



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
филиал в г.Туапсе

Кафедра «Экономики и управления»

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

На тему «Повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности
Открытого акционерного общества «Туапсинский морской торговый порт»»

Исполнитель Соловьев А.В.

Руководитель кандидат экономических наук, доцент Яйли Д.Е..

«К защите допускаю»
Заведующий кафедрой _____

доктор экономических наук, профессор

Темиров Д.С.

«22» июня 2016 г.



Туапсе
2016

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава 1 Теоретические основы финансово-экономического анализа деятельности предприятия.....	6
1.1 Понятие и виды анализа объемов производства и реализации продукции	6
1.2 Анализ взаимосвязи процессов производства и финансовых результатов деятельности организации	13
Глава 2 Анализ финансово- хозяйственной деятельности Открытого акционерного общества «Туапсинский морской торговый порт» (ОАО «ТМТП»)	19
2.1 Основные виды производственной деятельности и динамика грузооборота предприятия	19
2.2 Анализ финансовой деятельности предприятия.....	32
Глава 3 Перспективная программа эколого-экономического развития Туапсинского порта	42
Заключение.....	52
Список использованной литературы.....	56

Введение

Оценка финансового состояния предприятия играет весомую роль не только в менеджменте любой организации, но и в экономических взаимоотношениях предприятия с партнерами, а также финансово-кредитной системой. При переходе к развитой рыночной экономике данная проблема представляется особо актуальной в нашей стране и регионе.

Для исследования любого явления широко используются различные научные методы, в том числе, анализ и синтез. Под анализом в широком значении понимается способ познания предметов и явлений окружающей среды, базирующийся на расчленении целого на составные части и изучении их во всём многообразии связей и зависимостей. Для более точного исследования имеет смысл воспользоваться таким научным методом, как синтез, который позволяет выявить связи и зависимости между отдельными частями изучаемого предмета, соединяет их в единое целое. В единстве анализ и синтез дают возможность всесторонне изучить рассматриваемое явление.

В научной и практической деятельности применяются разнообразные виды анализа: физический, химический, математический, статистический, экономический и др. Каждый вид анализа имеет свои объекты, цели и методики исследования. Экономический анализ можно отнести к абстрактно-логическому методу исследования экономических явлений.

С переходом экономики к рыночным отношениям повышается самостоятельность компаний, их экономическая и юридическая ответственность, возрастает значение финансовой устойчивости субъектов хозяйствования. Таким образом, значительно повышается и роль анализа хозяйственной деятельности предприятия, его финансового состояния, наличия, размещения и использования денежных средств.

Результаты такого анализа необходимы не только собственникам, но и кредиторам, инвесторам, поставщикам, менеджерам и налоговым службам. В данной работе проводится финансовый анализ предприятия именно с точки

зрения собственника предприятия, т. е. для внутреннего использования и оперативного управления хозяйственной деятельностью и денежными средствами.

Актуальность работы обусловлена необходимостью анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия на основании бухгалтерского учета.

Объект исследования - ОАО «ТМТП».

Предмет исследования - финансово-хозяйственная деятельность ОАО «ТМТП».

Цель данной работы - изучить деятельность Открытого акционерного общества «Туапсинский морской торговый порт» (ОАО «ТМТП»), провести анализ экономической деятельности предприятия, дать оценку финансовой устойчивости и разработать мероприятия по улучшению финансово-хозяйственной деятельности.

Исходя из поставленных целей, можно сформировать **задачи**:

- дать общую характеристику предприятия: основные положения, права и обязанности;
- проанализировать источники финансовых средств предприятия: собственных и заемных;
- оценка финансово-хозяйственной деятельности предприятия;
- разработка мероприятий по улучшению финансово-хозяйственной деятельности.

Структура работы: состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных источников.

В первой главе проводится теоретический анализ финансово-экономической деятельности предприятий.

Во второй главе проводится анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия

В третьей главе рассматриваются перспективы дальнейшего эколого-экономического развития.

Информационно-методическое обеспечение. Теоретическую базу исследования составили нормативные документы, учебные пособия и периодические издания по ведению учета доходов и расходов, учебные и периодические публикации отечественных экономистов по вопросам анализа финансового состояния организации, и другая учебно-методическая литература.

Работа изложена на 58 страницах печатного текста и содержит 11 таблиц.

Глава 1 Теоретические основы финансово-экономического анализа деятельности предприятия

1.1 Понятие и виды анализа объемов производства и реализации продукции

Поскольку производство и реализация являются важнейшими аспектами функционирования предприятий (организаций), анализ их деятельности следует начинать с изучения объемов производства и продаж продукции (работ, услуг). От объема, ассортимента, качества выпускаемой и реализуемой продукции зависят издержки, прибыль, рентабельность, конкурентоспособность, а также рыночная активность организации [15, с. 93].

Отметим основные моменты, отвечающие целям управления производством и реализации продукции:

- выбор продукции (работ и услуг), которую предприятие может производить;
- определение наиболее перспективных для предприятия видов продукции, а также организация продвижения товара на рынке и рекламной деятельности;
- формирование портфеля заказов, обоснование планов по объёму производства;
- поиск рынков сбыта и способов распространения продукции;
- оценка безубыточности объёма продаж;
- принятие решения о мерах повышения качества и конкурентоспособности продукции;
- выбор ценовой политики предприятия [3, с. 81].

Решение этих вопросов возможно на основе анализа обработанной и систематизированной информации. Цели анализа могут быть следующими:

- оценка результатов производственно-хозяйственной деятельности предприятия для подведения итогов работы и её обоснованного стимулирования;

- анализ производства и реализации продукции с целью оперативного воздействия на ход производственного процесса;
- анализ выполнения производственной программы для прогнозирования возможных результатов.
- Результаты анализа дают основу для принятия конкретных управленческих решений в следующих случаях:
- при формировании портфеля заказов;
- при построении уточнённого плана производства и корреляции его с производственными мощностями;
- при разработке сметы затрат на производство;
- при формировании плана поставок материально-технических ресурсов и ввода в действие основных фондов и производственных мощностей;
- при оценке потребности в трудовых ресурсах.

К основным задачам анализа относятся:

- оценка выполнения плана и динамики показателей производства и реализации продукции, изменений в её составе и качестве;
- выявление и определение влияния факторов на изменение показателей;
- определение внутрихозяйственных резервов увеличения производства и реализации продукции;
- разработка мероприятий по мобилизации выявленных резервов [2, с. 131].

Основными источниками аналитической информации являются:

- бизнес-план организации, оперативные планы производства и отгрузки продукции;
- отчетность по форме № П-1 «Сведения о производстве и отгрузке товаров и услуг», форме № ПМ «Сведения об основных показателях деятельности малого предприятия», форме № 2 «Отчет о прибылях и убытках».

К главному блоку фактической информации относятся данные бухгалтерского учёта, которые включают документы и регистры учёта продукции (приёмо-сдаточные накладные, ведомости выпуска продукции за

месяц, карточки складского учета, накладные на отгрузку продукции, счета-фактуры и т.д.).

Информация о номенклатуре, объёме, качестве, комплектности, упаковке, цене, сумме договора, порядке и сроках отгрузки, порядке расчётов и доставки, сроках договора, санкциях за нарушение условий содержится в хозяйственных договорах с покупателями продукции (работ, услуг). Эта документация является исходной для анализа.

Портфель заказов по объёму и номенклатуре продукции формируется на основании договоров предприятия. План объёмов производства продукции, графики сдачи её на склад и отгрузки покупателям составляются согласно производственным возможностям предприятия. Детальный план с расшифровкой объёмов и сроков выпуска продукции является производственной программой.

Для характеристики объёмов производства и продаж применяют следующие показатели: валовая продукция, товарная продукция и реализованная продукция (объём продаж).

Валовая продукция (ВП) характеризует общий объём промышленного производства предприятия за определённый период.

Товарная продукция (ТП) характеризует объём продукции, подготовленный предприятием для передачи в народнохозяйственный оборот. В отличие от валовой продукции, сюда не включаются изменения остатков незавершённого производства, полуфабрикатов и инструментов собственного производства, а также внутривозвратный оборот. Реализованная продукция (РП) характеризует объём продукции, отгруженной покупателям, выручка по которой признана в бухгалтерском учёте [20, с. 67].

Анализируя объём производства продукции, необходимо сначала изучить степень выполнения плана и оценить динамику показателей валовой и товарной продукции в стоимостном выражении за анализируемый период [5, с.86]. В данном случае определяются абсолютные изменения показателей, темпы их роста и прироста, проценты выполнения плана за период.

Планирование и учёт валовой, товарной и реализованной продукции осуществляются в оптовых ценах, принятых в плане, и действующих оптовых ценах предприятий. Причём, в составе этих показателей необходимо учитывать помимо затрат живого труда (на конкретном предприятии) также и затраты овеществлённого труда в виде стоимости потреблённых материалов, покупаемых полуфабрикатов, комплектующих изделий, топлива, энергии, части стоимости амортизируемых нематериальных активов и основных фондов.

Оптовые цены предприятий включают себестоимость и прибыль. Следует заметить, что соотношения затрат живого и овеществлённого труда, доля прибыли в оптовой цене отдельных видов продукции не одинаковы. Виды продукции могут различаться по материалоемкости, трудоёмкости и рентабельности. Изменение структуры продукции в отчётном периоде вызывает изменения в стоимостных показателях ВП, ТП и РП, которые могут не соответствовать изменениям физического объёма продукции и трудозатратам работников организации. Поэтому для оценки объёма производства продукции дополнительно используются следующие показатели: нормативная трудоёмкость (НТЕ), нормативная заработная плата (НЗП), нормативная стоимость обработки (НСО), нормативная чистая продукция (НЧП), чистая продукция (ЧП).

Показатель нормативной заработной платы (НЗП) позволяет соизмерять различные виды продукции и производственные операции по нормативной заработной плате, отражающей количество, качество и сложность применяемого труда. Вычисляется расход нормативной заработной платы производственных рабочих на выпуск продукции (НЗП) [16, с. 164].

Показатель нормативной заработной платы нормирует расход заработной платы производственных рабочих, определяемый технологической трудоёмкостью изделий. Одним из недостатков этого показателя является невозможность включить затраты труда всех других категорий работников (из-за сложности их учёта по изделиям). Таким образом, нормативная заработная плата полностью характеризует объём производства [23, с. 119].

Стоимостные показатели объёма производства отражают величину прибыли. Показатель нормативной стоимости обработки (НСО) состоит из нормативных затрат на заработную плату, общепроизводственных и управленческих расходов. Рассмотрим влияние изменений в структуре выпуска продукции на её объём в стоимостном измерении. Степень выполнения плана по объёмам товарной (103,87%) и реализованной (103%) продукции различна. Это объясняется несовпадением физических объёмов выпущенной и реализованной продукции и проявляется в изменении остатков нереализованного товара. Предусмотренный планом объём реализованной продукции выше плана по выпуску товарной продукции, поскольку планом предусматривалось снижение остатков нереализованной продукции на конец периода в сравнение с его началом. По факту этого не случилось. Выполнение плана по объёму реализованной продукции отстаёт от плана выпуска на 0,87%. Имеет место прирост остатков нереализованной продукции, следовательно, предприятие не полностью использовало возможности роста объёма реализации.

Существует несколько видов анализа, учитывающих содержание процесса управления: перспективный (прогнозный, предварительный) анализ, оперативный анализ и текущий (ретроспективный) анализ по итогам деятельности за тот или иной период [7, с. 65].

Текущий (ретроспективный) анализ базируется на бухгалтерской и статистической отчётности, позволяет оценить работу объединений, предприятий и их подразделений за месяц, квартал, год нарастающим итогом. Главной задачей текущего анализа является объективная оценка результатов коммерческой деятельности, комплексное выявление имеющихся резервов и их мобилизация, достижение полного соответствия материального и морального стимулирования по результатам труда и качеству работы. Текущий анализ осуществляется во время подведения итогов хозяйственной деятельности, его результаты используются для решения управленческих вопросов.

Особенностью методики текущего анализа является оценка фактических

результатов деятельности в сравнении с планом и данными предыдущих периодов. Существенным недостатком такого анализа является потеря возможности роста эффективности производства, так как выявленные резервы относятся к прошедшему периоду.

Текущий анализ включает в себя результаты оперативного анализа и служит базой для перспективного анализа. Является наиболее полным и эффективным анализом финансовой деятельности предприятия.

Оперативный анализ осуществляется ближе к моменту совершения хозяйственных операций. Основывается на данных первичного (бухгалтерского и статистического) учёта.

Оперативный анализ - это система повседневного изучения выполнения плановых заданий, обеспечивающая моментальное вмешательство в процесс производства и повышающая эффективность функционирования предприятия [26, с. 65].

Оперативный анализ проводят по следующим показателям: отгрузка и реализация продукции; использование рабочей силы, производственного оборудования и материальных ресурсов; себестоимость; прибыль и рентабельность; платёжеспособность. При таком виде анализа исследуются натуральные показатели, в расчётах допускается относительная неточность в силу незавершённости процесса.

Перспективным анализом называют анализ результатов хозяйственной деятельности с целью прогнозирования возможных значений в будущем. Перспективный анализ позволяет решать задачи стратегического управления.

Основными факторами, определяющими финансовое состояние предприятие, являются выполнение финансового плана и пополнение по мере возникновения потребности собственного оборотного капитала за счёт прибыли, а также скорость оборачиваемости оборотных средств (активов). Первостепенным показателем, характеризующим финансовое состояние, является платёжеспособность организации. Под этим показателем подразумевают способность вовремя удовлетворять платёжные требования

поставщиков в соответствии с хозяйственными договорами, возвращать кредиты, производить оплату труда персонала, вносить платежи в бюджеты и во внебюджетные фонды. Выполнение финансового плана в основном зависит от результатов производственной и хозяйственной деятельности, следовательно, финансовое положение предприятие будет определяться всей совокупностью хозяйственных факторов. Отчёт о прибылях и убытках наиболее часто привлекается для анализа финансового состояния [17, с. 107].

Рассматривая финансовые коэффициенты, их следует сравнивать с базисными величинами. Необходимо изучить динамику показателей за отчётный период и за ряд лет. В качестве базисных величин обычно используются показатели данной организации, относящиеся по периодам; среднеотраслевые или средние народнохозяйственные значения показателей, рассчитанные по данным отчётности наиболее удачливого конкурента.

Также в качестве базы сравнения могут служить теоретически обоснованные или полученные в результате экспертных опросов величины, характеризующие оптимальные или критические с точки зрения устойчивости финансового состояния значения относительных показателей. Такие величины фактически выполняют роль нормативов для финансовых коэффициентов. Методики их расчёта, например, в зависимости от отрасли производства пока не созданы, так как ещё не устоялся и поэтому лишён полноценной системной упорядоченности набор относительных показателей, применяемых для анализа финансового состояния организации. Чаще всего наблюдается переизбыток показателей. Для точной и полной характеристики финансового состояния организации и тенденций его изменения достаточно сравнительно небольшого числа финансовых коэффициентов. Но важно, чтобы каждый из этих показателей отражал наиболее существенные стороны финансового состояния.

Система относительных финансовых коэффициентов по экономическому смыслу подразделяется на ряд характерных групп:

- показатели оценки рентабельности организации;
- показатели оценки эффективности управления или прибыльности

- продукции;
- показатели оценки деловой активности или капиталотдачи;
- показатели оценки рыночной устойчивости;
- показатели оценки ликвидности баланса как основы платёжеспособности.

1.2 Анализ взаимосвязи процессов производства и финансовых результатов деятельности организации

От объёма продаж находятся в зависимости финансовые результаты деятельности организации, её финансовое состояние и платёжеспособность. В процессе анализа объёма продаж необходимо определить степень выполнения плана по реализации продукции, выявить факторы, влияющие на её изменение, дать оценку выполнения договорных обязательств.

Анализ выполнения плана и динамики объёма реализации осуществляется методом сравнения. Как правило, сопоставляются фактические данные с плановыми показателями предшествующих периодов. При этом рассчитываются абсолютные отклонения, темпы роста, проценты выполнения плана [3, с. 137].

Более глубокий анализ позволяет исследовать динамику остатков готовой и выпущенной продукции. При этом изучаются группы факторов, связанные:

- с производством (ДТП);
- сбытом (ДОГП).

Факторы, обусловленные производством товарной продукции, рассмотрены ниже. При анализе остатков готовой продукции следует выделять сроки и причины отклонений.

Анализ реализации продукции тесно связан с анализом выполнения договорных обязательств по её поставкам. Недовыполнение предприятием плана по договорам приводит к сокращениям выручки и прибыли, выплате штрафных санкций. В условиях жёсткой конкуренции предприятие также может потерять рынки сбыта продукции, а это, в свою очередь, повлечёт за

собой спад производства.

В процессе анализа исследуется реализация плана поставок за месяц и нарастающим итогом в целом по предприятию, по отдельным потребителям и видам продукции. Определяются причины невыполнения плана, даётся оценка соблюдения договорных обязательств [10, с. 139].

Недоставка продукции может отрицательно влиять на итоги деятельности данного предприятия, а также на работу торговых организаций, предприятий-смежников, транспортных организаций и т.д.

В этой связи устанавливаются внешние и внутренние причины, повлиявшие на невыполнение плана реализации по договорам поставок.

Выделяют три стадии в процессе реализации: выход из производства, поступление на склад готовой продукции и отгрузка её потребителям. Все три стадии взаимосвязаны и взаимообусловлены. От каждой из них может зависеть выполнение договорных обязательств. Реализация должна осуществляться таким образом, чтобы на предыдущей стадии были созданы нормальные условия для проведения операций на последующих стадиях. В случае, если на какой-либо из стадий возникает напряжённое состояние, то оно может перейти и на последующую. Выполнение плана требует принятия оперативных решений по управлению процессом реализации, причём, принятию решения должен предшествовать оперативный анализ.

Для управления процессом реализации внутренние причины невыполнения поставок можно сгруппировать по центрам ответственности [11, с. 32].

1. Причины, связанные с отделом снабжения:

- несвоевременное оформление заявок;
- несвоевременный завоз материалов, комплектующих изделий и полуфабрикатов;
- замена отдельных видов материалов и комплектующих изделий.

2. Причины, связанные с производством:

- производственный брак;

- нарушение технологической дисциплины;
- простои оборудования;
- недостаток энергии;
- нехватка рабочей силы;
- отсутствие комплектующих изделий и полуфабрикатов;
- отсутствие основных и вспомогательных материалов.

3. Причины, связанные с работой отдела сбыта:

- неполная готовность партии продукции к отгрузке;
- недостаток складских помещений;
- возврат продукции;
- слабая механизация погрузочно-разгрузочных работ;
- необеспеченность рабочей силой;
- отсутствие тарных и вспомогательных материалов;
- неправильная маркировка тары;
- нарушение сроков оформления документов на отгрузку;
- несвоевременное согласование замены поставок.

К внешним причинам невыполнения поставок относятся:

- изменение плана поставок;
- изменение состава покупателей;
- несвоевременная выдача нарядов на отгрузку;
- отказ покупателя от продукции;
- низкое качество поставленных материалов, полуфабрикатов и комплектующих изделий;
- отказ от поставок материалов, полуфабрикатов и комплектующих изделий;
- невыделение автомобильного и железнодорожного транспорта в соответствии с планом.

Анализируя объём недопоставленной продукции по её видам за отчётный и прошлый периоды, следует уделить особое внимание контролю товаров

народного потребления и оказанию услуг населению. Далее следует делать более подробный анализ недопоставок по комплектующим изделиям и экспорту. В разрезе номенклатуры необходимо отслеживать отгрузку продукции внешнеторговым объединениям на экспорт.

Соблюдение договорных условий по поставкам продукции является обязательным не только по объёму, но и по срокам, а также номенклатуре и качеству. В случае несоблюдения договорных обязательств к предприятию-нарушителю применяются штрафные санкции, которые предполагают возмещение нанесённого потребителю ущерба. Размер ущерба определяется исходя из последствий нарушения договорных обязательств. Каждое последствие может иметь один или несколько видов ущерба. В данном случае под ущербом понимается дополнительный расход, утрата или повреждение имущества, недополученная выгода. К последствиям невыполнения объёма поставок относят следующие виды ущерба:

- недополученная прибыль;
- расходы по уплате санкций.

Последствиями в результате снижения качества продукции являются такие виды ущерба, как:

- недополученная прибыль;
- расходы по возмещению ущерба;
- расходы по устранению недостатков;
- дополнительные расходы по гарантийному ремонту;
- расходы по уплате санкций за нанесение ущерба.

Одним из экономических принципов оперативного управления деятельностью предприятия, включая и сбытовую, является принятие решений на основе аналитической информации о возникающих отклонениях. Управление по отклонениям основывается на том, чтобы решения о корректирующих воздействиях на работу отдела сбыта принимались только при получении информации о превышении заданных пределов допусков отклонений от плана.

Допуски отклонений по поставкам продукции, при превышении которых

необходимо вмешательство в сбытовую деятельность руководителей более высокого ранга, чем начальник отдела сбыта, устанавливаются с учётом характера производимых и отгружаемых изделий, условий договоров и транспортирования продукции. В качестве допуска может быть принята транспортная партия (количество продукции, вмещаемой в вагон или контейнер).

Управление по отклонениям повышает действенность анализа и оперативного управления деятельностью предприятия, поскольку требует регулирования только в текущий момент и только на тех участках, где наблюдаются отступления от нормального хода производства и сбыта, превышающие заданный допуск. За счёт этого существенно сокращается поток аналитической информации, что, в свою очередь, позволяет принимать большинство решений при стандартных ситуациях на более низком уровне управления, соответственно, более оперативно. Такой подход в большинстве своём основывается на предварительном и последующем оперативном анализе.

Самым эффективным способом предупреждения нарушения договорных обязательств является предварительный анализ. Он осуществляется в ходе предварительного контроля за соблюдением условий поставок. Такой анализ, как правило, выполняется работниками сбыта при составлении приказа сотрудникам склада на каждую отгрузку продукции по договору. Включает в себя выявление причин отклонений от запланированных норм поставки:

- по количеству и стоимости изделий;
- их номенклатуре (замене).

В момент подготовки приказа все подробности причин нарушения договорных обязательств уже очевидны, поэтому могут быть точно и детально изложены на бланке приказа.

Отражение в приказах на отгрузку продукции причин нарушения договорных обязательств формирует содержательный массив информации для углубленного проведения оперативного и итогового анализа выполнения плана реализации [12, с. 29].

Ежедневный анализ и подготовка решений по отгрузке проводятся по данным об остатках продукции по номенклатуре на начало рабочего дня и с учётом календарных графиков отгрузки на день и выпуска продукции. Основным приёмом анализа является сравнение остатков по номенклатуре продукции с нормами отгрузки. При этом во внимание принимаются размещение получателей и выделенные на день транспортные средства.

Задачами последующего оперативного анализа реализации продукции нарастающим итогом с начала месяца (или квартала — с учетом периода ответственности по договорам) являются обеспечение равномерного и полного выполнения плана по поставкам за отчётный период, своевременное предупреждение невыполнения обязательств по договорам.

Нарушения договорных условий чаще возникают на стадии производства продукции. По этой причине оперативный анализ должен охватывать одновременно и отгрузку, и выпуск продукции. Такое сочетание значительно повышает эффективность анализа как средства управления производством.

Рассмотренная взаимосвязь между различными показателями, отражающими результат производства, позволяет определить направление изменения структуры продукции и его влияния на объемы ТП и НЧП.

Структурные сдвиги в составе продукции могут происходить как по не зависящим от деятельности организации причинам, так и по причинам, зависящим от предприятия.

Глава 2 Анализ финансово- хозяйственной деятельности Открытого акционерного общества «Туапсинский морской торговый порт» (ОАО «ТМТП»)

2.1 Основные виды производственной деятельности и динамика грузооборота предприятия

Открытое акционерное общество «Туапсинский морской торговый порт» (ОАО «ТМТП»), было зарегистрировано Постановлением Главы администрации г. Туапсе 28 августа 2002 г. 28 декабря 2013 г. внесены изменения в государственный реестр юридических лиц в части юридического адреса Общества, а именно: Краснодарский край, г. Туапсе, ул. Морской бульвар, 2.

Уставный капитал Общества разделили на 165 548 обыкновенных именных акций, номинальной стоимостью в 1 руб. В соответствии с приказом РО ФСФР России в ПР от 07.08.2014 г. № 300-Р осуществлена государственная регистрация отчёта об итогах выпуска акций обыкновенных именных бездокументарных открытого акционерного общества «Туапсинский морской торговый порт», размещённых путем конвертации акций в акции той же категории с большей номинальной стоимостью, государственный регистрационный номер выпуска 1-02-31516-Е от 29.06.2014г. (табл. 2.1).

Таблица 2.1

Основные акционеры Общества¹

Наименование	количество акций, штук	доля в УК	
		%	сумма, млн.руб.
ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат»	6 071 952, 9	69,4	24,287
Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом	2 187 302, 9	25,00	87,492
Прочие акционеры, юридические лица	87 492, 2	1	3,499
Прочие акционеры, физические лица	402 463, 7	4,6	16,098
Итого:	8749211,8	100	34,996

¹ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

Согласно представленному отчёту об итогах выпуска ценных бумаг эмитентом размещено 165 548 обыкновенных именных бездокументарных акций, номинальной стоимостью 2 114 руб. каждая, общий объём выпуска составил 349,968млн. руб.

Увеличение Уставного капитала Открытого акционерного общества «Туапсинский морской торговый порт» осуществлено за счёт собственных средств – добавочного капитала Общества.

Внеочередным общим собранием акционеров открытого акционерного общества «Туапсинский морской торговый порт» 16.08.2014 г. было принято решение о дроблении размещённых обыкновенных акций ОАО «ТМТП» [31, с. 25].

ОАО «ТМТП» входит в пятёрку крупнейших стивидорных компаний России. Предприятие специализируется на перевалке навалочных грузов (каменного угля, руды, зерновых культур, сахара-сырца, стройматериалов), генеральных грузов (чёрные и цветные металлы), нефтеналивных грузов (сырая нефть и нефтепродукты наливом) и других экспортно-импортных грузов.

Туапсинский порт обслуживает торговые связи со странами Средиземноморского бассейна, Западной и Северной Европы, Ближнего и Среднего Востока, Индией, странами Южной Америки и Скандинавии, Юго-Восточной Азии, США и Канады. К порту тяготеют грузопотоки центральных и южных регионов европейской части России, Урала и южной части Западной Сибири.

Причалы Сухогрузного и Нефтеналивного районов обеспечены современной высокопроизводительной перегрузочной техникой, буксирным и вспомогательным флотом.

Порт может принимать суда длиной до 240 м. Максимальная грузоподъёмность транспортных судов, заходящих под обработку на причалы предприятия, составляет:

- по сухогрузному району до 70 тыс. тонн;
- по нефтеналивному району до 85 тыс. тонн;

- по плодоовощному терминалу до 1,5 тыс. тонн.

Нефтеналивной район порта оборудован шестью причалами, общая длина которых составляет 1183 м. Сухогрузный район имеет девять причалов, общей длиной 1815 м.

Порт является субъектом естественной монополии в части предоставления услуг буксирного флота и экологического обеспечения.

ОАО «ТМТП» продолжает динамично развиваться. В 2015 году на территории Туапсинского порта заработали новые терминальные комплексы:

- по перевалке зерновых культур, производственная мощность которых составила 2,4 млн. тонн;
- по перевалке плодоовощной продукции, с производственной мощностью в 300 тыс. тонн.

Предприятие имеет огромный опыт и отлаженные технологии по перевалке угля, металла, руды и рудных концентратов, зерна, сахара-сырца, строительных материалов, машин и оборудования. Туапсинский порт располагает возможностями для хранения грузов, накопления судовых партий, оперативно производит оформление всех необходимых грузовых документов.

Нефтеналивной район. Нефтеналивной район одно из ведущих подразделений предприятия. Обеспечивает погрузку на морские суда сырой нефти, мазута, дизельного топлива, бензина и других светлых нефтепродуктов. Шесть специализированных нефтеналивных причалов района, общей длиной которых составляет 1183 м, глубины - от 9,75м до 13 м, расположены на защищённой акватории.

Причалы обеспечены современным высокопроизводительным оборудованием, что, в свою очередь, позволяет принимать морские суда грузоподъёмностью до 100 тыс. т. Годовой объём перевалки нефтеналивных грузов превышает 13 млн. т. При этом суммарная пропускная способность причалов составляет около 20 млн.т.

Благодаря качественному обслуживанию клиентов, гибкой тарифной политике и системе скидок, а также современным технологиям нефтеналива

порт стал привлекательным для многих грузовладельцев, за счёт этого наблюдается динамичный рост объёмов экспортных грузов.

ОАО «ТМТП» осуществляет швартовые операции с судами, обеспечивает водоснабжение, пожарную и экологическую безопасность на причалах и акватории нефтеналивного района. Регулярное проведение проектных переработок по созданию дополнительных накопительных мощностей для нефтепродуктов, позволяет наращивать, а в перспективе довести годовой грузооборот нефтеналивного района до 18 млн.т.

Сухогрузный район. Сухогрузный район предприятия обеспечивает основную часть грузооборота сухих грузов, проходящих через Туапсинский морской порт. На трёх современных универсальных причалах, суммарная длина которых составляет 551 м, глубины колеблются в пределах от 9,3 м до 13 м, осуществляется перегрузка угля, чёрных и цветных металлов, руды и рудных концентратов, железо-рудных окатышей, минеральных удобрений, сахара-сырца.

Размеры и оснащение причалов позволяют принимать и производить обработку современных морских транспортных судов грузоподъёмностью до 50 тыс. т. Годовой грузооборот сухогрузного района достигает 4 млн. т. Туапсинский порт является главными морскими воротами для экспорта угля, объём перевалки которого достигает 2,2 млн. т.

Причалы сухогрузного района оборудованы высокопроизводительными порталными кранами, грузоподъёмность которых составляет от 10 т до 63 т. Также район оборудован и другой портовой техникой, позволяющей успешно и достаточно интенсивно осуществлять погрузку и разгрузку судов и железнодорожных вагонов. Складские операции, работа в трюмах обеспечивается многочисленным парком вилочных и ковшовых автопогрузчиков, грузоподъёмность которых достигает до 32 т, трюмных бульдозеров и другой техники.

На предприятии имеет крытый склад для генеральных грузов. Площадь его составляет 8 тыс. кв. м. Склад позволяет обеспечивать накопление и

кратковременное хранение особо ценных и мелкопартионных грузов.

Сухогрузный район имеет достаточно высокие перспективы для дальнейшего развития. Реконструкция железнодорожной станции Туапсе - Сортировочная и начатое Государственной морской администрацией порта Туапсе с участием ОАО «ТМТП» строительство нового универсального перегрузочного комплекса для сухих грузов с двумя глубоководными причалами позволят увеличить пропускную способность района на 1 млн. т. в г., при этом значительно снизив экологическую нагрузку на город.

Высокая оснащённость современным высокопроизводительным оборудованием позволяет предприятию оперативно и без простоев перегружать практически любые грузы, поступающие в порт.

Портофлот. Для обеспечения буксирных и швартовых операций ОАО «ТМТП» располагает шестью морскими и портовыми буксирами, мощность которых составляет 1200-4500 л.с.

Имеются два буксира-кантовщика азимутального типа, а также три малые буксирные суда мощностью 300-470 л.с.

Предприятие содержит тринадцать специальных судов для обслуживания судов транспортного флота, проведения лоцманских и бункеровочных операций, обеспечения пожарной безопасности и надлежащего экологического состояния.

Туапсинский порт обеспечивает внешнеторговые перевозки нефти и нефтепродуктов, а также навалочных (уголь, руды, рудные концентраты), генеральных (металл, оборудование, тарно-штучные грузы) и пищевых (зерно, масло, сахар-сырец и др.) грузов. Пропускная способность порта составляет 23 млн.т/г, в том числе, по нефтеналивным грузам 17 млн.т.

Как отмечалось выше, география грузооборота порта включает страны Европы, Ближнего и Среднего Востока, Африки, Южной, Юго-Восточной и Восточной Азии, Северной и Южной Америки и других регионов мира.

К порту Туапсе тяготеют грузопотоки южных и юго-восточных регионов России, Донбасса, Южного Урала, Западной Сибири. В последние годы

наблюдается тенденция к значительному расширению за счёт грузов Казахстана, стран Средней Азии и Закавказья. Есть предпосылки для возобновления иранского транзита.

В настоящее время Туапсинский порт является одним из ведущих портов России по объёму грузооборота и финансовым показателям. На территории порта осуществляется взаимодействие различных видов транспорта: морского, железнодорожного, автомобильного, трубопроводного.

Туапсинский морской торговый порт предоставляет следующие виды услуг:

1. Услуги по перегрузке, складированию и хранению грузов:

- погрузочно-разгрузочные работы;
- перевалка на морской/речной транспорт грузов с других видов транспорта и обратно по «прямому» варианту и через склад;
- перевалка опасных грузов, негабаритных и тяжеловесных грузов;
- сухая зачистка грузовых помещений судов;
- специальное крепление грузов на судах;
- хранение грузов;
- специфицирование грузов;
- переупаковка, перемаркировка и сортировка грузов;
- выполнение по согласованию с железной дорогой обмерных эскизов и чертежей на негабаритные и тяжеловесные грузы;
- сепарирование грузов;
- декларирование грузов.

Для выполнения грузовых операций используются причалы общего пользования с крытым складом и открытыми грузовыми площадками. Разгрузка судов с зерном, сахаром-сырцом и другими насыпными грузами производится по прямому варианту (судно-вагон). Опасные грузы перегружаются по правилам ИМО, МОПОГ по предварительному согласованию с портом;

2. Обслуживание судов и других транспортных средств:

- морская буксировка судов и иных плавучих объектов;
- предоставление катеров для обслуживания судов на рейде;
- предоставление буксиров для производства швартовных операций;
- предоставление лоцманских услуг;
- приём к обработке судов, вагонов, автомобилей;
- агентское обслуживание судов;
- шипчандлерское обслуживание судов;
- сюрвейерское обслуживание судов;
- транспортно-экспедиторское обслуживание;

3. Организационно-хозяйственные услуги:

- предоставление энергоснабжения судам, стоящим у причалов;
- подключение судов к телефонной сети при стоянке у причалов и подвижной радиосвязи (суда на рейде и подходах к порту);
- снятие с судов хозфекальных, нефтесодержащих и балластных вод, а также мусора и пищевых отходов;
- водоснабжение;
- бункеровка жидким топливом.

Грузовые операции осуществляются на 14 современных грузовых причалах с общей протяжённостью причального фронта 2572 м [31, с. 25].

Перегрузочное оборудование и портовая механизация сухогрузного района ОАО «ТМТП» представлены следующими позициями:

- порталный кран «Альбатрос» - г/п 10/20 т, вылет стрелы 32/16 м – 10 ед.;
- порталный кран «Сокол» - г/п 16/32 т, вылет стрелы 32/16 м – 11 ед.;
- порталный кран «Ганц» - г/п 6 т, вылет стрелы 31 м – 1 ед.;
- HSK 170 «Готвальд» - г/п 63/50/40/30/20 т, вылет стрелы 10-20/24/28/32/40 м – 4 ед.;
- автопогрузчики вилочные - г/п 32 т – 3 ед., 25 т – 3 ед., 12 т – 4 ед., 6 т – 6 ед., 1,5 т – 8 ед.;
- автопогрузчики ковшовые – 19 ед.;

– бульдозеры – 7 ед.

Характеристика причалов приводится в табл. 2.2.

Таблица 2.2

Характеристика причалов ОАО «ТМТП»²

Причал, №	Длина, м	Глубина причала, м	Наименование груза	Площадь склада, кв.м.
1	250	13,0	Сырая нефть	-
2	170	11,5	Сырая нефть, дизтопливо, мазут	-
3	188	9,75	Дизтопливо, мазут, бензин	-
11,5	195		Дизтопливо, мазут, бензин	-
12,0	213		Дизтопливо, мазут, бензин	-
6	167	9,75	Дизтопливо, мазут, бензин	-
9А	67	7,1	Сахар-сырец, зерновые грузы	
9	180	11,5	Металлы, ген.грузы, сахар-сырец, руды и концентраты руд	8027 крытый 2617
10	180	11,5	Металлы, ген.грузы, сахар-сырец, руды и концентраты руд	6719 4038
11	91	13,5	Уголь, металлы, зерновые грузы	5588 5866
1А	48	9,75	Уголь	Общий с 1 причалом
12А	03	9,75	Уголь	3023 3168
12	143	9,25	Металлы, зерновые грузы	
13	177	7,2	Ген.грузы	

К основным видам деятельности согласно Уставу ОАО «ТМТП» относятся:

- погрузо-разгрузочные работы;
- обслуживание отечественных и иностранных судов;
- складские операции с экспортными, импортными, транзитными, и реэкспортными грузами;
- перевалка на морской транспорт грузов с других видов транспорта и

² Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

- обратно;
- перевозка грузов;
 - буксировка судов и иных плавучих объектов;
 - транспортно-экспедиционные услуги организациям, предприятиям и инопфирмам при перевалке и перевозке экспортных, импортных, каботажных, транзитных и реэкспортных грузов;
 - шипчандлерское обслуживание судов, включая бункеровку;
 - сюрвейерское обслуживание судов;
 - услуги по осуществлению швартовых операций морских судов и иных плавучих объектов;
 - сбор судовых льяльных вод и нефтепродуктов на акватории морского порта и их очистка;
 - фрахтование и отфрахтование судов;
 - техническое обслуживание судов;
 - обеспечение безопасности мореплавания в соответствии с требованиями Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ);
 - услуги связи на ПВ, КВ радиоканалах радицентра порта (передача радиogramм, предоставление радиотелефонных переговоров);
 - услуги местной телефонной связи;
 - услуги радиотелефонных переговоров через центральную портовую УКВ радиостанцию;
 - услуги телеграфной связи по системе ЦКС, АТА, «Телекс»;
 - техническое обслуживание и ремонт средств связи и электронавигации глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности;
 - монтаж, наладка, ремонт и техническое обслуживание оборудования;
 - предоставление услуг по передаче данных;
 - защита государственной тайны в соответствии с Законом Российской Федерации от 21 июля 1993 г. N 5485-1 «О государственной тайне»;

- другие виды деятельности, не запрещенные законом;
- погрузо-разгрузочный комплекс (перевалка сухих грузов);
- зерновой терминал;
- нефтерайон (перевалка нефтепродуктов);
- портовый флот;
- связь;
- гараж;
- электрохозяйство.

Туапсинский порт - второй после Новороссийска порт России на Черноморском побережье, перегружающий на экспорт нефтепродукты, и единственный глубоководный незамерзающий порт, переваливающий на экспорт уголь. В порту работают две стивидорные компании - ОАО «Туапсинский морской торговый порт (ТМТП, 14 причалов) и ООО «Предприятие Туапсинский морской коммерческий порт» (один причал Рыбного порта).

Общий грузооборот порта за 2011 г. составлял более 19,4 млн. т грузов, в том числе по нефтепродуктам - более 14,5 млн. т, по сухим грузам – 4,9 млн.т. На начало отчётного периода Уставный капитал ОАО «ТМТП» составлял 165 548 руб.

В 2014 г. грузооборот порта Туапсе уже составил 19,6 млн. т., в том числе наливных грузов - 14.1 млн. т.

Грузооборот в 2015 г. снизился до 19 408,2 тыс. т., что на 175,6 тыс. т.или 0,9% меньше уровня 2014 г. и на 1 851,9 тыс.т. или 9,7% меньше уровня 2013 г.

Наибольшая доля в грузообороте предприятия приходится на перевалку нефти и нефтепродуктов. Эта часть грузовой базы в 2015 г. увеличилась на 414,1 тыс.т. или на 2,93% по сравнению с 2014 годом и составила 14 534,9 тыс.т., что достигает 74,89% общего объёма перевалки грузов.

Увеличение доли нефтеперевалки обусловлено, в основном, за счёт снижения объёмов перегрузки сухих грузов и влиянием погодных условий на основное производство.

Результаты анализа динамики показателей грузооборота за 2013-2015 гг. представлены в табл. 2.3.

Таблица 2.3

Динамика показателей грузооборота за 2013-2015 гг.³

Наименование показателей:	показатели (тыс.тонн)						вып. % к плану	
	2015 г.	уд. вес, %	2014 г.	уд. вес, %	2013 г.	уд. вес, %	2014 г. %	2013 г. %
Сухие грузы всего, в т.ч, (млн.т.):	4,8	25,1	5,4	27,9	6,9	32,5	89,2	70,4
Сахар-сырец	450	2,3	500	2,56	929	4,3	90,1	48,5
Металлы	803	4,1	1304	6,66	2048	9,6	61,6	39,2
Уголь	3150	16,2	2869	14,6	3134	14,7	109,7	100,5
Цемент	73,6	0,38	0	0	0	0	100	100
Зерно	393	2,03	788	4	800	3,76	49,8	49,1
Металлолом	0	0	0	0	1,6	0,01	0	0
Прочие грузы	2,2	0,01	0	0	4,4	0,01	100	50
Нефтегрузы всего, в т.ч., (млн.т.):	14,5	74,89	14,1	72,1	14,3	67,5	102,9	101,3
Дизтопливо	3254	16,77	3430	17,5	4962	23,3	94,8	65,5
Мазут	3882	20,00	3480	17,7	1772	8,34	111,5	219,1
Бензин, БЭТ и прочие	2828	14,57	2807	14,3	2517	11,8	100,7	112,3
Нефть	4571	23,55	4401	22,4	5089	24	103,5	89,8
Итого (млн.т.)	19,4	100	19,5	100	21,2	100	99,1	91,3

Грузооборот по сухим грузам в 2015 г. (4,8 млн. тонн) уменьшился по сравнению с 2014 г. (5,4 млн.тонн) на 0,59 млн. тонн или на 10,8 %, а по сравнению с 2013 г. (6,9 млн. тонн) спад составил 29,56%.

Уменьшение грузооборота по сухим грузам произошло в основном за счет снижения перевалки металлов и зерна, из-за неподачи флота в нарушение договорных условий.

По сравнению с планом, выполнение грузооборота выглядит следующим

³ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

образом (фактические данные по грузообороту приведены по выставленным счетам, используемых при расчёте доходов) (табл.2.4).

Таблица 2.4

Выполнение плана грузооборота за 2015 г.⁴

Наименование груза	план, млн.руб.	факт, млн.руб.	ф-п, млн.руб.	%к плану
Сухогрузный район, в т. ч.:	6,247	4,873	-1,373	78,01
Уголь	3,973	3,15	- 0,823	79,28
Сахар-сырец навалом	0,57	0,450	- 0,118	79,2
Металлы чёрные	1,034	0,803	- 0,23	77,73
Зерно	0,5	0,393	0,107	78,58
Стройматериалы	0,170	0,073	-0,97	43,1
Нефтеналивной район, в т. ч.:	14,49	14,535	0,046	100,32
Нефть наливом	4,68	4,571	- 0,11	97,67
Нефтепродукты наливом	9,804	9,963	0,16	101,62
ВСЕГО ГРУЗООБОРОТА	20, 736	19,408	-1,328	93,6

За рассматриваемый период 2015 г. выручка от перевалки грузов снизилась по основным видам оказываемых услуг.

Так в 2015 г. выручка от перевалки сухих и нефтеналивных грузов составила 1 563,3 млн.руб., что по сравнению с фактом 2014 г. меньше на 60,3 млн.руб. или на 3,7%. По отношению к плановым показателям – 1,676 млн.руб. выручка снизилась на 0,112 млн.руб. или на 6,7%.

Данное снижение поступлений от оказания услуг, главным образом, произошло по причине снижения грузооборота организации в целом.

Изменение выручки от производства погрузочно-разгрузочных работ обусловлено снижением объёмов перевалки сухих грузов на причалах организации (табл.2.5).

Исследуя факторы, влияющие на финансово-экономические показатели предприятия, можно заметить, что уменьшение объёмов перевалки привело к снижению доходов на 189,4 млн. руб. Структурные сдвиги уменьшили доходы на 2,5 млн. руб., цена в целом привела к увеличению доходов на 79,1 млн. руб.,

⁴ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

в том числе увеличение курса доллара привело к увеличению доходов на 82,5 млн. руб., а уменьшение тарифов уменьшило доходы на 3,4 млн. руб. В целом недополучено доходов на сумму 112,8 млн. руб.

Объёмы перевалки грузов по видам продукции в 2015 г. представлены в табл.2.5.

Таблица 2.5

Объёмы перевалки грузов по видам продукции в 2015 г.⁵

Вид продукции	Отклонения		в том числе за счет				
	Объем	Сумма	Объема	Структуры	Цены	в т.ч. за счет	
	тыс. тонн	млн.руб.	млн. руб.	млн. руб.	млн. руб.	курса \$	Ставки
Сухие грузы	-570,72	-61,30	-84,16	-69,65	92,51	14,88	77,63
Уголь, кокс	283,38	93,47	28,60		64,86	-13,30	78,16
Сахар-сырец навалом	-12,13	-4,11	-2,53		-1,57	-8,41	6,84
Металлы чёрные	-505,73	-92,99	-95,68		2,69	21,34	-18,65
Зерно	-411,72	-73,93	-85,70		11,77	0,49	11,28
Стройматериалы	73,65	14,76	0,00		14,76	14,76	0,00
Негабаритные грузы	1,83	1,50	0,00		0,00	0,00	0,00
Нефтегрузы	410,58	1,02	23,73	-0,11	-22,60	-22,60	0,00
Нефть наливом	106,59	-1,77	6,55		-8,32	-8,32	0,00
Нефтепродукты наливом	303,99	2,80	17,07		-14,28	-14,28	0,00
Итого	-160,14	-60,28	-60,43	-69,76	69,91	-7,71	77,63

В 2015 г. от реализации основных работ и услуг было получено 1,906 млн. руб. доходов без учета НДС, что на 3,1% меньше уровня 2014 г. и на 13,81% меньше уровня 2013 г.

С 2015 г., после проведения дноуглубительных работ, причалы ОАО «ТМТП» начали приёмку судов дедвейтом до 90 тыс. т. с осадкой до 12 м (было 9,75 м), что позволило заметно увеличить грузооборот порта. По прогнозам в 2015 г. Туапсе должен был нарастить перевалку до 35 млн. т.

⁵ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

Оживление в грузопотоке в Росморречфлоте наблюдалось в связи с проведением Олимпийских игр. Для строительства объектов ежегодно требовалось не менее 35 млн. т. различных грузов. Железная и автомобильная дороги с таким потоком не справлялись, поэтому инертные грузы доставлялись морем.

Собственник основного стивидора ОАО «ТМТП» Новолипецкий металлургический комбинат регулярно пользуется перевалкой металлов через порт. Планирующий утроить свои мощности по производству нефтепродуктов с 4 млн. до 12 млн. т. в год ТНПЗ также рассчитывает на наливные причалы порта [31, с. 25].

2.2 Анализ финансовой деятельности предприятия

Основным источником финансирования предприятия являются собственные средства. Доля собственных средств в балансе составляет 94,3%. Доля нераспределенной прибыли приближается к 91% собственного капитала предприятия. Долгосрочные обязательства на 87% состоят из отложенных налоговых обязательств. Краткосрочные обязательства представлены, в основном (на 98,7%), кредиторской задолженностью, доля в пассивах предприятия которой составляет менее 1,5%.

Анализ бухгалтерской отчетности свидетельствует об устойчивом финансовом состоянии ОАО «Туапсинский морской торговый порт» и удовлетворительной структуре его баланса. Анализ показателей ликвидности позволяет сделать выводы о ликвидности баланса ОАО «ТМТП», стабильной платёжеспособности предприятия. Анализ показателей финансовой устойчивости показывает, что предприятие ОАО «Туапсинский морской торговый порт» относится к типу «абсолютная независимость». Следует заметить, что для расширения производственной деятельности у предприятия имеются возможности привлечения дополнительных заёмных средств без риска потери финансовой устойчивости.

Показатели рентабельности за 2015г. свидетельствуют об эффективной производственной деятельности, эффективном использовании собственного капитала и всего имущества ОАО «Туапсинский морской торговый порт».

Эффективность использования капитала характеризуется его доходностью (рентабельностью) – отношением суммы балансовой прибыли к среднегодовой сумме совокупного капитала.

$$R_{об} = (1164572,0 / 4439228,0) \times 100 = 26,23 \quad (2.1)$$

Коэффициент оборачиваемости:

$$K_{об} = \frac{\text{выручка (нетто) от реализации (сумма оборота)}}{\text{Среднегодовая стоимость капитала}} \quad (2.2)$$

$$K_{об} = (1967909,0 / 4439228,0) \times 100 = 44$$

$$ROA = 26,23 \times 44,0 = 1154,2 \quad (2.3)$$

Рентабельность совокупных активов (ROA) равна произведению рентабельности продаж ($R_{об}$) и коэффициент оборачиваемости капитала ($K_{об}$).

Определяют также рентабельность операционного капитала, непосредственно задействованного в основной (операционной) деятельности предприятия (отношение прибыли от реализации продукции и услуг к среднегодовой его величине).

В состав операционного капитала, как правило, не включают основные средства непромышленного назначения, не установленное оборудование, остатки незаконченного капитального строительства, долгосрочные и краткосрочные финансовые вложения, ссуды для работников предприятия и так далее [14, с. 87].

В процессе анализа изучается динамика показателей рентабельности капитала, устанавливаются тенденции их изменения, проводится

межхозяйственный сравнительный анализ их уровня с целью более полной оценки эффективности работы предприятия.

Для большей наглядности рассмотрим таблицу показателей эффективности использования капитала на предприятии за 2015 г. (табл.2.6).

Таблица 2.6

Показатели эффективности использования совокупного капитала⁶

№	Показатель	Значение
1	Балансовая прибыль предприятия, млн. руб.	3958,661
2	Валовая прибыль от продаж, млн. руб.	1164,572
3	Выручка (нетто) от всех видов продаж, млн. руб.	1 967,909
4	Средняя сумма совокупного капитала, млн. руб.	4 439,228
5	Рентабельность совокупного капитала, %	26,23
6	Коэффициент оборач. совокупного капитала	44,0

Данные, приведённые в табл. 2.6 показывают, что доходность капитала составила 26,23%.

Получение достаточно высокой прибыли на средства, вложенные в предприятие, напрямую зависит от изобретательности, мастерства и мотивации руководства.

Таким образом, показатель рентабельности является хорошим средством для оценки качества управления. Этот показатель связан с эффективностью управления и намного надежнее других показателей оценки финансовой устойчивости предприятия, основанных на соотношении отдельных статей баланса. Именно поэтому он представляет большой интерес для всех субъектов

⁶ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

хозяйствования.

Необходимо различать оборачиваемость всего совокупного капитала предприятия, в том числе основного и оборотного.

При определении оборачиваемости всего капитала сумма оборота должна включать общую выручку от всех видов продаж. Если же рассчитываются показатели оборачиваемости только операционного капитала, то в расчёт берется исключительно выручка от реализации продукции. Обороты и средние остатки по счетам капитальных вложений, долгосрочных и краткосрочных финансовых вложений в данном случае не учитываются.

Оборачиваемость капитала зависит от скорости оборачиваемости основного и оборотного капитала, и его органического строения. Чем большую долю занимает основной капитал, который оборачивается медленно, тем ниже коэффициент оборачиваемости и выше продолжительность оборота всего совокупного капитала. Отсюда следует:

Коэффициент оборачиваемости = Выручка от всех видов продаж 1967,909 млн.руб. / на среднегодовая стоимость оборотных средств 2 043,445 млн.руб. = 0,96.

Таким образом, наблюдается средний уровень оборачиваемости капитала.

Для анализа структуры предприятия рассмотрим аналитическую таблицу 2.7, в которой приводится структура имущества и его источников.

Актив и пассив в таблице представлены отдельными секциями. В активе показано собственное имущество предприятия, в пассиве - его источники.

Имущество предприятия уменьшилось на 0,5 млн. руб. Это произошло в результате списания физически и морально устаревшего оборудования.

Вместе с этим произошло увеличение инвестиций в объект незавершенного строительства, что является положительной тенденцией в инвестиционной политике предприятия.

В связи с увеличением инвестиций в объекты незавершённого строительства ОС, увеличился расход материально-производственных запасов предприятия (табл.2.7).

Таблица 2.7

Анализ структуры имущества предприятия⁷

Наименование статей баланса	Начальный Период 2015г.		Конечный период 2015г.		Δ тыс. руб.	Δ уд. веса
	млн. руб.	к итогу %	млн. руб.	к итогу %		
Актив						
Имущество предприятия	4916,7	100	4438,2	100	-478,7	-
1.1.Имобилизованные средства	2645,2	53,80	2648,2	59,67	3,1	5,87
1.2.Мобильные средства	2271,55	46,20	1789,8	40,33	-481,7	-5,87
1.2.1. Материальные оборотные средства	116,6	5,13	120,1	6,71	3,5	1,58
1.2.2. Дебиторская задолженность	454,77	20,02	460,29	25,70	5,3	5,68
1.2.3. Денежные средства	1676,8	73,82	1209,6	67,58	-467,2	-6,24
1.2.4. Прочие оборотные активы	3,186	0,14	3,181	0,18	-5	0,04
1.2.5. Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	20,1	0,88	22,341	1,25	2,242	0,36
Пассив						
1. Источники имущества предприятия	4463,2	100,0	4647,5	100	184,3	-
1.1.1. Источники собственных средств	4313,6	96,65	4564,8	98,22	251,2	1,57
1.2. Заемные и привлеченные средства	149,62	0,00	82,72	1,81	-66,9	1,81
1.2.3. Кредиторская задолженность	149,62	3,35	82,72	1,78	-66,9	-1,57

Не наблюдаются изменения в соотношении дебиторской и кредиторской задолженностей. При этом общая картина соотношения заёмных и мобильных средств не изменялась – в каждом исследуемом периоде заёмные средства отсутствуют. Кредиторская задолженность предприятия является текущей и не

⁷ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

влияет в значительной степени на финансовые показатели предприятия, что видно из табл.2.8.

Таблица 2.8

Кредиторская задолженность предприятия⁸

Наименование	На начало 2015 г.	На конец 2015г.	Изменение	На начало 2015г.	На конец 2015 г.	Изменение
	млн. руб.	млн. руб.		доля в %	доля в %	
Поставщики и подрядчики	9,813	4,98	-4,8	6,56	6,02	-0,54
Задолженность перед персоналом по з/п	17,193	12,774	-4,4	11,5	15,44	3,95
Перед внебюджетными фондами	7,806	8,385	0,58	5,22	10,14	4,92
Задолженность по налогам и сборам	17,011	12,815	-4,2	11,37	15,5	4,12
Прочие кредиторы	84,792	33,913	-50,8	56,67	41	-15,67
Авансы полученные	13,011	9,853	-3,15			
Всего	149,627	82,72	-66,9	91304248	88,1	-3,22

В целом кредиторская задолженность уменьшилась к концу периода в два раза. Немалый удельный вес – 15,4% составляет задолженность по заработной плате своим работникам.

В общем итоге задолженность по заработной плате также является текущей и не влечёт нарушение трудового законодательства, а также не снижает финансово-экономические показатели деятельности предприятия.

В 2015 г. затраты по реализации основных работ и услуг составили 937,8 млн. руб., что на 62,4 млн. руб. (7,13%) больше по сравнению с 2014 г. По отношению к плановым цифрам 1014,2 млн.руб. фактические затраты

⁸ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

составили 92,47% или на 76,4 млн. руб. меньше.

Сравнение величины расходов по основной деятельности за 2014-2015гг. и удельный вес основных видов работ представлены в табл.2.9.

Таблица 2.9

Сравнительный анализ величин расходов за 2014-2015 гг.⁹

Наименование показателей	2015 год, млн. руб.				2014 год, млн.руб.		Отклонение	
	факт	уд. вес %	план	уд. вес %	факт	уд. вес %	к плану %	к 2014г. %
Расходы всего	937		1014		875		92,47	107,13
Себестоимость услуг	744	100	830	100	702	100	89,55	105,96
ПРР по сухим грузам	484	65,05	548	66,01	468	66,72	88,25	103,31
Портофлот	139	18,75	159	19,22	123	17,53	87,37	113,34
ПРР по нефтегрузам	72,2	9,72	76	9,16	65	9,26	95,04	111,13
Прочие работы и операции	48,1	6,48	46,6	5,61	45,5	6,49	103,4	105,84
Общехоз. и АУР	193		183		173		105,70	111,87

Здесь, ПРР- производственные расходы, АУР- административно-управленческие расходы.

Затраты по производству погрузо-разгрузочных работ по сравнению с 2014 г. увеличились за счёт роста цен на товары и услуги, а также за счёт уменьшения грузооборота. Это, в свою очередь, повлекло увеличение постоянных расходов на единицу продукции. Данное отклонение в расходах произошло за счёт снижения грузооборота порта и, как следствие, снижения сопутствующих затрат, связанных с перевалкой грузов по основному виду деятельности.

⁹ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

Данные по расходам в целом по ОАО «ТМТП» представлены в табл.2.10.

Анализируя структуру затрат в динамике за два года можно отметить, что она остаётся относительно неизменной. Основные отклонения произошли по статьям Ремонт, Реклама, Информационно-консультационные и юридические услуги, охрана объектов.

Таблица 2.10

Данные по расходам ОАО «ТМТП» (млн. руб.)¹⁰

Статья	2015 год, млн.руб.				2014 год, млн.руб.		
	план	факт	к плану	% , вып.	факт	2014-2015	2014-2015, %
Расходы на персонал, в т.ч.:	520	459	-61,5	88,2	462	-3	99,3
Зарплата	390	344	-45,8	88,3	349	-5,3	98,5
Материальные расходы	136	119	-17	87,5	124	-5	96,1
Расходы по внеоборотным активам, в .т.ч.:	258	239	-19	92,6	226	13	105,9
Налоги и сборы, в т.ч.:	11	10	-0,16	98,4	10,1	-0,1	98,1
Арендная плата за землю	5,5	5,5	0	100	5,4	-0,1	101,4
Услуги сторонних организаций, в т.ч.:	47	64,6	17	136	41	23,6	157,4
Реклама	3,7	3,2	-0,563	85,1	2,1	1,1	150,2
Инф.-конс. и юридические услуги	3	15,6	12,6	523	3	12,6	518,6
Прочие услуги сторонних организаций	1,3	8,1	6,7	610,1	0,4	7,7	2025
Прочие расходы в т.ч:	45,6	52	6,4	114,1	23	29,1	226,9
Представительские расходы	0,5	0,3	-0,2	0,2	0,1	0,1	300
Патенты, лицензии (до 1 года)	2,5	2,2	-0,233	90,7	1,7	0,55	132,1
Расходы по мероприятиям ГО	0,3	0,1	-0,2	0,33	0,1	0,1	100
Охрана объектов	21,5	24,5	3	114	1	23,4	2277
НДС невозмещаемый	8,5	12	3,5	140,9	8,6	3,4	139,4
Себестоимость товара	4,4	4,7	0,311	107,1	4,1	0,565	113,7
Прочие расходы **	0,3	0,5	-0,2	60	0,2	0,4	125

¹⁰ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

Продолжение таблицы 2.10

Расходы внутри портового характера, искл. из себестоимости, в т.ч.:	4,1	6,2	2	149,2	10,8	-4,5	57,61
Изготовление основных средств, готовой продукц.	1,1	2	0,822	172,4	5,3	-3,4	36,76
Внереализацион. расходы, благотворительность	3,1	4,2	1,227	140,5	5,5	-1,2	77,9
ИТОГО	1 014	938	-76,4	92,5	875	62,4	107,13

Таблица 2.11

Динамика формирования прибыли ОАО ТМТП за 2013-2015 г.¹¹

№	Наименование показателя	За 2015 г., млн.руб.	За 2014 г., млн.руб.	За 2013г., млн.руб.
1	I. Доходы и расходы по обычным видам деятельности:			
2	Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг(за минусом НДС, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	1 906	1 967	2 212
3	Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	847	803	830
4	Валовая прибыль	1 058	1 164	1 382
5	Прибыль (убыток) от продаж	968	1 092	131
6	II. Прочие доходы и расходы			
7	Доходы от участия в др. организациях	12,5	20,7	4,4
8	Прочие доходы	1 632	1 538	2 553
9	Прочие расходы	1685	1 615	2 711
10	III. Прибыль (убыток) до налогообложения	994	1 142	1 345
11	Отложенные налоговые активы	1940	1570	581
12	Отложенные налоговые обязательства	5,6	9,2	21,6
13	Текущий налог на прибыль	250	276	312
14	IV. Чистая прибыль (убыток)	740	860	1 011

¹¹ Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

Сведения Сводной таблицы формирования прибыли ОАО «Туапсинский морской торговый порт» по форме 2 «Отчёт о прибылях и убытках» в динамике за период 2013-2015 гг. представлены в табл.2.11.

Из данных табл.2.11 можно сделать вывод, что финансовое состояние предприятия характеризуется стабильными показателями и финансовой устойчивостью, что позволяет без дефицитно приобретать необходимое сырьё и материалы, тем самым, увеличивая объём оказываемых услуг.

На конец отчётного периода произошло увеличение запасов и затрат, что является положительной тенденцией для производственного цикла следующего периода. Также это доказывает коэффициент материалоёмкости, который равен 0,87.

Услуги предприятия 1,9 млн. руб. / на оборотные средства предприятия 2,2 млн.руб. = 0,87.

Таким образом, на один рубль полученного дохода приходится 87 копеек расхода.

Финансовая устойчивость ОАО «ТМТП» показывает зависимость предприятия от внешних кредиторов и характеризуется следующими показателями:

1. Коэффициент финансовой устойчивости показывает, какая часть активов финансируется за счёт устойчивых источников:

- капиталы и резервы 4,3 млн.руб. + долгосрочные обязательства 0,067 млн.руб./ на валюту баланса 4,463 млн.руб.= 0,98;
- свидетельствует о высокой финансовой устойчивости предприятия;

2. Коэффициент финансовой независимости:

- капиталы и резервы 4,3 млн.руб./на валюту баланса 4,4 млн.руб.= 0,96.

Этот показатель говорит о том, что автономия предприятия высока.

Как видно из табл. 2.11, произошло уменьшение суммы основного капитала на 5,9 млрд. руб. из-за снижения основных средств. Нематериальные активы уменьшились на 1,7 млн. руб. Долгосрочные вложения остались неизменными.

Глава 3 Перспективная программа эколого-экономического развития Туапсинского порта

Чистая прибыль ОАО «Туапсинский морской торговый порт» за 2011г. увеличилась на 74 %. Основным фактором, повлиявшим на рост выручки и прибыли ТМТП, стало увеличение физических объёмов перевалки, как сухих грузов, так и нефтеналивных грузов.

Основные финансовые показатели ОАО «ТМТП» за 2011г. были следующими: 65% оборота нефтеналива приходилось на перевалку нефтепродуктов (-4,4% к 2010г.), 35% - на нефть (+6,2%). Существенно возросла перевалка зерна - в 4,1 раза. Положительная динамика роста отмечена в обработке угля (+3,8%), металла (+9,3%) и сахара (+16,2%). Наблюдалось снижение объёмов перевалки руды - на 88,5% и металлолома - на 99,1%. Объём экспедируемых через Туапсинский морской торговый порт грузов уменьшился, в первую очередь, за счёт снижения грузооборота нефтяного района порта. Спад связан с перераспределением потока нефтяных грузов, идущих на экспорт через Туапсе, в направлении других черноморских портов.

В 2011 г. объём перевалки нефти и нефтепродуктов в Туапсинском порту сократился на 4% и составил 12,9 млн. т. Через нефтяной район порта прошло 4,8 млн. т. сырой нефти (на 2% меньше, чем в 2010г.), 4,9 млн. т. дизельного топлива (-13%), 1,7 млн. т. мазута (+1,5%), 1,4 млн. т. бензина и прочих нефтепродуктов (+17,8%). План по переработке нефтяных грузов был невыполнен на 1%.

Одновременно порт превзошёл собственный рекорд по перевалке сухих грузов, установленный в 2010г.

В 2011 г. сухогрузный район Туапсинского морского торгового порта переработал 6,6 млн. т. грузов, в том числе: угля – 2,7 млн. т. (+24% к результату 2010 г.), сахара – 1,1 млн. т. (-23,8%), металла – 599,7 тыс. т. (+5%), руды - 75,2 тыс. т. (+21%). Рост объёмов перевалки по отношению к предыдущему году составлял 7%. План был превышен на 12%.

В 2011 г. была продолжена модернизация производственных мощностей порта. В том числе, в рамках инвестиционной программы акционерного общества были построены и введены в эксплуатацию два новых мобильных порталных крана Gottwald (Германия). Сумма инвестиций в портовое оборудование и причальное хозяйство ОАО «Туапсинский морской торговый порт» в 2011г. превышала 7,5 млн. долларов. В том же году ОАО «Туапсинский морской торговый порт» начал реализацию масштабного проекта по сооружению нового терминального комплекса для перевалки зерна грузооборотом свыше 2 млн. т. в год.

Терминальный комплекс площадью 1,34 га расположен в пределах существующей территории предприятия. Он включает в себя зернохранилища вместимостью 102 тыс. т., станцию разгрузки вагонов, очистительную башню, глубоководный причал для приёма судов грузоподъёмностью до 50 тыс. т. и длиной 280 м. Все перегрузочные процессы на терминале полностью механизированы и автоматизированы.

ОАО «Туапсинский морской торговый порт» введено в эксплуатацию три порталных крана типа «Кондор» грузоподъёмностью 40 т, два вилочных погрузчика типа «Кальмар» грузоподъёмностью 25 и 32 т, восемь зерновых грейферов и два стендера. Новая техника позволила увеличить интенсивность обработки грузов, снизить риск простоя судов и железнодорожных составов, а также обеспечить безопасную перегрузку металлов и дизельного топлива. Кроме того, в ТМТП внедрена система по перегрузке масла производительностью 280 т. в ч., что дало возможность впервые освоить перевалку нового вида груза.

ОАО «Туапсинский морской торговый порт» в январе-мае текущего года по сравнению с тем же периодом 2015 г. увеличило обработку грузов на 0,3% (до 8,7 млн.т).

За отчётный период порт обработал 6 млн.тонн нефти и нефтепродуктов (69% всего грузооборота).

Оборот сухих грузов вырос на 2,6% - до 2,7 млн. т. Среди сухих грузов

74% составили навалочные грузы, 26% - чёрные металлы. Объёмы перевалки навалочных грузов возросли на 9,3% (до 2 млн.т). Было перегружено 1,3 млн. т угля, 0,5 млн. т сахара-сырца (рост на 3,8%), 0,2 млн. т зерна (рост в три раза). В январе-мае 2013 г. Туапсинский морской торговый порт перечислил в бюджеты всех уровней 211 млн. руб. налогов и платежей, что на 46% больше, чем за период прошлого года, а в 2015 году 326,0 млн. рублей.

Разработкой программы экологического развития Туапсинский порт занимается давно. Есть две главные причины, побудившие порт заниматься этим вопросом:

Основные гидротехнические сооружения порта, особенно оградительные и берегоукрепительные (молы, волноломы), находятся в критическом состоянии. Без этой защиты порт существовать не сможет.

Тяжёлая ситуация, связанная с дефицитом пропускной способности оставшихся у России морских портов после распада Советского Союза.

Таким образом, вопрос о развитии Туапсинского морского порта стал особенно актуальным именно в настоящий момент. Программа развития порта Туапсе готова, разработана схема развития в объёме технико-экономического обоснования. Этому предшествовала принципиальная концепция развития порта, которая рассматривалась всеми заинтересованными сторонами и в целом была одобрена.

При разработке схемы развития порта исходили из следующих предпосылок:

- увеличить пропускную способность порта;
- сохранить и развить принцип максимальной универсальности возможностей порта, повысить его конкурентоспособность на внешнем рынке;
- обеспечить полную загрузку имеющихся в порту мощностей для перегрузки наливных грузов за счет реализации комплекса мероприятий, в том числе освоения не традиционных для порта видов наливных грузов, таких, как жидкие минеральные удобрения, водно-угольные суспензии;

- не снижать в процессе реконструкции работоспособность существующих мощностей порта и обеспечить поэтапный прирост новых мощностей;
- необходимость одновременного увеличения пропускной способности железной дороги;
- не усложнять экологическую ситуацию в городе и прилегающих участках морского побережья;
- создание в случае осуществления программы развития порта дополнительных рабочих мест как в городе, так и в крае;
- необходимость увязки схемы развития порта с генеральным планом развития города;
- крайне ограниченные возможности города по выделению дополнительных территорий для расширения порта;
- необходимость одновременного с портом развития социально-жилищной инфраструктуры и коммунального обеспечения как порта, так и города;
- параллельного развития энергообеспечивающих объектов;
- невозможность развития существующих железнодорожных подходов к сухогрузному району порта, проходящих через центральную часть города.

На протяжении всего периода осуществления программы развития порта одновременно с производственными объектами ведётся строительство объектов жилищно-социальной и коммунальной инфраструктуры как для порта, так и для города.

Рассматривая экологический аспект работы ОАО «Туапсинский морской торговый порт», следует отметить, что основными источниками воздействия на окружающую среду являются:

- судовые энергетические установки приходящих плавсредств и плавсредств Портофлота;
- погрузочные устройства (стендеры, грейферы);
- склады открытого хранения навалочных пылящих грузов;

- автотранспортные средства;
- объекты тепло- и энергоснабжения.

Общее количество выбросов в атмосферу в 2011 г. составляло 1389 тонн, что в сравнении с выбросами 2015 г. на 72 тонн больше. Таким образом, наблюдается снижения выбросов загрязняющих веществ в результате деятельности ОАО «ТМТП».

В настоящее время перевалка сыпучих грузов через причалы ОАО «Туапсинский морской торговый порт» осуществляется по складскому варианту. Прибывающие грузы складированы на территории широкого мола в штабелях под открытым небом. При этом в атмосферный воздух и морскую среду поступает значительное количество загрязняющих веществ, таких как угольная пыль, пыль сахара, зерновая пыль, содержащая соединения тяжелых металлов (цинк, железо, медь). С сухогрузных причалов в море поступают высокие концентрации органических веществ, по БПК превышающие ПДС (предельно-допустимый сброс) в 16-25 раз, взвешенных веществ - в 33-42 раза. В морской воде в контрольных створах отмечается превышение в 3-20 раз предельно допустимой концентрации взвешенных веществ.

Тем не менее, компоновочные, конструктивные, технологические и другие решения, принятые в разработанной схеме развития порта, позволяют сделать вывод о том, что развитие порта не приведет к ухудшению экологической ситуации в городе, прилегающих участках побережья и морской акватории [31, с. 25].

Среди этих решений предусматривается:

- сокращение и в дальнейшем полный отказ от обработки в порту импортных и экспортных рудных концентратов вредных металлов (бокситов из Гвинеи, свинцовых и цинковых концентратов);
- удаление в сторону моря на 800-1000 м комплекса перегрузки пылящих навалочных грузов (угля и руды);
- применение более современной технологии и оборудования для перегрузки угля и руд (высокопроизводительное оборудование

- непрерывного действия, системы пылеподавления и аспирации);
- применение более совершенной технологии и оборудования для перегрузки пылящих зерновых грузов;
 - смещение центра тяжести в сторону обработки экологически чистых грузов (контейнерные, пакетирование грузов);
 - практически полное прекращение движения железнодорожных составов через центральную и приморскую части города на сухогрузный район;
 - частичная замена нефтеналивных грузов на экологически более чистые ВУС и КАС;
 - устройство совершенной системы сбора и очистки промышленно-ливневых вод, максимальное применение оборотной системы водоснабжения;
 - сброс очищенных вод через морской глубоководный выпуск за зону водопользования;
 - обеспечение берегового электропитания, стоящих у причалов транспортных судов;
 - сравнительно небольшой объём дноуглубительных работ и соответственно морских свалок.

Следует отметить, что Туапсинский порт активно реализует новые природоохранные проекты. Более 14 млн. руб. ОАО «ТМТП» заложено в текущем году на финансирование новых природоохранных мероприятий. На нефтерайоне запланирован ввод в эксплуатацию новой дренажной системы, которая позволит ликвидировать подпочвенный сток нефтепродуктов с территории города в акваторию порта. От зданий нефтепирса будет построена канализация хозяйственно-бытовых стоков. Проектируется ливневая канализация Южного мола и нефтепирса. Эти мероприятия позволят полностью исключить попадание промышленных стоков в акваторию порта.

В настоящее время ОАО «ТМТП» в качестве основного заказчика совместно с другими заинтересованными компаниями участвует в разработке санитарно-защитной зоны. Реализуется план мероприятий по переносу

открытых складов угля и погрузочных работ на более отдалённое от жилой застройки расстояние.

Следует отметить, что с 2000 года расходы ОАО «ТМТП» на природоохранную деятельность увеличились почти в 2 раза. Помимо финансирования новых проектов ежегодно порт направляет на текущие экологические мероприятия около 30 млн. руб. Это позволяет снижать пыление при перевалке угля и уменьшать сброс в море неочищенных стоков. Для улучшения ситуации с угольной пылью порт ввёл в эксплуатацию новую оросительную систему, обеспечивающую дополнительное смачивание угля при заходе вагонов на разгрузку.

Все основные производственные объекты порта имеют систему канализации. Система очистки ливневых вод грузового района включает 50 компактных очистных сооружений.

Туапсинский порт повышает экологическую безопасность при перевалке угля. Более 44 млн. руб. предприятием направлено на реализацию масштабного проекта выноса угольных площадок на дальние рубежи причального фронта. Это позволит существенно уменьшить негативное влияние угольной пыли на прилегающие к порту городские кварталы. В рамках реализации данного проекта уже выполнен перенос объектов инженерных сетей с участка территории, предназначенной под проектируемый угольный склад. Проведены работы по реконструкции железнодорожных и подкрановых путей, усилению покрытия складских площадей.

При выборе системы сбора и очистки сточных вод руководствуются следующими основными положениями:

- необходимостью максимального уменьшения количества сточных вод и снижения содержания в них примесей;
- возможностью извлечения из сточных вод ценных примесей и их последующей утилизации;
- повторным использованием сточных вод (исходных и очищенных) в технологических процессах и системах оборотного водоснабжения.

Очистные сооружения общего типа предназначены для очистки всех нефтесодержащих вод нефтетранспортного предприятия. Обычно эти очистные сооружения включают механическую, физико-химическую и биологическую очистку.

К сооружениям механической очистки относят:

- песколовки, принцип действия которых основан на изменении скорости движения твёрдых тяжёлых частиц в потоке жидкости;
- нефтеловушки;
- отстойники, поскольку отстаивание является наиболее простым способом выделения из сточных вод грубо дисперсных примесей, которые под действием гравитационной силы оседают на дне отстойника или всплывают на его поверхности;
- флотационные и фильтрационные установки (фильтрование через различные сетки и ткани для удаления грубо дисперсных частиц; более глубокая очистка нефтесодержащей воды на каркасных фильтрах; очищение воды на молекулярном уровне благодаря плёночным фильтрам).

К сооружениям физико-химической очистки относят:

- флотационные установки с применением химических реагентов;
- установки с применением коагулянтов для коллоидных примесей.

Среди физико-химических методов очистки сточных вод от нефтепродуктов лучший эффект даёт сорбция на углях.

Сорбция – это процесс поглощения вещества из окружающей среды твёрдым телом или жидкостью. Поглощающее тело является сорбентом, поглощаемое – сорбатом. Поглощение вещества всей массой жидкого сорбента – абсорбция, поглощение поверхностным слоем твёрдого или жидкого сорбента – адсорбция. Сорбция, сопровождающаяся химическим взаимодействием сорбента с поглощаемым веществом, – хемосорбция.

В качестве сорбентов применяют различные пористые материалы: золу, коксовую мелочь, торф, силикагели, алюмогели, активные глины и др.

Эффективными сорбентами являются активированные угли различных марок.

К сооружениям биологической очистки относятся:

- аэротанки;
- биофильтры;
- биологические пруды.

Биологический метод очистки основан на способности микроорганизмов использовать разнообразные вещества, содержащиеся в сточных водах, в качестве источника питания в процессе их жизнедеятельности. Задачей биологической очистки является превращение органических загрязнений в безвредные продукты окисления - H_2O , CO_2 , NO_3^- , SO_4^{2-} и др. Процесс биохимического разрушения органических загрязнений в очистных сооружениях происходит под воздействием комплекса бактерий и простейших микроорганизмов [25, с. 40].

К недостаткам относятся высокие капитальные затраты, необходимость строгого соблюдения технологического режима очистки, токсичное действие на микроорганизмы некоторых органических соединений.

ОАО «ГМТП» ежегодно осуществляет мероприятия по совершенствованию технологии погрузочно-разгрузочных работ и улучшению результатов хозяйственной деятельности.

В течение 2015 г. портом осуществлены инвестиции на общую сумму 299 796 тыс. руб., в том числе:

1) развитие портовой инфраструктуры и капитальное строительство объектов основных средств 161 052 тыс. руб.:

- стратегического назначения 109 904 тыс. руб.;
- поддерживающего назначения 51 148 тыс. руб.;

2) приобретение отдельных объектов основных средств – 138 744 тыс. руб.

Общий объем финансирования инвестиций в развитие портовых производственных мощностей в 2015 году ниже расходов аналогичного периода прошлого года на 54%.

С целью поддержания основных производственных фондов в надлежащем техническом состоянии в 2015 году на финансирование текущего ремонта направлено 15 729,6 тыс. руб., в том числе (табл. 3.1).

Таблица 3.1

Анализ финансирования производственных фондов (тыс. руб.)¹²

Текущий ремонт автотранспорта	2 233
Текущий ремонт гидротехнических сооружений	15 913
Текущий ремонт зданий, территории порта, сооружений, внутрихозяйственных дорог	29 365
Текущий ремонт малой механизации	6 999
Текущий ремонт наливного терминала	150
Текущий ремонт порталных кранов	23 331
Вычислительная техника, инженерные сети и коммуникации	1 590
Текущий ремонт флота	47 327
Прочие	6 026
Итого	132 934

Развитие ОАО «Туапсинский Морской Торговый Порт» связано со значительными капитальными вложениями и увеличением объёма производства основного вида деятельности – производства погрузочно-разгрузочных работ.

Строительство новых производственных мощностей, приобретение погрузочной техники, буксиров также способствует росту производства.

¹² Таблица составлена по данным, полученным в процессе исследования

Заключение

В данной дипломной работе проведён анализ хозяйственной деятельности Открытого акционерного общества «Туапсинский морской торговый порт» (ОАО «ТМТП»), его финансового состояния, наличия, размещения и использования денежных средств. Основное внимание уделено анализу источников финансовых средств предприятия и оценке финансово-хозяйственной деятельности предприятия. На основе аналитической информации предложены мероприятия по улучшению финансово-хозяйственной деятельности ОАО «ТМТП». Рассмотрены перспективы дальнейшего эколого-экономического развития предприятия.

В ходе исследования выявлено, что техническая оснащённость ОАО «ТМТП» представлена на высоком уровне. Причалы Сухогрузного и Нефтеналивного районов обеспечены современной высокопроизводительной перегрузочной техникой, буксирным и вспомогательным флотом. Буксиры порта обеспечивают безопасную проводку и постановку к причалам транспортных судов грузоподъёмностью до 100 тыс. т., а также могут осуществлять морские буксировки без ограничения района плавания. Порт может принимать суда длиной до 240 м. Нефтеналивной район порта оборудован шестью причалами, Сухогрузный район имеет девять причалов.

Туапсинский порт - один из ведущих портов России по объёму грузооборота и финансовым показателям. Порт Туапсе обеспечивает внешнеторговые перевозки нефти и нефтепродуктов, навалочных (уголь, руды, рудные концентраты), генеральных (металл, оборудование, тарно-штучные грузы) и пищевых (зерно, масло, сахар-сырец и др.) грузов. Пропускная способность порта оценивается в 23 млн.т/г., в том числе, по нефтеналивным грузам 17 млн. т. География грузооборота порта достаточно обширна.

Наибольшая доля в грузообороте предприятия приходится на перевалку нефти и нефтепродуктов. С 2015 г., после проведения дноуглубительных работ, причалы ОАО «ТМТП» начали приёмку судов дедвейтом до 90 тыс. тонн, что

позволило заметно увеличить грузооборот порта.

В 2015 году на территории Туапсинского порта заработали новые терминальные комплексы:

- по перевалке зерновых культур, производственная мощность которых составила 2,4 млн. тонн;
- по перевалке плодоовощной продукции, с производственной мощностью в 300 тыс. тонн.

Анализ бухгалтерской отчётности свидетельствует об устойчивом финансовом состоянии ОАО «Туапсинский морской торговый порт» и удовлетворительной структуре его баланса.

Финансовое состояние предприятия характеризуется стабильными показателями и финансовой устойчивостью, что позволяет без дефицитно приобретать необходимое сырьё и материалы, тем самым, увеличивая объём оказываемых услуг.

По итогам 2015 г. наблюдалось снижение прибыли по сравнению с 2014 г., в основном из-за падения грузооборота и снижения курса доллара. Отрицательно отразился на финансовой ситуации мировой финансовый кризис.

Предприятие успешно осуществляет мероприятия природоохранного характера. Так, в 2011 году ОАО «Туапсинский морской торговый порт» было направлено 22 млн. руб. на строительство дренажной системы, призванной исключить загрязнение акватории порта подпочвенными нефтепродуктами. На сегодняшний день завершены два из трёх этапов масштабного экологического проекта по созданию защитного комплекса. Обустроены нефтепровод и шесть электрифицированных и автоматизированных скважин с организацией откачки и утилизации нефтепродуктов. Продолжаются работы по прокладке трубопроводов и строительству противофильтрационного экрана. Общая стоимость работ в рамках данного проекта составила 35 млн. рублей.

В 2015 г. на природоохранные мероприятия ОАО «Туапсинский морской торговый порт» направило 46,5 млн. руб., что на 38% выше аналогичного показателя 2014 г. Для проведения анализа состава отходящих газов на

содержание вредных веществ привлечено Федеральное государственное учреждение «Центр лабораторного анализа и технических измерений по Южному федеральному округу». Замеры проб выполняются по каждому виду отгружаемого нефтепродукта (нефть, мазут, дизельное топливо и бензин). Данные исследования станут основой для настройки системы рекуперации нефтяных паров.

Результаты, полученные в ходе выполненного исследования, позволяют сформулировать следующие основные **выводы**.

1. Порт является глубоководным с круглогодичной навигацией и специализируется на перевалке нефтеналивных грузов, угля, руды, черных и цветных металлов, сахара и др. Его общий грузооборот превышает 20 млн. т. грузов в г., в том числе по нефтепродуктам - более 14 млн. т., по сухим грузам - 5,5 млн. т.;

2. ОАО «Туапсинский морской торговый порт» ежегодно увеличивает обработку всех видов грузов. Оборот сухих грузов до 2,7 млн. т., навалочных грузов до 2 млн.т. по нефтеналивным грузам до 17 млн.т.;

3. Туапсинский морской торговый порт в 2015 году перечислил в бюджеты всех уровней 326 млн. руб. налогов и платежей, что на 46% больше, чем за истекший период предыдущего года;

4. Основными источниками воздействия на окружающую среду являются судовые энергетические установки приходящих плавсредств, погрузочные устройства (стендеры, грейферы), склады открытого хранения навалочных пылящих грузов, автотранспортные средства, объекты тепло- и энергоснабжения. Общее количество выбросов в атмосферу в 2011 г. составило 1389 т., что на 72 т. больше, чем в 2015 г., что превышает предельно-допустимый сброс (ПДС) в 16-25 раз, взвешенных веществ - в 33-42 раза. В морской воде в контрольных створах отмечается превышение в 3-20 раз предельно допустимой концентрации взвешенных веществ.

Предложения:

1. Рекомендовать ОАО «ТМТП» более плавно решать социально-

экономические вопросы с персоналом. При начислении дивидендов проводить общее собрание акционеров. Использовать в работе стратегическое планирование финансово-хозяйственной деятельности;

2.Продолжать и интенсифицировать работы по улучшению экологической обстановки в районе деятельности ОАО «ТМТП», что положительно скажется не только на имидже общества, но и повысит рекреационно-инвестиционную привлекательность Туапсе.

Список использованной литературы

1. Абрамычев А.В., Лихачев О.Б., Пучкова С.Н. Организация учета и отчетности акционерных компаний капиталистических стран. - М.: МГИМО, 2012. - 559 с.
2. Абрютин М.С., Грачев А.В. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. - М.: Дело и сервис, 2013. - 256 с.
3. Аксененко А.Ф., Бобижонов М.С., Паримбаев Ж.Ж. Управленческий учет на промышленных предприятиях в условиях формирования рыночных отношений. – М.: ООО «Нонпарель», 2011. - 261 с.
4. Артеменко В.Г., Беллендир М.В. Финансовый анализ. - М.: Дело и сервис, 2010. - 410 с.
5. Астахов В.П. Теория бухгалтерского учета. – М.: Издательский центр «Март», 2010.- 107 с.
6. Бакаев А.С., Шнейдман Л.З. Учетная политика предприятия. - 2-е изд., перераб. - М.: Бухгалтерский учет, 2011.- 167 с.
7. Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория анализа хозяйственной деятельности: учеб. - М.: Финансы и статистика, 2012. - 345 с.
8. Бернштейн Л.А.. Анализ финансовой отчетности: теория, практика и интерпретация: Пер. с англ./Научн. ред. перев. чл.-корр. РАН И.И. Елисеева; Гл. ред. серии проф. Я.В. Соколов. - М.: Финансы и статистика, 2013. - 700 с.
9. Бетге Йорг. Балансоведение. Пер. с нем./Научн. ред. проф. В.Д. Новодворский. - М.: Бухгалтерский учет, 2011.- 198 с.
10. Глушков Е.И. Бухгалтерский учет на современном предприятии. Эффективное пособие по бухгалтерскому учету. – М.: «КНОРУС», Новосибирск, «ЭКОР», 2012. - 578 с.
11. Ермолович Л.Л. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия. - Мн.: БГЭУ, 2011. - 211 с.
12. Ефимова О.В. Финансовый анализ. - М.: Бухгалтерский учет, 2015.- 78 с.

13. Захарьин В.Р. 2300 бухгалтерских проводок по новому плану счетов. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Издательство «Дело и сервис», 2012.- 380 с.
14. Карлин Т.Р., Макмин А.Р. Анализ финансовых отчетов: учеб. – М.: ИНФРА-М, 2013.- 130 с.
15. Карпова Т.П. Управленческий учет: учеб. для вузов. – М.: ЮНИТИ, 2012.- 298 с.
16. Качалин В.В. Финансовый учет и отчетность в соответствии со стандартами ГААР. - М.: Дело, 2011.- 435 с.
17. Ковалев В.В., Волкова О.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. - М.: Проспект, 2013. - 204 с.
18. Кондраков Н.П. Бухгалтерский учет, анализ хозяйственной деятельности и аудит. - М.: Перспектива, 2011.- 560 с.
19. Кондраков Н.П., Краснова Л.П. Принципы бухгалтерского учета: учеб. пособие. – М.: ФБК-ПРЕСС, 2014. - 23 с.
20. Крейнина М.Н. Финансовое состояние предприятия. - М.: Дело и сервис, 2014. - 123 с.
21. Любушин Н.П., Лещева В.Б., Дьякова В.Г. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. - М.: ЮНИТИ, 2012. - 227 с.
22. Николаева С.А. Особенности учета затрат в условиях рынка: теория и практика. – М.: Финансы и статистика, 2011. - 134 с.
23. Новодворский В.Д., Пономарева Л.В., Ефимова О.В. Бухгалтерская отчетность: составление и анализ.— Ч.1,2, 3/под общ. ред. проф. В.Д. Новодворского. - М.: Бухгалтерский учет, 2012.- 487 с.
24. Палий В.Ф., Палий В.В. Финансовый учет: учеб. пособие В 2 ч. - М.: ФБК-ПРЕСС, 2012.- 190 с.
25. Рахман З., Шеремет А. Бухгалтерский учет в рыночной экономике. - М.: ИНФРА-М, 2012.- 400 с.
26. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: 4-е изд., перераб. и доп. – Минск: ООО «Новое знание», 2011. – 657 с.
27. Хендриксен Э.С., Ван Бреда М.Ф. Теория бухгалтерского учета; Пер. с

- англ./Под ред. Я.В. Соколова. - М.: Финансы и статистика, 2011. - 335 с.
- 28.Хонгрэн Т., Фостер Дж. Бухгалтерский учет: управленческий аспект.
/Под ред. Я.В. Соколова. – М.: Финансы и статистика, 2012. - 187 с.
- 29.Шеремет А.Д., Негашев Е.В. Методика финансового анализа. -3-е изд.-
М.: ИНФРА-М, 2013. - 487 с.
- 30.Яругова А. Управленческий учет. Опыт экономически развитых стран/
пер. С польск. С.Н. Рогозиной, Г.И. Лебедевой. – М.: Финансы и
статистика, 2011.- 220 с.
- 31.Устав ОАО «Туапсинского Морского Торгового Порта». – Туапсе, 2006. -
25 с.