП и «Ямал СПГ».

Судоходное использование СМП берет свое начало в 1933 г., общий объем перевезенных грузов и их распределение с 1933 по 2013 гг. представлены на рис. 1. Как видно, в «перестроечный» период объем перевозок значительно ниже достигнутого в 1990-х гг.

Курс на освоение Арктики, принятый в начале 2000-х гг., сформулированный в названных основополагающих документах, последовательно реализуется, что не замедлило принести результаты. Динамика грузоперевозок по трассам СМП и прогнозы до 2016 г. приведены в таблице. Аналитический прогноз составлен на основе модели многомерной линейной регрессии.

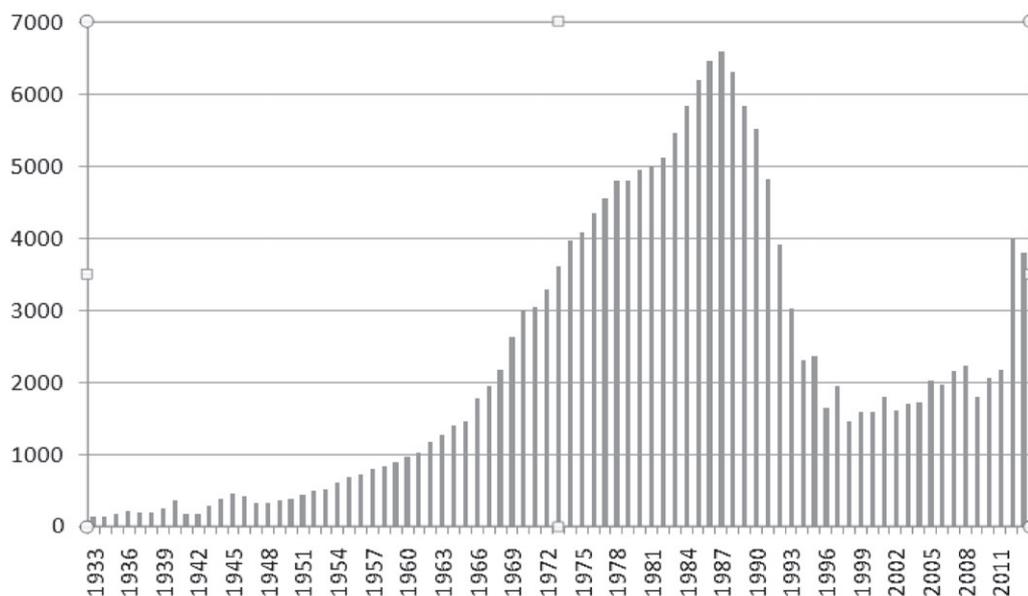


Рис. 1. Объем перевезенных грузов по трассам Северного морского пути, млн т., за период с 1933 по 2013 гг.¹

Таблица

Объем перевозок по трассам СМП: прогноз и факт²

Годы	Аналитический прогноз на основе многомерной линейной регрессии	Экспертный прогноз, тыс. т	Аналитический прогноз, скорректированный с учетом факта 2012 г., тыс. т	Фактически перевезено, тыс. т
2010	–	–	–	2050, в том числе транзитные перевозки — 111
2011	–	–	–	2170, в том числе транзитные перевозки — 840
2012	2,332	2300	–	4000, в том числе транзитные перевозки — 1200
2013	2,514	2600	4250	3800, в том числе транзитные перевозки — 1176
2014	2,728	2800	4400	Транзитные перевозки — 271
2015	2,982	3000	–	–
2016	3,280	3500	–	–

Анализ прогнозных значений грузооборота существенно меняется при введении в многофакторную регрессионную модель фактических данных за 2012 г. (прогнозные значения увеличиваются в два раза). Отчетные данные 2014 г. говорят о существенном снижении транзитных перевозок (на 70 % по сравнению с 2013 г.). В случае их введения в модель, мы получим резкое изменение прогнозных значений — теперь в сторону резкого уменьшения.

¹ Составлено на основе данных источников [9] – [12].

² Составлено на основе данных источников [10] – [13].

График изменения объема транзитных перевозок за период 2010 – 2014 гг. (рис. 2) показывает существенную волатильность показателя транзитных перевозок по трассам СМП. Вместе с тем, объем выручки хозяйствующих субъектов определяется объемом перевозок и их ценой, что делает затруднительным долгосрочное финансовое планирование и несет значительные финансовые риски.

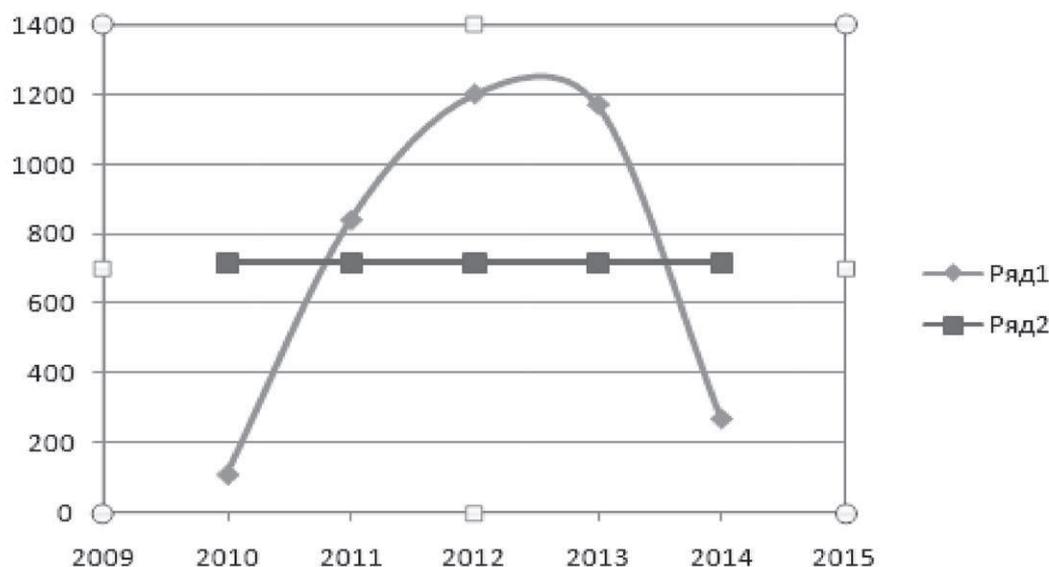


Рис. 2. Соотношение объема транзитных перевозок, млн. т, и средней величины перевозок за 2009 – 2014 гг.

Чем обусловлено резкое увеличение объема перевозок 2010 – 2012 гг. и их резкое снижение в 2014 г.? Прежде всего, природно-климатическими факторами. Арктика — зона неустойчивого судоходства. Ледовые условия в морях зависят не только от температуры воздуха, но и от степени солености воды, интенсивности течения, состояния глубинного льда, направления ветра и проч. Навигационные характеристики льда значительно отличаются от одной навигации к другой. Если ледовые условия 2010 – 2012 гг. были благоприятными для судоходства, что породило оптимистические настроения и версию о таянии льдов, то навигация 2014 г. была сложной и коммерчески неэффективной.

Во времена СССР развитие СМП осуществлялось за счет средств государственного бюджета, при переходе к рынку был разработан «концептуально новый подход к развитию СМП», в основу которого были положены следующие принципы [5]:

- государственная поддержка приоритетных отраслей экономики Севера;
- строительство дизель-электрических ледоколов в варианте универсальных ледоколов-снабженцев коммерческими предприятиями, осваивающими природные ресурсы региона;
- развитие судоходными компаниями и субъектами хозяйствования транспортного флота и нефтеперегрузочных терминалов за счет собственных и привлеченных средств при минимальном участии государства;
- финансирование текущих расходов на содержание ледокольного флота за счет средств, поступающих от оплаты услуг ледокольного флота по тарифам, регулируемым в установленном порядке;
- пополнение портовых ледоколов планировалось осуществлять силами собственников и администрациями морских арктических портов.

С момента доклада начальника СМП А. Г. Горшковского прошло десятилетие, в целом реализованы все основополагающие принципы. Вместе с тем СМП не вышел на объемы перевозок 1990-х гг. Многие перспективные проекты ресурсодобывающих компаний находятся на стадии запуска [14], разобщенность функционирования хозяйствующих субъектов, различная подчинен-

ность, организационные структуры и формы собственности последних приводят к конфликтам интересов и снижению синергетического эффекта. С этих позиций обоснованным и целесообразным выглядит предложение по формированию арктического кластера [15].

Законодательная основа организации судоходства по СМП заложена Правилами плавания в акватории Северного морского пути. С апреля 2013 г. введен разрешительный порядок плавания судов по трассам СМП. Правилами предусматривается порядок и сроки подачи заявок на прохождение по трассам СМП, определяется состав участников организации движения, их полномочия, устанавливаются технические требования к судам с целью обеспечения экологической безопасности, а так же таблицы критериев допуска судов на Северный морской путь в соответствии с категорией их ледовых усилений [16].

Согласно Правилам основными субъектами организации движения выступают: *казенное предприятие* «Администрация Северного морского пути», *федеральное государственное унитарное предприятие* «Атомфлот» *госкорпорации* «Росатом» и суда, непосредственно проходящие по трассе. Администрация СМП осуществляет комплекс административных работ по выдаче разрешений на проход, координирует работу по организации ледокольной проводки, ледовой лоцманской проводки, гидрометеорологического обеспечения плавания судов в акватории Северного морского пути. «Атомфлот» непосредственно организует и осуществляет ледокольную проводку по трассам СМП на платной основе согласно тарифам на ледокольную проводку судов, установленных приказом № 45-т/1 от 4 марта 2014 г. [17].

Новые правила позволяют избежать ситуаций, подобных конфликту между «Атомфлотом» и ОАО ГМК «Норильский Никель», суть которого — отказ «Норильского Никеля» от ледовой проводки и неоплата ледокольного сбора, что, по мнению «Атомфлота», привело к недополучению корпорацией платежей на содержание государственного атомного ледокольного флота в размере 238,5 млн руб. в 2006 г.; 329,8 млн руб. в 2007 г.; 757,8 млн руб. в 2008 г.; на 2009 г. прогнозируется недобор в размере 1 млрд 608,4 млн руб. [18]. Согласно утвержденным правилам, суда ледового класса Arc7, к которым относятся контейнеровозы «Норильского никеля», за редким исключением (тяжелой ледовой обстановки в зимний навигационный период) могут осуществлять самостоятельное плавание в Карском море.

Каково сущностное отличие организации судоходства по СМП в советские годы от сегодняшней? Основу грузопотока в СССР составляла доставка грузов по обеспечению населенных пунктов Арктического побережья — северный завоз. Он осуществлялся с восточного и западного побережий. «В каждом отдельном случае, в зависимости от количества судов, проводимых во льдах, и расстояния, на которое осуществлялась проводка, Министр морского флота (начальник парокходства) назначал начальника ледокольных операций, которому *подчинялись все* (выделение автора) ледоколы, ледокольные буксирные катера, транспортные, вспомогательные и другие суда, предназначенные для работы в данном районе. Суда сторонних организаций, работающие в районе, подчинялись ему согласно особому положению, разрабатываемому Министерством морского флота совместно с организациями, которым принадлежат суда» [19, с. 73–74]. Количество груза к перевозке было заранее строго определено. В условиях планового хозяйства разрабатывались перспективные планы грузопотоков, исходя из которых, осуществлялась загрузка, расстановка флота, определялись потребности в ледоколах. На кромке льда формировались караваны судов, следовавших в населенные пункты. Время ожидания проводки, как правило, составляло 3 – 7 дней.

Согласно современным Правилам, заявка подается не ранее чем за 120 календарных дней и не позднее, чем за 15 рабочих дней до предполагаемой даты захода судна в акваторию Северного морского пути, что предполагает организацию движением в *оперативном* режиме. Навигация 2014 г. показала, что ледовая обстановка в Арктике может быть тяжелой и не всегда оправдывает прогнозы о таянии льдов. В этом случае потребность ледокольной проводки увеличивается, но количество ледоколов фиксировано. Основными пользователями СМП выступают судоходные компании, обслуживающие ресурсодобывающие предприятия. По мере выхода на плановую мощность первой очереди проекта «Ямал СПГ» количество танкеров-газовозов составит 16 единиц,

а частота отгрузки — один танкер в два дня. Ввод Нового порта потребует девять танкеров для перевозки. По мере развития производственной базы будет увеличиваться приток населения и возрастут потребности в завозе продуктов и товаров народного потребления. Если к этому добавить амбициозные планы по увеличению транзитного грузопотока, видится необходимым изменение концепции организации судоходства.

В силу различий в субъектной базе пользователей СМП (на смену единому заказчику, организатору и пользователю в лице государства при социализме пришли коммерческие предприятия с жесткими контрактными условиями) целесообразно заложить эти существенно изменившиеся вводные в основу организации движения судов. В утвержденной Морской доктрине РФ на период до 2020 г. предусматривается государственное финансирование затрат на содержание, строительство и эксплуатацию ледоколов (рис. 3). Однако необходимость сокращения бюджетных расходов, по мнению экспертов, потребует оптимизации расходов «Росатома», в том числе — в части строительства ледоколов. Рассмотрение вопроса о выделении запланированных 70,3 млрд руб. в 2015 – 2017 гг. на строительство трех атомных ледоколов переносится на более поздние сроки и будет обсуждаться по мере реализации проекта «Ямал СПГ». На реализацию проекта «Ямал СПГ» по решению Министерства экономического развития выделено 150 млрд руб. за счет Фонда национального благосостояния, первый транш в сумме 75 млрд руб. был произведен 20.02.2015 г.¹ По договоренности сторон средства будут использованы на строительство газозводов повышенной ледовой проходимости.



Рис. 3. Модель головного танкера для перевозки СПГ

Подводя итог, можно сделать следующие выводы:

- успешное развитие СМП является необходимым условием не только освоения Арктики, но и тем «звеном», «точкой роста», которая будет способствовать экономическому подъему России в целом;
- Федеральный закон Российской Федерации от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» заложил правовую базу, определил структуру взаимоотношений и подчиненности субъектов [16];
- утверждены Тарифы на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП «Атомфлот» в акватории Северного морского пути, что повышает прозрачность хозяйственных взаимоотношений;

¹ РИА Новости. 20.02.2015

– развитие СМП тесно связано с реализацией проектов по освоению природных богатств региона, в первую очередь — проекта «Ямал СПГ».

Вместе с тем, обращает на себя внимание несбалансированность отдельных принимаемых решений. Например, приостановка финансирования новых ледоколов, входит в противоречие с прогнозируемыми объемами увеличения перевозок по трассам СМП. Действующий порядок подачи заявок на проход по СМП фактически исключает долгосрочное планирование, что не позволит осуществить эффективную ледокольную проводку. Есть опасность, что при ухудшении ледовой обстановки имеющиеся в наличии ледоколы не смогут обеспечить потребности перевозчиков. В правилах и уставе Администрации северного морского пути (АСМП) хорошо прописаны организационная и разрешительная функции, но на взгляд автора необходимо наделить АСМП властными полномочиями, возложить на нее функции прогнозирования, планирования с элементами риск-менеджмента.

Особую роль в становлении СМП должны сыграть коммерческие организации, и прежде всего те из них, которые получают государственную финансовую поддержку. На взгляд автора, танкеры ледового класса Arc7, которые будут построены корпорацией «НОВАТЭК» за счет возвратного финансирования из Фонда национального благосостояния, могут по согласованию с АСМП, использоваться для организации прохода судов более низких ледовых классов в попутном следовании.

Развитие Северного морского пути определено в качестве стратегической задачи, только эффективное сотрудничество государства и бизнеса позволит решить ее в текущих экономико-политических условиях.

Список литературы

1. Александрович А. В. Принцип построения графика работы флота в Арктических районах / А. В. Александрович, Ю. М. Бацких // Совершенствование планирования развития морского флота: сб. науч. трудов. — Л.: ЦНИИМФ, 1983. — Вып. 284. — С. 52–54.
2. Бацких Ю. М. Фрагмент задачи расстановки ледоколов при обеспечении арктических перевозок / Ю. М. Бацких, Е. А. Пузанкова, А. И. Славников // Обоснование, планирование и организация работы флота: сб. науч. трудов / ЦНИИМФ. — Л.: Транспорт, 1984. — С. 34–37.
3. Бузев А. Я. Учет влияния ледяного покрова при выборе оптимального вида ледокольной проводки морских судов / А. Я. Бузев, В. Ф. Дубовцев // Обоснование, планирование и организация работы флота: сб. науч. трудов / ЦНИИМФ. — Л.: Транспорт, 1979. — Вып. 241. — С. 66–74.
4. Арикайнен А. И. Особенности формирования структуры ледокольного флота с народнохозяйственных позиций / А. И. Арикайнен // Обоснование, планирование и организация работы флота: сб. науч. трудов — Л.: ЦНИИМФ, 1988. — С. 99–104.
5. Горшковский А. Г. Северный морской путь — настоящее и будущее / А. Г. Горшковский. — [Электронный ресурс]. — [www.northernmaritimecorridor.no /.../ Russian%20Speech% 20Anatoly%](http://www.northernmaritimecorridor.no/.../Russian%20Speech%20Anatoly%2002.2015) (дата обращения: 20.02.2015).
6. Варнавский В. Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски / В. Г. Варнавский. — М.: Наука, 2005.
7. Государство и бизнес: институциональные аспекты / отв. ред. И. М. Осадчая. — М.: ИМЭМО РАН, 2006.
8. Ионова Ю. Г. Государственные инвестиции — спасение национальной экономики? / Ю. Г. Иванова // Финансы, деньги, инвестиции. — М.: Финформсервис Ника, 2012. — № 1. — С. 37–42.
9. Половинкин В. Н. Перспективные направления и проблемы развития Арктической транспортной системы Российской Федерации в XXI веке / В. Н. Половинкин, А. Б. Крылова // Арктика: экология и экономика. — 2012. — № 3 (7). — С. 74–83.
10. Движение по Северному морскому пути переживает спад // Мурманский вестник [Электронный ресурс]. — <http://www.mvestnik.ru/shwpgn.asp?pid=2014121856> (дата обращения: 20.01.2015).

11. Доклад руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Давыденко А. А. «Об основных итогах работы морского и внутреннего водного транспорта в 2012 г.» / А. А. Давыденко. — [Электронный ресурс]. — http://www.korabel.ru/news/comments/sostoyalos_rasshirennoe_zasedanie_soveta_federalnogo_agentstva_morskogo_i_rechnogo_transporta (дата обращения 20.01.2015).

12. Основные итоги деятельности морского и речного транспорта в 2012 году, задачи на 2013 год и среднесрочную перспективу до 2015 года / Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта РФ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=19694 (дата обращения: 22.02.2015).

13. Киселенко А. Н. Разработка моделей прогнозирования перевозок по Северному морскому пути / А. Н. Киселенко, Е. Ю. Сундуков, И. В. Фомина // Информатика, математическое моделирование, экономика: сб. науч. статей — Смоленск: Смоленский филиал Российского университета кооперации, 2014.

14. Лебедев Г. В. Перспективы развития арктической морской транспортной системы / Г. В. Лебедев, Г. Е. Румянцев // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2014. — № 3 (25). — С. 179–189.

15. Ботнарюк М. В. Анализ состояния и перспективы развития северного морского пути / М. В. Ботнарюк // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. — 2013. — № 1 (20). — С. 186–194.

16. Правила плавания в акватории Северного морского пути [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.rg.ru/2012/07/30/more-dok.html> (дата обращения: 20.02.2015).

17. Об утверждении тарифов на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП «Атомфлот» в акватории северного морского пути [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.nsra.ru/files/fileslist/20140422101458ru> (дата обращения: 20.02.2015).

18. Состояние нормативной правовой базы использования государственного атомного ледокольного флота в целях обеспечения судоходства на трассах Северного морского пути. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.rosatomflot.ru/index.php?menuid=20&artid=21&apage=2/> (дата обращения: 20.01.2015).

19. Петров М. В. Плавание во льдах / М. В. Петров. — Л.: Транспорт, 1955.

УДК 657.47:656.624.3

В. В. Крайнова,
канд. экон. наук, доц.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМ КАЛЬКУЛИРОВАНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК В УПРАВЛЕНЧЕСКОМ УЧЕТЕ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

IMPROVING SYSTEMS OF CALCULATION COST OF TRANSPORTATION IN MANAGEMENT ACCOUNTING SHIPPING COMPANIES

В современных условиях эффективное управление судоходными компаниями зависит от качества управленческих решений, которые принимаются в отношении оптимального использования всех видов ресурсов. Для повышения качества управленческих решений требуется непрерывное совершенствование их учетно-аналитического обеспечения, что, в свою очередь, требует пересмотра традиционных систем учета затрат и калькулирования себестоимости перевозок. Рассмотрены применяемые в отрасли методы учета затрат и калькулирования себестоимости: абзорпиен-костинг и директ-костинг; методы учета фактических и нормативных затрат; попроцессный, попередельный и позаказный методы. Основными научными результатами проведенного исследования являются: обоснование использования в управленческом учете судоходных компаний интеграции позаказного метода и метода директ-костинг; научно-обоснованная классификация затрат судоходных компаний на постоянные и переменные; разработка отраслевой структуры отчета о финансовых результатах при использовании в отрасли простого