



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра инновационных технологий управления в государственной
сфере и бизнесе

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

(бакалаврская работа)

На тему Повышение эффективности деятельности предприятия

Исполнитель Коновалов Никита Владимирович

Руководитель кандидат экономических наук, доцент

Семенова Юлия Евгеньевна

«К защите допускаю»

Заведующий кафедрой

доктор экономических наук, профессор

Фирова Ирина Павловна

« 15 » 06 2018 г.

Санкт – Петербург

2018



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра инновационных технологий управления в государственной
сфере и бизнесе

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

(бакалаврская работа)

На тему Повышение эффективности деятельности предприятия

Исполнитель Коновалов Никита Владимирович

Руководитель кандидат экономических наук, доцент

Семенова Юлия Евгеньевна

«К защите допускаю»

Заведующий кафедрой

доктор экономических наук, профессор

Фирова Ирина Павловна

«_____» _____ 2018 г.

Санкт – Петербург

2018

**РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**Кафедра инновационных технологий управления в государственной
сфере и бизнесе**

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

_____ Фирова Ирина Павловна

21 апреля 2018 г.

Задание

на выпускную квалификационную работу

студенту(ке) Коновалову Никите Владимировичу

1. Тема «Повышение эффективности деятельности предприятия»

закреплена приказом ректора Университета от «___» _____ 2018г.,
№ ____ .

2. Срок сдачи законченной работы: 29 мая 2018 года.

3. Исходные данные к выпускной квалификационной работе:

Конституция Российской Федерации. // Собрание законодательства РФ. – 4 августа 2014. - № 31. – Ст. 4398.

Трудовой кодекс Российской Федерации. Комментарий к последним изменениям. 30.12.2015 года

Гражданский кодекс Российской Федерации (с изменениями от 28.03.2017)
Федеральный закон от 05.05.2014 года № 99 – ФЗ

Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327-р «О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года».

4. Перечень вопросов, подлежащих разработке:

- Введение. Актуальность выбранной темы заключается в четком понимании важности развития морских портов, для развития экономики страны. Цель работы: состоит в выработке рекомендаций по повышению эффективности деятельности предприятия АО «Морской порт Санкт-Петербург». Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач: изучить теоретические основы эффективности предприятий водного транспорта, включая особенности их деятельности; провести анализ основных технико-экономических показателей и эффективности использования ресурсов предприятия АО «Морской порт Санкт-Петербург», рассмотреть основные направления повышения эффективности развития АО «Морской порт Санкт-Петербург», включая разработку рекомендации по повышению эффективности деятельности предприятия, проведение оценки эффективности предлагаемых проектных решений
- Глава 1. Теоретические основы эффективности предприятий водного транспорта

Первая глава состоит из двух параграфов. В первом параграфе «Особенности деятельности предприятий морского водного транспорта» раскрываются теоретические основы эффективности предприятий морского водного транспорта. Во втором параграфе «Формирование стратегии развития морского порта с учетом внешних факторов» выявляются актуальные факторы влияющие на развитие морского порта. Кроме того, в параграфе приводятся отличительные особенности формирования экономической стратегии в складывающихся условиях в сфере услуг по перевалке грузов морским портом. Для определения сильных и слабых сторон предприятия использован такой метод стратегического комплексного анализа, как SWOT-анализ

- Глава 2. Анализ эффективности деятельности предприятия АО«Морской порт Санкт-Петербург» включает в себя два параграфа. В первом параграфе проводится анализ положения АО«Морской порт Санкт-Петербург» на рынке услуг предоставляемых морскими портами. Во втором параграфе производится анализ экономической эффективности АО«Морской порт Санкт-Петербург».

- Глава 3. Основные направления повышения эффективности развития предприятия АО«Морской порт Санкт-Петербург» направлена на выработку мероприятий по повышению экономической эффективности работы и развития предприятия с оценкой их эффективности.

- Заключение. В ходе выполнения работы были достигнуты поставленные цель и задачи. Автором были рассчитаны основные показатели эффективности предприятия АО«Морской порт Санкт-Петербург» и обоснована целесообразность внедрения ряда предлагаемых мероприятий. Предложенные меры могут быть использованы в АО«Морской порт Санкт-Петербург».

5. Перечень материалов, представляемых к защите:

- Пояснительная записка;

- Рисунок - Структура топливно-энергетических ресурсов РФ в мировых разведанных запасах;
- Таблица - SWOT-анализ;
- Рисунок - Структурные преобразования компаний;
- Рисунок - Динамика грузооборота АО«Морской порт Санкт-Петербург»;
- Рисунок - Структура грузооборота АО«Морской порт Санкт-Петербург»;
- Рисунок - Организационная структура управления АО«Морской порт Санкт-Петербург»;
- Рисунок - Сравнительный анализ показателей по перевалке грузов морских портов;
- Таблица - Основные экономические показатели деятельности компании АО«Морской порт Санкт-Петербург»;
- Рисунок - Динамика основных экономических показателей деятельности предприятия;
- Таблица - Обеспеченность компании АО«Морской порт Санкт-Петербург» трудовыми ресурсами;
- Рисунок - Динамика численности персонала компании АО«Морской порт Санкт-Петербург»;
- Таблица - Данные анализа движения рабочей силы АО«Морской порт Санкт-Петербург» за период с 2015 по 2017 годы;
- Таблица - Анализ изменения выработки одного работника Морского порта;
- Рисунок - Динамика среднегодовой выработки персонала компании;
- Таблица - Анализ движения основных фондов АО«Морской порт Санкт-Петербург» за период с 2015 по 2017 годы;

- Таблица - Сравнительная оценка коэффициентов выбытия и обновления;
- Рисунок - Динамика коэффициентов обновления основных средств;
- Таблица - Сравнительная оценка фондоотдачи и фондоёмкости;
- Таблица - Анализ структуры оборотных средств;
- Рисунок - Динамика структуры оборотных активов;
- Рисунок - Динамика изменения статей баланса по годам;
- Рисунок - Динамика изменения краткосрочных и долгосрочных обязательств;
- Таблица - Расчет экономической эффективности в результате снижения уровня кредиторской и дебиторской задолженности;
- Таблица - Сравнительная оценка долгосрочных и краткосрочных обязательств по годам;
- Таблица - Удельный вес долгосрочных и краткосрочных обязательств в структуре пассива баланса по годам;
- Таблица - Сравнительная оценка дебиторской и кредиторской задолженности;
- Таблица - Расчет коэффициента дебиторской и кредиторской задолженности;
- Таблица - Состояние дебиторской кредиторской задолженности по сторонним организациям;
- Рисунок - Основные этапы управления денежными потоками;
- Таблица - Расчет эффективности основных показателей от внедрения мероприятий;
- Рисунок - Динамика основных показателей деятельности компании за период 2016-2017 годы и проектные показатели;
- Таблица - Исходные данные для анализа дебиторской задолженности;
- Рисунок - Схема морского порта Санкт-Петербурга;
- Таблица - Анализ бухгалтерского баланса за период с 2015 по 2017 год.

КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН

выполнения выпускной квалификационной работы

№№ ПП	Наименование этапов выпускной квалификационной работы	Срок выполнения этапов выпускной квалификационной работы
1.	Составление плана выпускной квалификаци - онной работы	20.04-22.04
2.	Сбор и обработка методических, теоретиче - ских и статистических материалов по 1 главе, ее написание	до 27.04
3.	Сбор, систематизация и обработка материалов по 2 главе, ее написание	до 10.05
4.	Сбор, обработка и анализ материалов по 3 главе, ее написание, подготовка заключения выполненной выпускной квалификационной работы	до 19.05
5.	Передача окончательного варианта (проверенного и откорректированного) ВКР студентом своему руководителю	до 29.05
6.	Проверка ВКР на объем заимствования в университетской интернет -системе Антиплагиат(не позднее, чем за 5 дней до защиты)	с 29.05
7.	Предварительная защита выпускных квалификационных работ на кафедре ИТУ в	25.04 – 04.06

	ГСБ (по желанию руководителей)	
8.	Сдача готовой сброшюрованной выпускной квалификационной работы и сопроводительных документов секретарю ГЭК на кафедру за 5 дней до защиты	29.05
10.	Защита выпускной квалификационной работы перед государственной аттестационной комиссией	с 04.06

6. Дата выдачи задания: 20 апреля 2018 года.

Руководитель выпускной квалификационной работы

Доцент кафедры ППиУС,

кандидат экономических наук, доцент

Семенова Юлия Евгеньевна

Задание принял(а) к исполнению 20 апреля 2018 года

Студент(ка) Коновалов Никита Владимирович, гр.ГМУЗ-Б13-1

	Оглавление	стр.
Введение.....	2	

1	ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА	13
1.1.	Особенности деятельности предприятий морского водного транспорта	13
1.2.	Формирование стратегии развития морского порта, с учетом внешних факторов	15
_Тос5153115232АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ АО		
2.1.	Краткая организационно-экономическая характеристика деятельности предприятия.....	27
_Тос5153115262.2.Анализ эффективности деятельности предприятия АО «Морской пор		
3	ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ АО «МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ -ПЕТЕРБУРГ»	72
3.1.	Рекомендации по повышению эффективности деятельности АО «Морской порт Санкт-Петербург»	72
3.2.	Оценка эффективности предлагаемых проектных мероприятий ...	77
ЗАКЛЮЧЕНИЕ		84
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ		87
ПРИЛОЖЕНИЕ 1		80
ПРИЛОЖЕНИЕ 2		94

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выбранной темы заключается в четком понимании важности развития морских портов, для развития экономики страны.

Проведение анализа не должно являться самоцелью, важны сами проектные решения по повышению эффективности работы морского порта, которые позволят принять правильную стратегию развития предприятия.

Крупнейший транспортный узел представляет современный морской порт, связывающий несколько видов транспорта: речной, морской, железнодорожный, трубопроводный и автомобильный, а также другие виды транспорта. Стратегическим аспектом развитие экономики государства представляет портовая деятельность, как ключевое звено функционирования самой транспортной системы. Кроме этого, деятельность морского порта влияет на конкурентоспособность экономики страны на внешнем рынке, являясь мультипликатором развития основных отраслей экономики страны.

Цель выпускной квалификационной работы состоит в выработке рекомендаций по повышению эффективности деятельности предприятия.

Задачи, которые необходимо решить для достижения поставленной цели, сводятся к следующим:

Во-первых, изучены теоретические основы эффективности предприятий водного транспорта, включая особенности их деятельности; факторы, влияющие на эффективность деятельности предприятия и стратегию предприятия, направленную на повышение эффективности деятельности предприятия.

Во-вторых, провести анализ эффективности деятельности на примере конкретного предприятия, включая, дать характеристику его деятельности; провести анализ основных технико-экономических показателей и эффективности использования ресурсов предприятия.

В-третьих, рассмотреть основные направления повышения эффективности развития предприятия, включая разработку рекомендаций по повышению эффективности деятельности предприятия, проведение оценки эффективности предлагаемых проектных решений и рассмотрение перспективных направлений развития морского порта.

Объектом исследования выбрано предприятие АО «Морской порт Санкт-Петербург», представляющий крупнейший транспортный узел в Северо-Западном регионе.

Предмет исследования представляет процесс разработки мероприятий по повышению эффективности деятельности морского порта Санкт - Петербурга.

Теоретическую основу проведённого исследования представляли труды отечественных авторов, среди которых: Давыденко А.А., Красильникова О.А., Ломакина Н.С., Щербакова С.А. и многие другие. В работах авторов изложены основные тенденции развития морских портов, показана роль государственного управления морским транспортом, рассматриваются пути повышения эффективности деятельности предприятия.

Практическая значимость работы состоит в том, что предложенные рекомендации могут быть внедрены на конкретном предприятии для повышения эффективности деятельности предприятия.

Структура работы представлена: введением, тремя главами, заключением и списком использованной литературы.

Введение включает: обоснование актуальности выбранной темы, определения основной цели, которую можно достичь за счёт решения комплекса задач, теоретической и практической значимости.

В первой главе изложены теоретические основы эффективности предприятий водного транспорта, в части: описание особенностей предприятий водного транспорта; определение факторов, влияющих на эффективность деятельности предприятий и описание основ стратегии роста предприятий.

Во второй главе проведён анализ эффективности деятельности предприятия на примере АО «Морской порт Санкт-Петербург», включая характеристику деятельности предприятия, результаты анализа основных

технико-экономических показателей и эффективности использования ресурсов предприятия.

В третьей главе рассмотрены основные направления повышения эффективности развития предприятия, включая: рекомендации по повышению эффективности деятельности предприятий водного транспорта на примере конкретного предприятия, проведение оценки эффективности предлагаемых проектных решений и рассмотрены перспективные направления развития Морского порта Санкт -Петербурга.

В заключении представлены основные выводы проведенного исследования.

Источником литературы послужили: нормативно-правовые акты, регламентирующие деятельность предприятий водного транспорта, тематическая литература, публикации в печатных изданиях и интернет источниках.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

1.1. Особенности деятельности предприятий морского водного транспорта

Особенность морского водного транспорта состоит в обеспечении внешнеторговых связей России.

Как следует из обзора грузооборота морских портов России, за 2017 год в морских портах обрабатывается около 60% всех внешнеторговых грузов РФ. С 2000 по 2016 год грузооборот российских морских портов увеличился практически в 4 раза. Несмотря на сложные 2014–2015 гг., уже в 2016-м грузооборот российских морских портов составил 721,9 млн. т, что выше уровня 2015-го на 6,7%, а за 2017 год вырос еще на 9%. В целом с 2006 года российские морские порты нарастили грузоперевозки почти на 90% [38].

Таким образом, по итогам за 2017 год грузооборот российских морских портов возрос на 9%, что соответствует росту в натуральных показателях на 787 млн.тонн. В том числе объём перевалки сухих грузов увеличился на 11,1% и составляет 373 млн.тонн, а наливных грузов на 8,3%, что в натуральных показателях составляет 414 млн.тонн [38].

Приведённые данные свидетельствуют о том, что структура грузооборота в российских морских портах, принципиально не изменилась, по сравнению с предыдущим периодом 70 %, по-прежнему, составляет доля угля, нефти и нефтепродуктов.

Однако, растут объёмы перевалки сухих видов грузов, такие как зерно, минеральные удобрения, чёрные металлы и контейнеры. Рост транспортировки угля обеспечивает дальневосточные порты, которые отгружают продукцию в направлении стран Азиатско-Тихоокеанских регионов. Вместе с тем сокращаются перевалки российских грузов через порты стран Балтии и Украины [38].

По наливным грузам произошло увеличение показателей переработки сырой нефти, так по экспорту перегружено 606,5 млн.тонн, рост ставил 6,9%. Объем импорта составил 36,1 млн.тонн, рост показателя составил 14,2%, транзит составил 58,2 млн.тонн или 14%, а каботажи 86,0 млн. тонн и рост составил 19,5% [38].

Однако следует отметить неравномерность распределения объемов перевалки по морским бассейнам. С одной стороны это обусловлено графическим расположением производственных мощностей. А с другой стороны особенностями логистических маршрутов.

К примеру, основная часть металлов и зерна переваливается в портах Азово-Черноморского бассейна. Через гавани российской Балтики в основном идут грузы в контейнерах и минеральные удобрения. Основная часть угля, лесных грузов и сжиженного газа перерабатывается на Дальнем Востоке. Активно работают в Балтийском, Азово -Черноморском и Дальневосточном бассейнах специализированные терминалы отпуска нефти и нефтепродуктов.

В 2017 году наибольший рост объема перевалки наливных грузов отмечены в портах Арктики. Грузооборот морских портов Арктического бассейна за отчетный период вырос на 49,1%, до 74,2 млн. тонн, то есть в 2 раза. Такой результат обеспечили в первую очередь наливные грузы (нефть и другое жидкое сырье). Объем перевалки наливных грузов в портах Арктики по итогам 2017 года возрос в 2 раза по сравнению с уровнем 2016 года, до 45,1 млн. тонн. Объемы перевалки сухих грузов (в основном руда, уголь и металл) возросли на 9,5%, до 29,1 млн. тонн [38].

Два порта Мурманск и Варандей обработали основную долю грузопотока по итогам за 2017 год. Мурманский порт перевалил 51,7 млн.тонн, что соответствует росту по сравнению с 2016 годом на 54,5%. Порт Варандей обработал 8,2 млн.тонн и рост соответственно составил 3,4% [37].

В самых холодных гаванях работают стивидорные компании порта города Мурманска, грузооборот которого в 2017 году составил 70 % всего грузопотока портов Арктики. Общий объем перевалки составил 51,7 млн.

тонн, что на 54,5% больше, чем в 2016 году. Положительная динамика достигнута за счёт роста объёма перевалки наливных грузов больше чем в 2,5 раза и достиг 29,1 млн. тонн, впервые превышающий объём переработки сухогрузов. К 2020 году планируется увеличить грузооборот до 71 млн. тонн за счёт рейдовой перевалки. Самым быстро растущим в регионе и самым молодым является порт Сабетта, перевалка грузов в котором в 2017 году увеличилась в 3 раза, т.е. с 2,8 млн.тонн до 8 млн.тонн [37].

Из общего объёма грузов 86 % составляют наливные грузы. Благодаря росту экспортных поставок СПГ с завода «Ямал-СПГ» порт продолжает наращивать обороты.

Грузооборот порта Владивостока по итогам 2017 года составил 7,2 млн.тонн, что на 18,2 % выше показателей за 2016 год. Грузооборот Дальневосточного бассейна в 2017 году показывал умеренный рост и составил 191,7 млн.тонн и рост составил 3,3%. Из объёма грузооборота объём сухогруза составляет 117,4 млн.тонн и рост составил 5,8%, наливных грузов – 74,3 млн.тонн при снижении на 0,3% [38].

По итогам за 2017 год грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составила 269,5 млн.тонн, что на 10,4% превышает отчётные данные за 2016 год. Перевалка сухогрузов возросла до 118,4 млн.тонн и рост составил 12,4% за счёт перевалки зерна.

В портах Балтийского бассейна объём перевалки грузов, по данным Ассоциации морских торговых портов, увеличился до 247,5 млн. тонн, превысив показатели прошлого года на 4,6%.

Основной рост в портах Балтийского бассейна обеспечен перевалкой сухих грузов (рост показателей к уровню прошлого года составил 17,1%), в основном за счёт угля, минеральных удобрений и черных металлов (до 105,1 млн. тонн).

Хотя больше половины грузов по-прежнему составляют наливные грузы (57%), которые слегка просели до 142,4 млн. тонн (-3%). Здесь

находится один из крупнейших портов России – Усть-Луга, который за 2017 год перевалил 103,3 млн. тонн и рост составил 10,6% [38].

Грузооборот Большого порта Санкт-Петербург составил 53,6 млн. тонн и рост составил 10,3%. Однако Большой порт лидирует по темпам роста грузооборота среди российских портов Балтики порта Калининград, который по итогам 2017 года перевалил 13,8 млн. тонн, что на 18,3% выше уровня прошлого года. На 28,2% увеличилась перевалка наливных грузов, хотя на их долю приходится лишь 1/4 грузооборота порта. А объем перевалки сухогрузов растет более умеренными темпами – на 15,7% за год, до 10,7 млн. тонн. К 2020 году ожидается, что российские морские порты Балтийского бассейна будут иметь прирост на 60 млн.тонн.

Предполагается, что часть этого объема будет обеспечена за счет переориентации российских грузов из портов стран Балтии на отечественные гавани. Дальнейшее развитие морского водного транспорта и морских портов, представляющих составную часть системы водного транспорта, зависит:

Во-первых, от принятой транспортной стратегии развития водного транспорта, которая принята на период до 2030 года;

Во-вторых, Концепции развития водного транспорта Российской Федерации, определяющей основные направления развития водного транспорта, основные цели и задачи, а также методы, и используемые для регулирования развития рыночных отношений.

Главными целями стратегии являются:

Во-первых, формирование единого транспортного пространства страны;

Во-вторых, обеспечение конкурентоспособности и доступности транспортных услуг и интеграции в мировое транспортное хозяйство;

В-третьих, возможность реализовать транзитный потенциал страны;

В-четвёртых, повысить уровень безопасности транспортной системы;

В-пятых, добиться снижения воздействия транспорта на окружающую среду [32].

Россия является великой морской державой. Интенсивное развитие морских портов, несомненно, окажет влияние на развитие экономического потенциала страны.

К особенностям морских портов относится то, что они являются градообразующими предприятиями, имеющими стратегическое значение для региона и страны в целом.

Представляя крупный транспортный узел, морской порт связывает различные виды транспорта: железнодорожного, автомобильного, морского, речного и других видов транспорта. Роль морских портов значительна в обеспечении транспортной независимости, внешней торговли и обороноспособности.

Следующая особенность морских портов России состоит в территориальной разобщённости, т.е. расположении в пяти бассейнах. За годы перестройки многие объекты портов были утрачены [20, с.133].

Следующая особенность морских портов выражена в малом количестве незамерзающих портов, имеющих круглогодичную навигацию. В связи с глобальным потеплением в последние годы увеличилось время навигации на Северном морском пути, как самого перспективного коридора для транзитных перевозок.

В связи с присоединением Крыма к России получило развитие портовая инфраструктура. Основная проблема развития морского транспорта состоит: в недостатке портов с большим грузооборотом, мелководность российских портов. Проблемы морских портов связаны с разногласиями принимаемых законодательных актов, неразвитостью инфраструктуры, особенно железнодорожных подходов к морским портам [20, с.135].

Таким образом, во все времена роль водного транспорта в России особенно велика. Для развития водного транспорта важно наличие рек и озёр и для использования водного транспорта большое имеет развитие науки. Понятие водного транспорта включает: морской транспорт и речной (внутренний транспорт).

Развитие экономики страны тесно связано с развитием морских портов, представляющих крупный транспортный узел, связывающий различные виды транспорта: речного и морского, автомобильного и трубопроводного транспорта.

Одним из ключевых звеньев транспортной системы и стратегическим аспектом развития экономики страны является портовая деятельность. Роль морского порта состоит в обеспечении транспортной независимости, внешней торговли, обороноспособности страны, а также развитии транзитного потенциала России. России принадлежит самая протяжённая в мире береговая линия морского побережья. Морские порты представляют стратегические объекты государства, что, несомненно, определяет необходимость совершенствования форм и методов управления и их развития при использовании современных подходов.

В соответствии с характером гипотез, пути развития морских портов имеют различные альтернативные варианты. Рассмотрим три основных варианта формирования прогнозов, основанных на целевых ориентирах роста грузооборота морских портов [23, с.172].

Первый вариант, называемый инерционным, ориентирован на объёмах перевалки грузов порядка 0,6 млрд. тонн. Инерционный вариант предусматривает завершение крупных инвестиционных проектов, которые были начаты ранее из-за недостатка средств финансирования, т.е. их дефицита в федеральном бюджете.

При данном варианте достигается стабилизация уровня развития морских портов на базе параметров в реальном времени. При прогнозировании же параметров развития морского порта учитываются все возможные риски. Из-за низкой степени вероятности данный вариант не представляет особого интереса.

Второй вариант, представленный как базовый, основан на тенденциях развития внутреннего рынка и внешних связей. По своей сути это наиболее реалистичный путь, отражающий продолжение тенденций, характерных для

ключевых отраслей экономики и оценки динамики ключевых показателей морских портов.

Особенность второго варианта состоит в том, что он основан на использовании конкурентных преимуществ предприятий, которые задействованы в сырьевом секторе на условиях сохранения темпов развития транспортной инфраструктуры, необходимой для освоения новых месторождений.

При базовом варианте объём грузооборота морских портов составляет порядка одного миллиарда тонн. В данном варианте учитываются только те риски, вероятность которых выше средней или представляет среднюю величину.

Следующий третий вариант, представляющий по виду экспертный, основанный на результатах проведённого анализа макроэкономической ситуации, при которой растёт мировая торговля и спрос. Для экспертного варианта характерно развитие транзитного потенциала и отечественной грузовой базы. Он предусматривает реализацию проектов, связанную со строительством крупных транспортных комплексов, мультимодальных логистических центров, ориентированных на транзитные грузопотоки.

Перспективное развитие морских портов связано с созданием логистической системы, развития высокоскоростного железнодорожного транспорта и развитие системы внутренних водных путей, а также речных портов и совершенствованию парка транспортных средств.

Для третьего варианта характерна инновационная активность предприятия, высокие государственные и частные инвестиции в развитие морских портов. Объёмы перевалки грузов для данного варианта составляют порядка 1,3 млрд. руб. Риски при данном варианте минимальны [8, с.300].

При различных вариантах особое внимание уделяется обеспечению устойчивости функционирования морских портов и их комплексной безопасности и снижению негативного воздействия предприятия на окружающую среду.

Структура топливно-энергетических ресурсов РФ в мировых разведанных запасах представлена на рисунке 1.

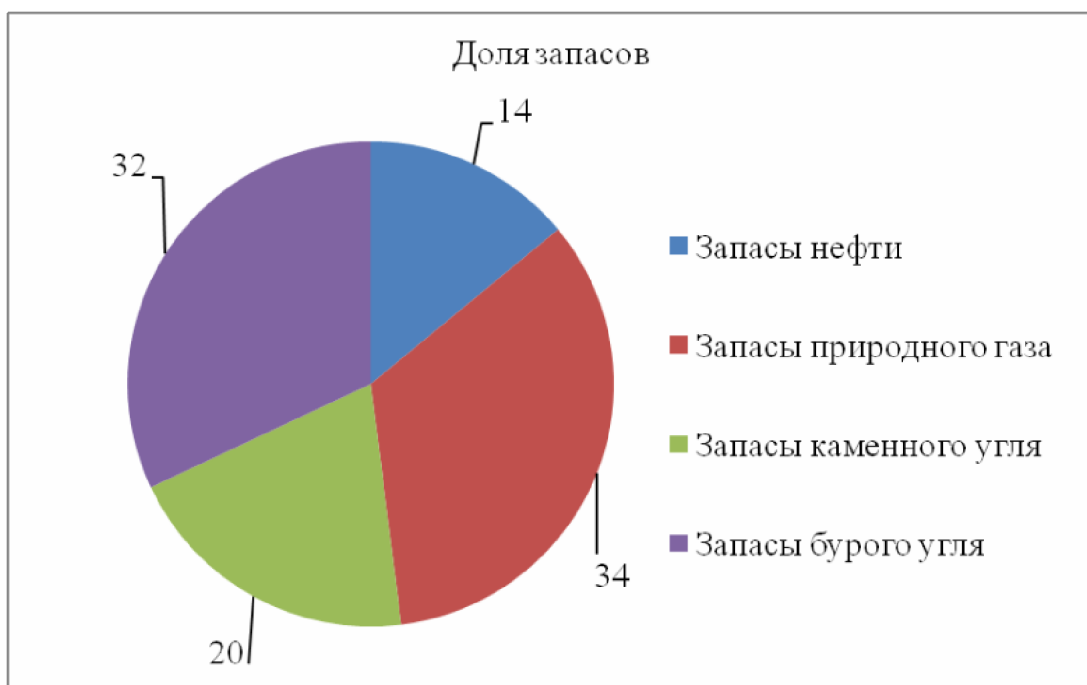


Рисунок 1 – Структура топливно-энергетических ресурсов [20, с.136]

Как видно из представленной диаграммы общая доля мировых разведанных запасов нефти составляет 14 %, доля запасов природного газа составляет 34%, доля разведанных запасов каменного угля составляет 20 %, а доля запасов бурого угля составляет 32%.

Доля энергоресурсов России от мирового производства составляет 12 %. Причём следует отметить, что темп роста как добычи, так и производства в Российской Федерации опережает темп роста их внутреннего потребления. Благодаря минерально-сырьевой базе, Россия, является крупнейшим мировым производителем нефти.

В России прогнозируется рост объёмов внешнеторговых перевозок сырой нефти через морские порты за счёт:

- транзитных перевозок сырой нефти;
- роста в западном направлении морского экспорта нефти по Балтийский трубопроводной системе;

- роста объёмов экспорта нефти, происходящее в восточном направлении;
- разработки нового месторождения им. Корчагина, находящегося в северной части Каспия.

1.2. Формирование стратегии развития морского порта с учетом внешних факторов

Распоряжением Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327 -р «О Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года» [5]. Реализация стратегии предприятий водного транспорта предполагает рост портовых мощностей в 2,2 раза. Северо-Западному бассейну к 2030 году подлежит стать крупнейшим морским бассейном по обороту рефрижераторных и контейнерных грузов, а также основными морскими воротами, предназначенных для экспорта минеральных удобрений и углеводородов.

Провести оценку факторов, влияющих на эффективность деятельности морского порта позволить матрица SWOT –анализа, представленная на рисунке 1 и дающая представление о сильных и слабых сторонах деятельности предприятия морского транспорта, возможностях и угрозах развития.

Таблица 1 – SWOT –анализ

Сильные стороны	Слабые стороны
Важность порта как стратегического объекта	Географическая разрозненность и удалённость портов
Развитая сеть морских портов	Наличие узких мест на подходах к портам со стороны железных и автомобильных дорог
Взаимодействие с другими видами транспорта	Техническое сооружение портовых сооружений и оборудования
Рост грузооборота	Низкая степень контейнеризации грузопотоков
Развитие контейнерных перевозок путём создания современных контейнерных терминалов в портах	Несовершенство законодательной базы в части морских портов

Устойчивое финансовое состояние	Сложность процедуры таможенного оформления грузов
Квалифицированный персонал	Недостаточность инвестиций в обновление портовой инфраструктуры
Создание современных комплексов логистики вблизи портов, транспортных узлов	Неразвитость государственного и частного партнерства
Создание свободных портовых экономических зон	Низкий уровень инноваций, новых портовых технологий
	Высокие затраты на энергообеспечение порта
Выгодность географического положения, транзитный потенциал	Неэффективность использования транзитного потенциала
Конкурентоспособные тарифы	Тарифная политика не гибкая
Сокращение транспортных расходов и сроков доставки грузов с использованием потенциала Северного морского пути	Острая конкуренция со стороны портов сопредельных государств

Из приведенных в таблице 1 данных следует, что морские порты в России имеют больше слабых сторон, поэтому следует уделять особое внимание факторам, которые сдерживают развитие морских портов [13,с.208].

Анализ факторов, влияющих на развитие компании, проводится методом экспертной оценки, при которой все факторы необходимо ранжировать. Факторы бывают как внешние, так и внутренние. Внешние факторы связаны с внешней политикой, макроэкономической ситуацией и природными явлениями. С возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры, снижением темпов роста экономики, уровень инвестиционной ответственности связаны макроэкономические риски.

На развитие морских портов оказывают влияние мировые цены на энергоносители, влияющие на показатели морского порта. Данный фактор

рассматривается как критический фактор. Негативным фактором является недружественные действия со стороны других государств в России.

Следующим фактором отрицательного воздействия являются геополитические риски. Интеграция России в транспортную систему зависит от политической обстановки в соседних с Россией странах.

Внутренние риски связаны как с экономической, так и с политической ситуацией внутри страны. Внутренние риски более предсказуемы и зависят от реализации внутренней политики. Развитие морских портов зависит от влияния такого рода рисков, к которым относятся:

Во-первых, ограниченность развития инфраструктуры портовой и припортовой.

Во-вторых, большинство портов расположены в границах населённых пунктов. Это привело к дальнейшему развитию портовой инфраструктуры, обустройству подъездных железнодорожных и автомобильных путей, созданию логистических центров [20, с.136].

Снижение факторов влияния на развитие предприятия, должно быть за счёт решения ряда проблем, путём внедрения новых методов управления транспортными процессами порта. Метод должен быть основан на принципе логистики. Следует учитывать, что морской порт в современных условиях не представляет единое предприятие.

В морском порту осуществляют свою деятельность различные стивидорные компании, которые занимаются погрузо-разгрузочными работами. Это осложняет управление процессом производства, в особенности взаимодействие с предприятием железной дорогой. Решение этой проблемы возможно методом оперативного управления.

Фактором, влияющим на развитие морского порта, является отставание в развитии железнодорожных подходов к морским портам и портовым перегрузочным комплексам. Сопряжённость развития морских портов, железнодорожных и автомобильных подъездов к ним должно

учитываться при разработке стратегии развития морского порта, как объекта предприятия водного транспорта.

Отрицательное влияние на развитие морских портов оказывает существующий дефицит портовых мощностей, прежде всего, ориентированных на перевалку ввозимых грузов и контейнеров. Дефицит вызван ростом объёмов грузооборота.

Следующий фактор, влияющий на эффективность деятельности предприятия, связан с неудовлетворительной организацией пунктов пропуска через таможенную, низкой их оснащённостью, что приводит к увеличению сроков прохождения таможенных процедур. Таким образом, снижается конкурентоспособность морских портов.

Следующим фактором является отклонения при использовании средств, направляемых на развитие инфраструктуры морских портов. Происходит разбалансировка при использовании бюджетных средств. Для снижения влияния данного фактора необходима координация действий инвесторов, портового персонала и других участников проекта. На развитие морского порта влияет такой фактор, как сокращение бюджетного инвестирования, улучшение дорожного хозяйства, обновление топографических карт, портового оборудования.

Развитие деятельности предприятия морского порта связано с совершенствованием тарифной политики, оптимизация структуры и повышение уровня портовых сборов.

Факторами, влияющими на эффективность развития предприятия, являются законодательные риски. От принятия законодательных актов и адаптации федеральных законов зависит эффективное и динамичное развитие предприятия транспортной отрасли и конкурентоспособность морского порта. Например, имеет место правовая неопределённость в вопросах использования земельных участков под строительство морских портов и решение вопросов по установлению границ территории и акваторий морских портов.

К следующим факторам можно отнести как техногенные, так и экологические явления и природные катаклизмы. Так как требуются значительные затраты на ликвидацию последствий природных, экологических и техногенных явлений. Например, разлив нефтепродуктов, цунам и и других катаклизмов.

Развитие технического прогресса позволит минимизировать влияние отрицательных факторов на развитие морского порта.

Стратегия предприятия, представляя обобщенную модель действий, необходимых для достижения поставленных предприятием целей. Цель представляет собой ключевые результаты, к которым предприятие стремится в своей деятельности. В соответствии с поставленными целями определяются ориентиры, на которые сфокусирована деятельность компании.

Значение роли выработки стратегии состоит в том, что она позволит компании в долгосрочной перспективе сохранить конкурентные преимущества. При разработке стратегии должны учитываться как внешние, так и внутренние факторы.

К внешним факторам относятся:

1. Объём и ассортимент предоставляемых компанией услуг;
2. Структура деятельности компании за последний год;
3. Возможности предприятия к росту потенциала;
4. Отношение предприятия к возможным рискам и угрозам.

К внутренним факторам можно отнести:

1. Основные цели и задачи компании;
2. Структура капиталовложений компании и критерии распределения ресурсов предприятия;
3. Финансовая политика компании и отношение руководства к рискам;
4. Кадровая и маркетинговая политика, уровень производства;

Важными факторами при разработке стратегии компании являются:

Во-первых, состояние отрасли водного транспорта и позиции компании в данном сегменте рынка, на которой базируется стратегия роста;

Во-вторых, при выборе стратегии необходимо учитывать интересы работников и руководства компании;

В-третьих, при разработке стратегии предприятия необходимо учитывать финансовые ресурсы, так как любые изменения, связанные с модернизацией, обновлением основных фондов связаны с большими финансовыми вложениями [21, с.600].

Стратегическое управление строится, прежде всего, на анализе внешней среды компании, оценке сильных и слабых сторон предприятия, определении миссии и целей компании. Выбирается из нескольких вариантов альтернативная стратегия.

Стратегия предприятий морского транспорта направлена на сохранение позиций и интересов России в Мировом океане и развитии морской деятельности. Разработка стратегии морского порта учитывает критерии оценки эффективности морской политики. Следующим критерием является степень реализации как краткосрочных, так и долгосрочных задач. Третий критерий учитывает возможности компании противостоять внешним и внутренним факторам.

Реализация Стратегии развития компании сконцентрирована на организационных усилиях и проблемах развития предприятия морского транспорта.

В стратегии развития предприятия должны быть выделены проблемы компании и возможные риски.

Стратегия морской портовой инфраструктуры рассматривается, как инструмент управления в области портового хозяйства и данный документ основан на долгосрочном планировании развития морских портов.

Задачи, которые решаются при разработке Стратегии состоят:

Во-первых, в оценке уровня развития морских портов, проблемах функционирования морских портов и в особенности во взаимодействии

работы морского транспорта с другими видами транспорта (железнодорожным, автомобильным и другими);

Во-вторых, оценка взаимосвязи морских портов с другими отраслями народного хозяйства;

В-третьих, составляется прогноз различных сценариев развития и определяется влияние их на транспортную систему;

В-четвёртых, вырабатывается система долгосрочных стратегических приоритетов развития морских портов;

В-пятых, определяются целевые параметры развития морских портов;

В-шестых, определяются перспективные направления развития портовой инфраструктуры и роста конкурентоспособности морских портов РФ [23, с.172].

Основные принципы, которые заложены в Стратегию развития предприятия:

- Конкретность в решении задач развития портовой инфраструктуры;
- Координированность деятельности морских портов и взаимосвязь порта и смежных видов транспорта;
- Инвестиционная активность, совершенствование технологических процессов работы морского порта.

Таким образом, разработка стратегии основана на итогах анализа существующего и перспективных грузопотоков, прогнозировании изменения грузовой базы. Определяется необходимость в строительстве новых портовых сооружений, перегрузочных комплексов и других объектов.

2 АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ПРЕДПРИЯТИЯ АО «МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

2.1. Краткая организационно-экономическая характеристика деятельности предприятия

Представляя крупнейший транспортный узел в Северо-Западном регионе, Морской Порт Санкт-Петербурга расположен на островах дельты Невы в восточной части Финского залива.

Развитие порта имеет богатую историю и связано с развитием нашего города. Первые причалы появились у Троицкой площади, а далее - на стрелке Васильевского острова.

В годы второй мировой войны портовые сооружения Морского порта частично были разрушены, так как порт Санкт-Петербурга находился в четырёх километрах от линии фронта, принимая грузы военного назначения. После окончания войны начали строиться новые причалы, портовые комплексы, ремонтировались железнодорожные подъездные пути и т.д.

В современных условиях, Морской порт постоянно развивается и предоставляет услуги по обработке широкой номенклатуры грузов, имеющих различные характеристики. В связи с этим порту присвоен статус универсального оператора, оказывающего услуги по перевалке различных видов сухих грузов.

В Приложении 1 отчёта представлена схема Морского порта. Предприятие АО «Морской порт Санкт-Петербург» зарегистрировано по адресу: г. Санкт-Петербург, Межевой канал дом 5. Сайт компании: <http://www.seaport.spb.ru>[34].

Открытое акционерное общество «Морской порт Санкт-Петербург» зарегистрировано 8 декабря 1992 года. Создано предприятие на базе Ленинградского морского торгового порта.

Форма собственности организации Морского порта – частная, присвоенная по результатам приватизации. Переход к рыночным отношениям повлек возникновение ряда проблем, связанных с отсутствием планового планирования. Все вопросы финансирования, обновления основных фондов, развитие собственной логистики предприятие Морского фонда должны решать самостоятельно. В результате проводимых преобразований изменяется структура грузооборота.

В годы рыночных реформ обостряется конкуренция за экспортные и импортные грузопотоки. Приоритетными задачами становятся: оптимизация технологических схем перевалки и обновление парка перегрузочной техники. С февраля 2008 года начались структурные преобразования компаний Морского порта, представленные на рисунке 2.

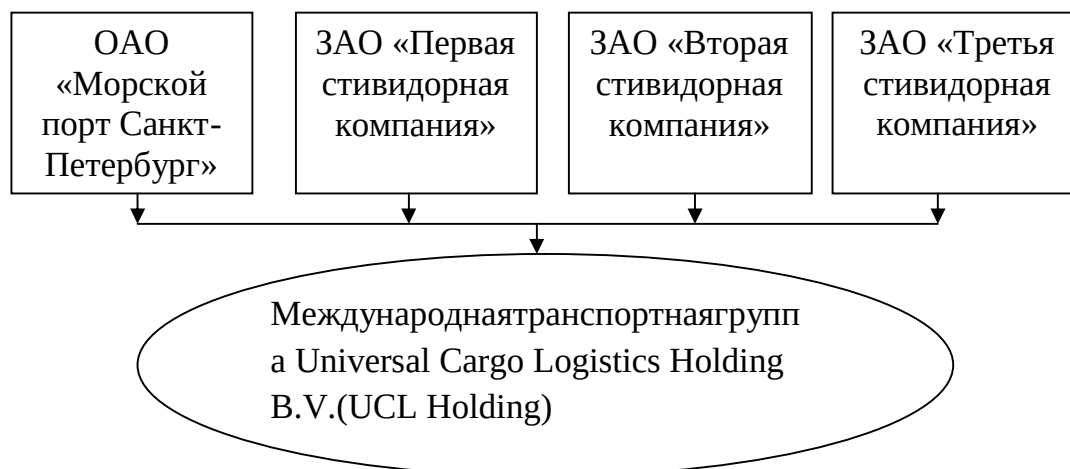


Рисунок 2 – Структурные преобразования компаний [34]

Четыре предприятия вошли в состав международной транспортной группы, что позволило обеспечить возможность сохранения темпов реконструкции, обустройства и строительства новых терминальных комплексов, строительство новых причалов и приобретение нового оборудования. В дальнейшие годы преобразование компании продолжалось. В первой стивидорной компании процесс реорганизации полностью завершился 23 августа 2011 года, а вторая и третья стивидорные компании прекратили свою деятельность, присоединившись с предприятием Морского порта.

Таким образом, ОАО «Морской порт» становится правопреемником в отношении всех прав и обязанностей предприятий, которые были ликвидированы. Персонал ликвидированных предприятий был трудоустроен в ОАО «Морской порт» на тех же условиях.

Федеральным законом от 05.05.2014 года № 99 – ФЗ в Гражданский Кодекс были внесены изменения и предприятие переименовано на АО «Морской порт Санкт-Петербурга» [4].

Основным видом деятельности компании по коду ОКВЭД 52.24 – Транспортная обработка грузов. К дополнительным видам деятельности относятся: распределение электроэнергии, пара, производство электромонтажных работ, кровельных работ и других видов работ, определённых в уставе компании.

Перечень дополнительных услуг по обработке контейнеров с ноября 2017 года значительно увеличился. На сегодняшний день порт принимает контейнеры всех типов ИСО с грузами всех классов опасности.

Общая территория контейнерной зоны занимает два гектара, на которой расположены:

1. Причал № 29, длиной до 11 кв.м;
2. Железнодорожная грузовая зона, которая позволяет обслуживать не менее двух контейнерных поездов, в состав которого входят до 70 вагонов;
3. Складские помещения площадью 8,6 тыс.кв.м;
4. Рефрижераторная площадка вместимостью 100 рефрижераторов (96 в зоне хранения 4 в досмотровой);
5. Досмотровый комплекс;
6. Зона взвешивания контейнеров [4].

Кроме того, на территории Морского порта задействованы два мобильных крана, оснащённые автоматическим позиционированием.

Расширение технических возможностей Морского порта по обработке контейнеров проводится в рамках развития контейнерного сервиса компании, действующего с осени 2016 года, и как результат в 2017 году вырос грузопоток в 1,5 раза, который составил 191 тыс.тонн. Общий грузооборот за 2017 год составил 7540 тыс.тонн. Динамика грузооборота представлена на рисунке 3.

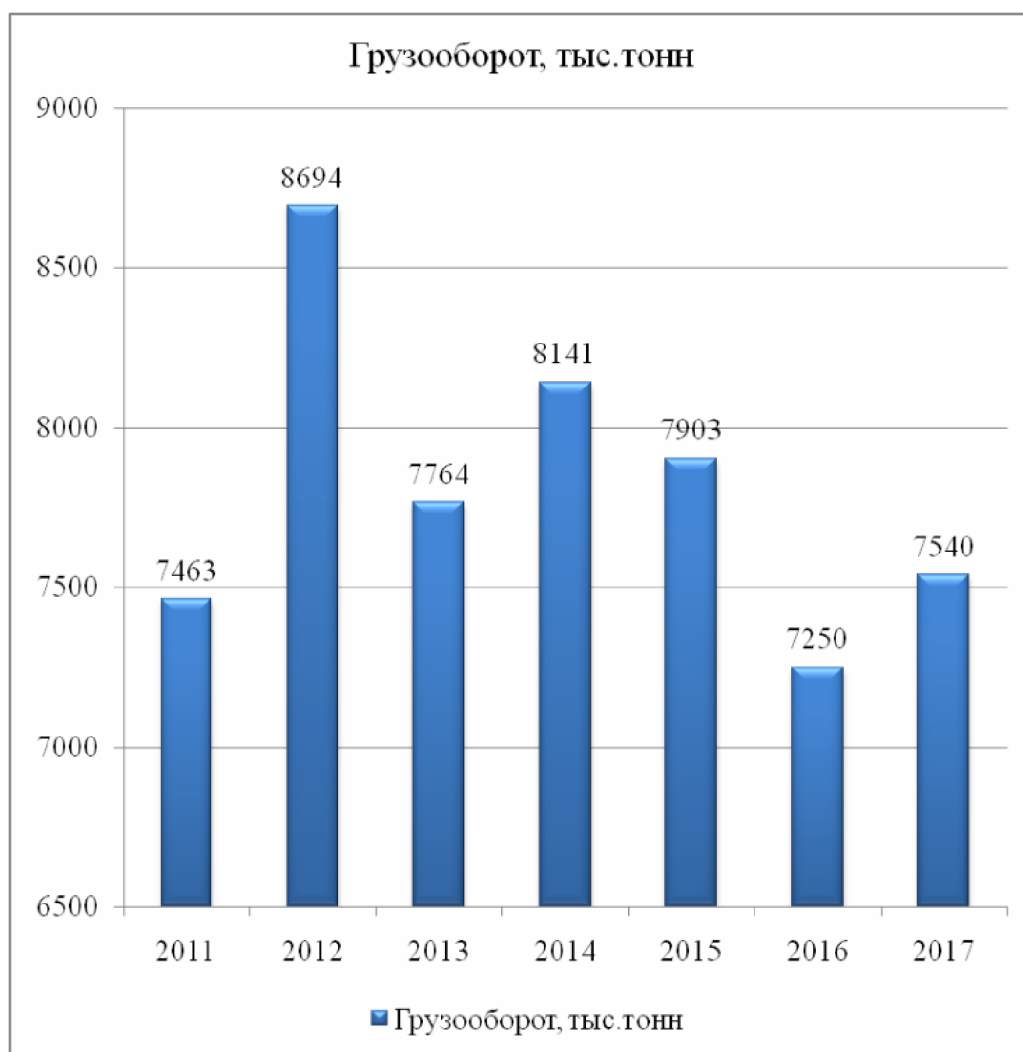


Рисунок 3 - Динамика грузооборота АО «Морской порт Санкт - Петербурга» [38]

Как видно из представленных в диаграмме данных, общий грузооборот в 2017 году возрос на 4 %, что произошло за счет роста объема контейнерных грузов.

По номенклатуре структура грузооборота АО «Морской порт Санкт - Петербурга» представлена на рисунке 4.



Рисунок 4 - Структура грузооборота АО «Морской порт Санкт - Петербурга» [38].

Представленная на рисунке 4 структура свидетельствует о том, что наибольшую долю в структуре грузооборота 40% составила сталь, далее по объёму 25 % занимают цветные металлы, 14 % - представляет доля минеральных удобрений, доля руды – 10 %, прочие грузы составляют 5% , доля зерна составляет 4% [38].

На предприятии представлены специализированные сервисы:

Контейнерный сервис, на котором происходит обработка 45-, 40-, 20-футовых универсальных, рефрижераторных, танк -контейнеров с грузами всех классов опасности, за исключением нефтепродуктов. Дополнительные услуги: растарка, затарка, перетарка грузов, обработка и формирование контейнерных поездов, предрейсовая подготовка контейнеров. 2 тыс. м2 общая площадь. 1,7 тыс. TEUs норма единовременного хранения. 8,6 тыс. м2 крытый склад

РО-РО Перевалка легковых автомобилей, ролл -трейлеров, автотрейлеров, автопоездов, колесной и гусеничной техники. 160 тыс. м2 общая площадь. 1 000 тыс. тонн в год производственная мощность терминала. 3 тыс. единиц техники норма единовременного хранения.

Автомобильный. Перегрузка легковых автомобилей. 50 тыс. м2 общая площадь. 80 тыс. автомобилей в год пропускная способность терминала. 1,9 тыс. автомобилей норма единовременного хранения [36].

Организационная структура управления АО «Морской порт Санкт - Петербурга» представлена на рисунке 5. Высший орган управления представляет Собрание акционеров. Ревизионная комиссия представляет отдельный блок, выполняющий контролирующие функции.

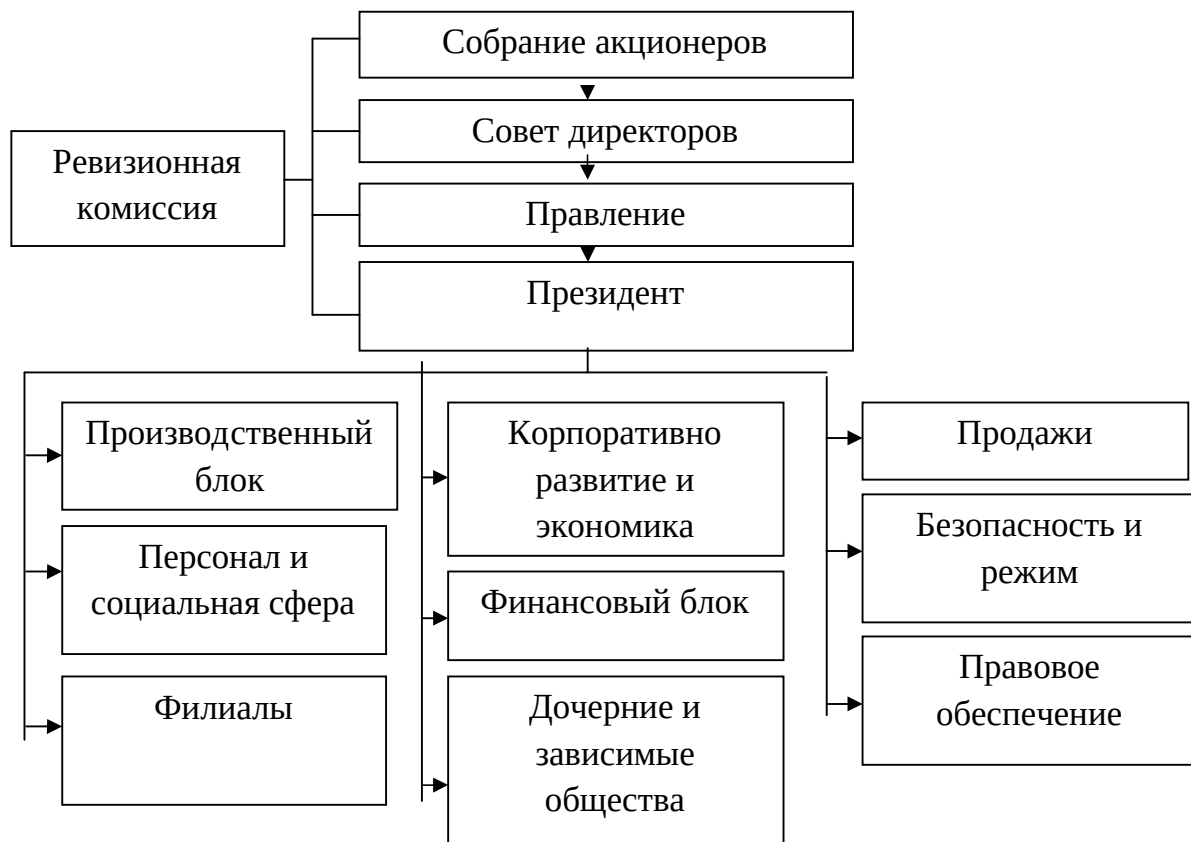


Рисунок 5 - Организационная структура управления АО «Морской порт Санкт-Петербург» [14,с.313]

Представленная на рисунке 5 организационная структура включает девять основных блоков, непосредственно подчинённых президенту компании. Рассмотрим задачи, которые решает каждый блок организационной структуры. Производственный блок решает шесть основных задач:

Во-первых, обеспечивает оперативное регулирование производственного процесса, ритмичность производства, соответствие плановым показателям;

Во-вторых, руководит разработкой производственных программ и выполнением графика производства работ в целом по предприятию и по отдельным его подразделениям;

В-третьих, контролирует состояние оборудования;

В-четвёртых, готовит заявки на замену портового оборудования, ремонт основных фондов, реконструкцию устройств и сооружений;

В-пятых, обеспечивает координацию работы всех структурных подразделений, занятых в сфере производства;

В-шестых, проводит анализ использования имущественного потенциала.

Задачами второго блока персонала и социальной сферы являются:

Во-первых, решает вопросы кадровой политики, её разработки и внедрения на предприятии;

Во-вторых, осуществляет набор персонала, содействует адаптации вновь набранного персонала на предприятии, расстановка персонала в зависимости от квалификации;

В-третьих, обеспечивает эффективное использование персонала путём повышения профессионального уровня, мотивации персонала;

В-четвёртых, обеспечивают соблюдение нормативов трудового законодательства.

Для третьего блока корпоративного развития и экономики характерно выполнение следующих задач:

Во-первых, решает вопросы привлечения инвестиций в компанию;

Во-вторых, проводит презентацию, итоговые совещания по результатам деятельности компания. Кроме этого готовит стратегические программы развития и мероприятия для повышения эффективности деятельности предприятия;

В-третьих, разрабатывает коммерческие предложения по организации процесса производства, по вопросам закупок и сбыта.

Задачи финансового блока состоят:

Во-первых, обеспечивает эффективность использования финансовых ресурсов компании;

Во-вторых, разрабатывает текущие финансовые планы и разрабатывает проект перспективных планов, прогнозных бюджетов проектов;

В – третьих, разрабатывает план реализации продукции и услуг предприятия;

В-четвёртых, распределяет затраты производственно – хозяйственной деятельности по источникам финансирования;

В-пятых, обеспечивает своевременность поступления доходов и оформляет финансово-расчётные и банковские операции в установленные сроки;

В-шестых, проводит анализ финансово-хозяйственной деятельности и разрабатывает предложения, которые направлены на обеспечение платежеспособности;

В – седьмых, контролирует выполнение финансового плана и исполнение бюджета, планов реализации, прибыли и другим показателям.

Задачи отдела продаж сводятся к следующему:

Во-первых, руководству сбытом продукции товаров, определяет ценовую и сбытовую политику, а также предоставление скидок клиентам компании;

Во-вторых, проводит анализ и систематизацию клиентской базы;

В-третьих, обеспечивает контроль состояния дебиторской и кредиторской задолженности клиента;

В-четвёртых, проводит рекламную политику компании.

Основная проблема компании АО «Морской порт Санкт - Петербурга» состоит в невозможности работать зимой, из-за его северного расположения и замерзания акватории.

Вторая проблема обусловлена мелководностью порта. Для решения данной проблемы необходимы инвестиции со стороны государства. Поэтому в настоящее время разрабатываются проектные решения по строительству глубоководного порта. Глубоководный порт планируется разместить в Калининграде, что позволит усилить позиции страны в сфере развития морских перевозок, сократить сроки доставки грузов, так как исключается необходимость перевалки грузов в Голландии, Бельгии, Польши, Германии на фидерные суда.

Реализация проекта строительства глубоководного порта в Балтийском море станет важным шагом развития грузовых портов в стране.

Следующая проблема состоит в том, что с ростом грузооборота потребуется расширение возможностей порта по приёму большегрузных кораблей. Для достижения данной цели необходимо реконструировать главный фарватер.

Перспективные направления развития компании АО «Морской порт Санкт-Петербург» изложены в рабочей программе мероприятий, посвященной актуальным и проблемным вопросам развития морских портов не только Северо-Западного федерального округа, но и других регионов России.

В начале 2018 года проведена конференция, проблематика вопросов, которые рассматривались на конференции, касались деятельности морских портов. Участниками конференции были представители органов власти, руководители портов и терминалов, топ-менеджеры транспортных и логистических служб. Кроме названных, в работе конференции приняли участие представители таможенного управления Северо-Западного и Балтийской таможни, в регион деятельности которой входит морской порт Санкт-Петербурга.

Наличие крупнейших морских портов России, Волго-Балтийского водного пути, Северного морского пути, мощных трубопроводов, развитой сети железных и автомобильных дорог, системы воздушных сообщений, обеспечивающих международные и внутренние перевозки, делают

транспортную систему в регионе деятельности Северо-Западного таможенного управления стратегически важной для всей экономики.

Транспортная система СЗФО обеспечивает существенную часть международной торговли России со странами Евросоюза и Азиатско-Тихоокеанского экономического содружества (АТЭС), а также часть транзитных грузовых перевозок в сообщении между государствами ЕС и АТЭС.

Работа транспортного комплекса Санкт-Петербурга, Ленинградской, Мурманской, Архангельской областей во многом определяется загрузкой морских портов, расположенных на побережье Финского залива, Балтийского моря, северных морских путей, доставка и вывоз грузов из которых осуществляется различными видами транспорта.

На сегодняшний день морские порты, расположенные на территории Санкт-Петербурга, Ленинградской области и регионов СЗФО обрабатывают свыше 50 процентов от общего объема контейнерных грузов, переваливаемых в морских портах России.

Актуальным вопросом является необходимость развития портовых мощностей в России. Как показывает статистика, грузооборот российских портов неуклонно растет, несмотря на политические и экономические санкции в отношении нашей страны. Согласно Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года, необходимо формирование инновационной структуры морских портов, создание условий, повышающих их конкурентоспособность.

К сожалению, возможности и условия отечественных портов уступают зарубежным. В настоящее время более девяноста процентов российских грузов, следующих через морские порты, расположенные на территории СЗФО, перевозятся судами, зарегистрированными под иностранными флагами. Около тридцати процентов международных перевозок между Финляндией и Россией выполняют иностранные перевозчики. Суммарные потери доходов от перевозки экспортно-импортных грузов России судами,

зарегистрированными под иностранными флагами, и иностранными перевозчиками составляют свыше трех миллиардов долларов в год. В результате российские транспортные компании теряют потенциальные доходы, а бюджет страны недополучает налоги от перевозчиков.

В самые ближайшие сроки необходимо выполнить задачу Правительства Российской Федерации: до 2019 года на пять-семь процентов сократить потребность в услугах портов сопредельных государств, прежде всего Финляндии, Латвии и Эстонии.

Важным конкурентным преимуществом вышеуказанных стран является наличие развитой инфраструктуры портов и тыловых терминалов, что позволяет им оперативно перерабатывать значительную часть российских же грузов.

Специалисты выделяют три основных направления развития и реконструкции российских морских портов.

Во-первых, развитие и освоение морских путей к портам,

Во-вторых – развитие новых специализированных портовых комплексов (терминалов) и территорий.

В-третьих, внедрение новых информационных технологий, так как при постоянно увеличивающемся грузообороте необходимы новые современные методы и принципы обработки грузов.

На конференции подробно рассмотрены основные направления и проблемы развития морских портов Арктического, Балтийского, Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов. Перевалка грузов в морских портах составила более 716 миллионов тонн, представлена на рисунке 6.



Рисунок 6 – Сравнительный анализ показателей по перевалке грузов морских портов

Представленная диаграмма показывает, что наибольший объём грузов по перевалке принадлежит портам Азово-Черноморского бассейна в объёме 244 млн.тонн, портами Балтийского бассейна осуществлена перевалка в объёме 237 млн.тонн.

На период до 2030 года прогнозируется объём грузооборота российских морских портов в объёме 1,0 – 1,6 млрд.тонн, прежде всего в сфере контейнерных перевозок.

Поэтому масштабная модернизация российских портов рассматривается как задача приоритетная и важная.

В Балтийском бассейне продолжится реконструкция морского порта Высоцк, а также строительство и развитие терминалов для наливных, насыпных, навалочных, генеральных и контейнерных грузов в морском порту «Усть-Луга». В морском порту Санкт-Петербург и аванпортах необходимо дальнейшее развитие и модернизация контейнерных терминалов.

Напомним, что морские порты Арктического и Балтийского бассейнов – а это крупнейшие порты не только России, но и Европы – расположены в

регионе деятельности Северо-Западного таможенного управления и имеют неоспоримые геополитические преимущества. Поскольку большинство портов являются пограничными, большое внимание должно уделяться применению именно информационных таможенных технологий. Поэтому очень важен диалог с таможней – на этом мнении сошлись все участники конференции.

На сегодняшний день таможенные органы Северо-Западного таможенного управления активно и успешно реализуют современные информационные технологии в морских портах. На конференции участ никами внешнеэкономической деятельности была дана положительная оценка работы СЗТУ и таможен управления в этом направлении. Так, в морском порту Большой порт Санкт-Петербург время совершения таможенных операций составляет менее суток.

Говоря о работе государственных органов в морских портах, следует отметить, что на сегодняшний день именно таможня заинтересована в скорости оформления грузов в порту. «Таможенные органы в полном объеме выполняют свои функции. «Нестыковки» возникают с другими государственными службами, в частности с Россельхозом, Роспотребнадзором, поэтому необходимо наладить эффективное взаимодействие всех служб, работающих в порту.

Ежегодный рост товарооборота морского порта Большой порт Санкт - Петербург в регионе деятельности Балтийской таможни предъявляет новые требования не только к портовой инфраструктуре, но и к использованию перспективных таможенных технологий, направленных на сокращение времени обработки грузов.

В последние годы Балтийская таможня успешно реализует эксперименты и пилотные проекты с целью ускорения и сокращения сроков совершения таможенных операций в порту. В результате реализации этих проектов удалось оптимизировать и повысить эффективность совершения таможенных операций, сократить временные и финансовые затраты участников ВЭД, снизить коррупционные риски, максимально содействовать

внешнеторговой деятельности на основе повышения качества и результативности таможенного администрирования.

Так, например, в результате реализации эксперимента «Информационное взаимодействие стивидора и СИДК» на Турухтанном таможенном посту Балтийской таможни среднее время доставки контейнера оператором порта на площадку СИДК после начала эксперимента составило не более полутора часов вместо шести -двенадцати до эксперимента. А среднее время осуществления таможенного контроля в рамках эксперимента составляет двенадцать минут.

Необходимо отметить, что работа Балтийской таможни и Северо - Западного таможенного управления в этом направлении получила положительную оценку экспертов Всемирного банка и Международного агентства Doingbusiness в июне 2017 года.

Таким образом, модернизация и развитие российских морских портов – это комплексная задача, успешное решение которой в немалой степени зависит от эффективного взаимодействия государства и бизнес -сообщества. Дальнейшее развитие морской портовой инфраструктуры положительно повлияет на экономический потенциал России как великой морской державы.

Таким образом, одной из важнейших задач современности является развитие транспортной инфраструктуры. Учитывая потерю морских портов на Балтийском море, необходима модернизация и реконструкция Большого морского порта, поэтому предприятие ищет наиболее перспективные пути его развития.

Основные проблемы развития Большого порта Санкт -Петербурга выражены:

Во-первых, недостаточности территориального ресурса, что потребует необходимостью освоения новых территорий для обустройства портовых комплексов;

Во-вторых, слабая пропускная способность припортовых железнодорожных станций и автодорожных подходов, которые обеспечивают работу Большого порта Санкт-Петербурга.

В-третьих, мала пропускная способность водных походов, недостаточно развита сеть морских каналов.

Рассмотрим перспективные направления, развитие которых позволит решить проблемы морского порта.

Решить первую проблему позволит разработанная Концепция развития северной столицы, в которой предложены два варианта по освоению территорий, предназначенных для строительства портовых комплексов. Речь идёт о территориях, которые прилегают к южному побережью Финского залива (территории Бронки и Ломоносова). Развитие территории порта как элемента Большого порта может быть реализовано путём:

А) Частичного изменения функционального использования прибрежной территории при условии сохранения их границ и охранных зон и с облюдения санитарных и экологических требований и намыва восточной части территории.

Б) Территориальным развитием портового района «Горская», территории расположенной у северной зоны дамбы;

В) Развитием портового комплекса в гавани «Литке», расположенной на острове Котлин.

Второй вариант решения проблемы состоит в развитии портовых территорий, расположенных вдоль комплекса защитных сооружений Невской губы. Планируется построить на этой территории шесть портовых терминалов, из которых четыре расположены на северном, а два размещаются на южном участке КЗН. Следует отметить, что планируется строительство морских пассажирских терминалов. Первый планируется разместить на намывной территории западной части Васильевского острова. Второй терминал планируется разместить в Петродворце.

Решение второй проблемы Большого морского порта Санкт -Петербурга, заключающейся с недостаточной пропускной способности припортовых железнодорожных станций, возможно за счёт реконструкции грузовых станций «Предпортовая», «Автово» и «Новый порт», призванных обеспечить бесперебойное обслуживание объектов Большого морского порта. Кроме того, планируется строительство железнодорожного грузового обхода приморской зоны, необходимой для освоения возрастающих грузопотоков припортовых станций «Бронка» и «Ораниенбаум».

Решение третьей проблемы, состоящей в низкой пропускной способности автодорожных подходов, возможно за счёт строительства западного скоростного диаметра.

Повышение пропускной способности водных подходов возможно за счёт проведения работ по расширению и углублению Петербургского морского канала.

Решение всех проблем связано с расширением и реконструкцией ряда терминалов Финского залива и строительство нового портового района «Горки».

Таким образом, перспективные направления развития Большого морского порта Санкт - Петербурга связаны с развитием инфраструктуры порта, реализация программы строительства и реконструкции портовых комплексов, совершенствование транспортно -транзитной политики.

Основные экономические показатели приведены в Таблице 2.

Таблица 2 – Основные экономические показатели деятельности компании АО «Морской порт Санкт-Петербурга» [29, с.350]

Наименование показателя	Ед. изм.	2016	2017	Отклонение	
				+, -	%
Объём реализации	т.р.	161597	172037	+10440	106,5
Численность персонала	чел.	234	245	+ 11	104,7
Производительность труда на одного рабочего	т.р.	690,6	702,2	+11,6	101,7
Фонд зарплаты труда	т.р.	54350	55874	+1524	102,8
Себестоимость услуг	т.р.	135634	141893	+6259	104,6
Затраты на 1 руб. реализации услуг	коп.	83,9	82,5	-1,4	98,3
Прибыль от реализации	т.р.	25963	30144	+4181	116,1
Рентабельность продаж	%	16,1	17,5	+1,4	108,7
Стоимость основных фондов	т.р.	211362	219517	+8155	103,9

Представленные в таблице 2 данные свидетельствует о следующем: наблюдается тенденция роста объёма реализации, которое в абсолютных значениях составило 10440 тыс.руб. и темп прироста составил 6,5%. В 2017 году по сравнению с 2016 годом численность персонала возросла на 11 штатных единиц, соответственно темп прироста – 4,7%. За отчётный период

возросла производительность труда, рост которой в 2017 году составил 11,6 тыс. руб. или 1,7% [35].

Доля фонда оплаты труда в себестоимости составила в 2016 году – 25,7%, а в 2017 году – 25,5%. Причём в структуре себестоимости затраты на фонд оплаты труда изменились незначительно, т.е. прошло снижение затрат на 0,2 п.п. Себестоимость услуг за отчетный период возросла в абсолютном значении на 6259 тыс.руб., темп прироста составил 4,6%. Положительным моментом является опережение темпа роста объёма реализации над темпом роста себестоимости. Разница составляет 19п.п. Затраты на 1 рубль реализации снизились на 1,4 коп. или 1,7%. Прибыль от реализации возросла на 4184 тыс.руб. или 16,1%. Рентабельность продаж возросла на 8,7%, а рентабельность производства возросла на 11%. Возросла стоимость основных фондов на 8155 тыс.руб. или на 3,9% за счёт их обновления.

Представленные данные проиллюстрируем в виде диаграммы, показанной на рисунке 7.

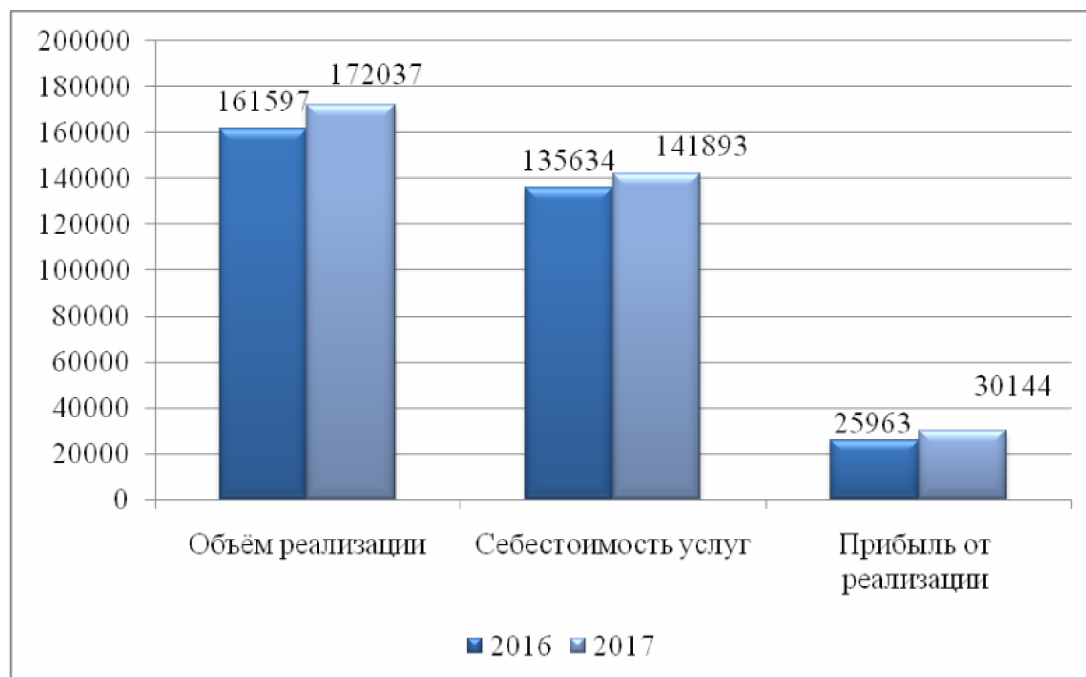


Рисунок 7 – Динамика основных экономических показателей деятельности предприятия

К основным экономическим показателям деятельности предприятия относятся показатели оценки использования имущества. Так за 2017 год средства в размере 770 млн.рублей было направлено на обновление основных фондов АО «Морской порт Санкт-Петербург» [33,с.47].

В 2017 году была внедрена система дистанционного учета расхода электроэнергии. В рамках этой работы потребители энергии(портальные краны, мачты освещения, здания) и распределительные узлы были снабжены электросчетчиками с функцией передачи данных посредством мобильного интернета.

Отчётные данные деятельности предприятия характеризуют стратегию роста компании, направленную на повышение эффективности использования ресурсов предприятия.

2.2.Анализ эффективности деятельности предприятия АО «Морской порт Санкт-Петербург»

Для определения эффективности деятельности предприятия необходимо провести анализ использования трудового персонала и имущественного потенциала. Данные динамика трудового потенциала АО «Морской порт Санкт-Петербург» представлена в Таблице 3.

Таблица 3 - Обеспеченность компании АО «Морской порт Санкт - Петербург» трудовыми ресурсами

Категория персонала	2015		2016		2017		Отклонение 2017от 2015гг.	
	Кол-во	Уд.вес.	Кол-во	Уд.вес.	Кол-во	Уд.вес.	Кол-во	Уд.вес.
Руководители								
Генеральный директор	1	×	1	×	1	×	-	100

Продолжение таблицы 3								
Главный бухгалтер	1	×	1	×	1	×	-	100
Начальник юридического отдела	1	×	1	×	1	×	-	100
Начальник финансового отдела	1	×	1	×	1	×	-	100
Начальник отдела развития	1	×	1	×	1	×	-	100
Начальник отдела по персоналу	1	×	1	×	1	×	-	100
Начальник отдела продаж	1	×	1	×	1	×	-	100
Начальник отдела безопасности	1	×	1	×	1	×	-	100
Всего руководители	8	3,5	8	3,4	8	3,3	-	100
Бухгалтерия, Финансовый, Юридический отделы, отдел по персоналу, отдел развития, отдел безопасности и отдел продаж								
Бухгалтер	4	×	4	×	4	×	-	100
Экономист	4	×	4	×	5	×	+ 1	125
Финансовый аналитик	3	×	5	×	5	×	+ 2	167
Ведущий инженер	5	×	5	×	5	×	-	100
Менеджер по продажам	6	×	6	×	6	×	-	100
Менеджер по персоналу	4	×	4	×	4	×	-	100
Инспектор по безопасности	5	×	5	×	5	×	-	100
Юрист	3	×	3	×	3	×	-	100
Всего	34	14,8	36	15,4	37	15,1	+3	108,8

Продолжение таблицы 3

Сотрудники порта								
Основные рабочие	90	×	92	×	98	×	+ 8	108,9
Обслуживающий персонал	70	×	70	×	70	×	-	100
Вспомогательный персонал	28	×	28	×	32	×	+4	114,3
Всего ППР	188	81,7	190	81,2	200	81,6	+12	106,4
Всего численность компании	230	100	234	100	245	100	+15	106,5

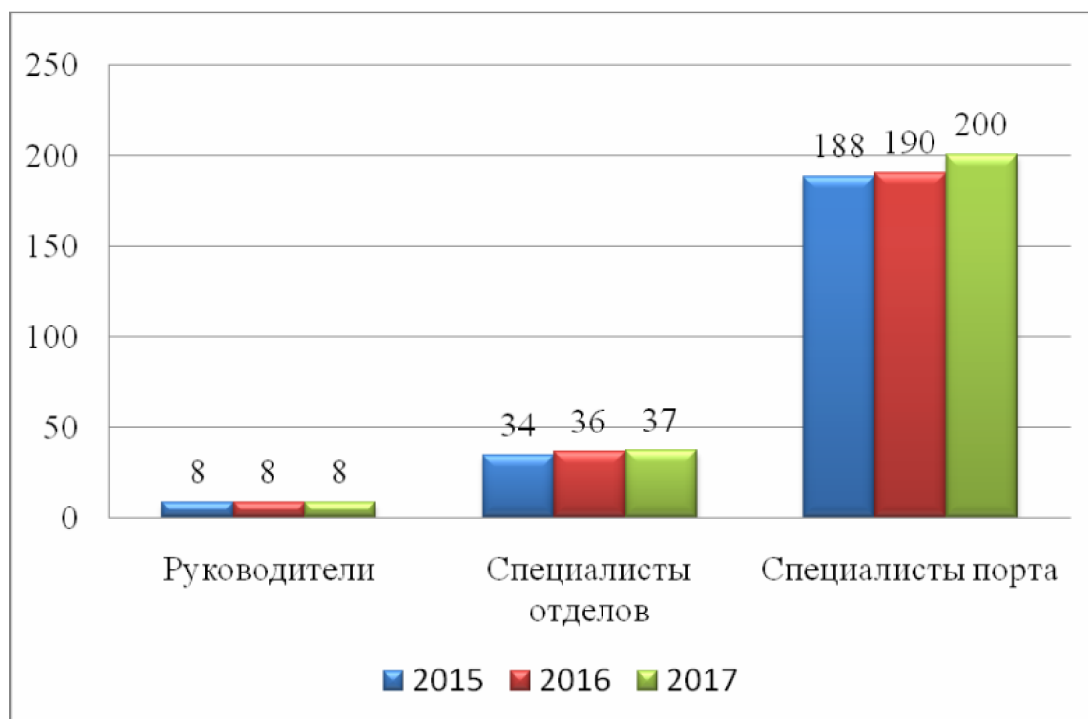


Рисунок - 8 Динамика численности компании АО «Морской порт Санкт - Петербург»

Из представленных в таблице 3 данных следует, что обеспеченность компании трудовыми ресурсами значительно улучшилась в 2017 году по отношению к 2015 году. Общая численность компании к 2017 году достигла 245 человек, рост численности по абсолютному отклонению составил 15 человек, относительный показатель роста составил 106,5 %, т.е. темп прироста

6,5 %. Удельный рост по категориям работников имел следующую тенденцию:

- категория руководителей и начальников ведущих отделов в общей структуре численности составила: в 2017 году составила 3,3% в 2016 году 3,4 %, в 2015 году – 3,5. По удельному весу в общей структуре численности наблюдалась тенденция снижения данного показателя, а по абсолютным значениям численность управленческого персонала не изменилась.

- категория специалистов ведущих отделов в 2017 году составила 15,1%, в 2016 году – 15,4 %, а в 2015 году -14,8 % [25].

По удельному весу в общей структуре численности наблюдалась тенденция роста данного показателя, а по абсолютным значениям численность специалистов ведущих отделов увеличилась на 3 человека, а относительное отклонение составило 108,8 %, темп прироста составил 8,8 %.

- категория персонала порта в 2017 году составила 81,6 %, в 2016 году – 81,2%, а в 2015 году -81,7 %. По абсолютным значениям численность работников порта увеличилась на 12 человек, а относительное отклонение составило 106,4%, темп прироста составил 6,5 %.

Таким образом, в компании произошло перераспределение численности в пользу категории «работников порта». Сущность стратегии управления персоналом основана на сочетании потребностей компании в трудовых ресурсах, экономических целей бизнеса компании и заинтересованности самих работников. Анализ движения рабочей силы АО «Морской порт Санкт - Петербург» за период с 2017 по 2015 годы представлен в Таблице 4.

Таблица 4 - Данные анализа движения рабочей силы АО «Морской порт Санкт-Петербург» за период с 2015 по 2017 годы

Показатели	2015	2016	2017	Отклонение 2017 к 2015г.	
				Абсолютное ±	Относительное, %
Принято за отчетный год	8	8	15	+10	187,5

Продолжение таблицы 4					
Выбыло за отчетный год, в том числе	8	4	4	- 4	50
По призыву	5	1	1	- 4	20
Пенсия	1	1	1	-	100
Собственное желание	2	2	4	+ 2	200
Нарушение трудовой дисциплины	-	-	-	-	-
Среднесписочная численность персонала	230	234	245	+ 15	106,5
Коэффициент оборота по приему	0,035	0,034	0,0612	+0,0262	174,9
Коэффициент оборота по выбытию	0,035	0,017	0,016	- 0,019	45,7
Коэффициент текучести	3,5	1,7	1,6	- 1,9	45,7

Основные показатели, определяющие динамику движения рабочей силы:

- Коэффициент оборота по приему в компанию за отчетный период, определяемый как отношение принятых в компанию сотрудников к среднегодовой их численности и формула, используемая при расчете, имеет вид:

$$K_{\text{пр}} = \frac{Ч_{\text{пр}}}{\overline{Ч_{\text{ср}}}} \quad (1)$$

Где

$K_{\text{пр}}$ – коэффициент оборота по приему сотрудников на работу;

$Ч_{\text{пр}}$ – численность принятого в компанию персонала;

$\overline{Ч_{\text{ср}}}$ – среднегодовая численность персонала.

Находим числовые значения коэффициента по приему:

$$K_{\text{пр}2015} = 8/230 = 0,035$$

$$K_{\text{пр}2016} = 8/234 = 0,034$$

$$K_{\text{пр}2017} = 15/245 = 0,0612$$

- Коэффициент оборота по выбытию (увольнению) из компании за отчетный период, определяемый как отношение уволенных из компании работников к среднегодовой их численности и формула, используемая при расчете, имеет вид:

$$K_{\text{ув}} = \frac{\text{Ч}_{\text{ув}}}{\overline{\text{Ч}_{\text{ср}}}} \quad (2)$$

Где

$K_{\text{ув}}$ – коэффициент оборота по выбытию сотрудников на работу;

$\text{Ч}_{\text{ув}}$ – численность уволенных из компании сотрудников;

$\overline{\text{Ч}_{\text{ср}}}$ – среднегодовая численность персонала.

Находим числовые значения коэффициента по выбытию:

$$K_{\text{ув}2015} = 8/230 = 0,035$$

$$K_{\text{ув}2016} = 4/234 = 0,017$$

$$K_{\text{ув}2017} = 4/245 = 0,016$$

Коэффициент текучести кадров в компании за отчетный период, определяемый как отношение численности работников, уволившихся по собственному желанию к среднегодовой их численности, выраженный в процентах и формула, используемая при расчете, имеет вид:

$$K_{\text{тк}} = \frac{\text{Ч}_{\text{ув} \text{собж}}}{\overline{\text{Ч}_{\text{ср}}}} \times 100\% \quad (3)$$

Где $K_{\text{тк}}$ – коэффициент текучести кадров;

– численность уволенных по собственному желанию;

$\overline{\text{Ч}_{\text{ср}}}$ – среднегодовая численность персонала

Находим числовые значения коэффициента по текучести приему:

$$K_{\text{тк}2015} = 8/230 \times 100\% = 3,5\%$$

$$K_{\text{тк}2016} = 4/234 \times 100\% = 1,7\%$$

$$K_{TK2017} = 4/245 \times 100\% = 1,6\%$$

Таким образом, показатель текучести кадров в 2017 году по отношению к 2015 году снизился на 1,9 %. Приоритетным направлением развития компании - повышение эффективности управления трудовыми ресурсами.

Определим уровень выработки продукции на одного работающего и полученные результаты расчета представим в виде таблицы 5.

Таблица 5 - Анализ изменения выработки одного работника Морского порта

Показатели	2015	2016	2017	Отклонение 2017 к 2015 г.	
				Абсолютное ±	Относительное, %
Численность персонала, чел	230	234	245	+ 15	106,5
Численность рабочих, чел.	188	190	200	+12	106,4
Удельный вес рабочих, %	81,7	81,2	81,6	-0,1	99,9
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг	160000	161597	172037	+12037	107,5
Среднегодовая выработка всех работающих, тыс.руб.	696	690,6	735,2	+39,2	105,6
Среднегодовая выработка рабочих, тыс. руб.	851	850	860	+ 9	101,1
Среднегодовая выработка одного	4,53	4,47	4,3	- 0,23	95

рабочего, тыс. руб.					
---------------------	--	--	--	--	--

Полученные в результате расчета данные свидетельствуют о том, что абсолютное значение среднегодовой выработки одного рабочего в 2017 году по сравнению с 2015 годом имеет тенденцию снижения на 0,23тыс.руб. или в процентном отношении темп прироста составил 5 %, а всех рабочих – в абсолютном значении – темп прироста составил – 9 тыс.руб., и в процентном отношении – темп снижения составил также 5 %.

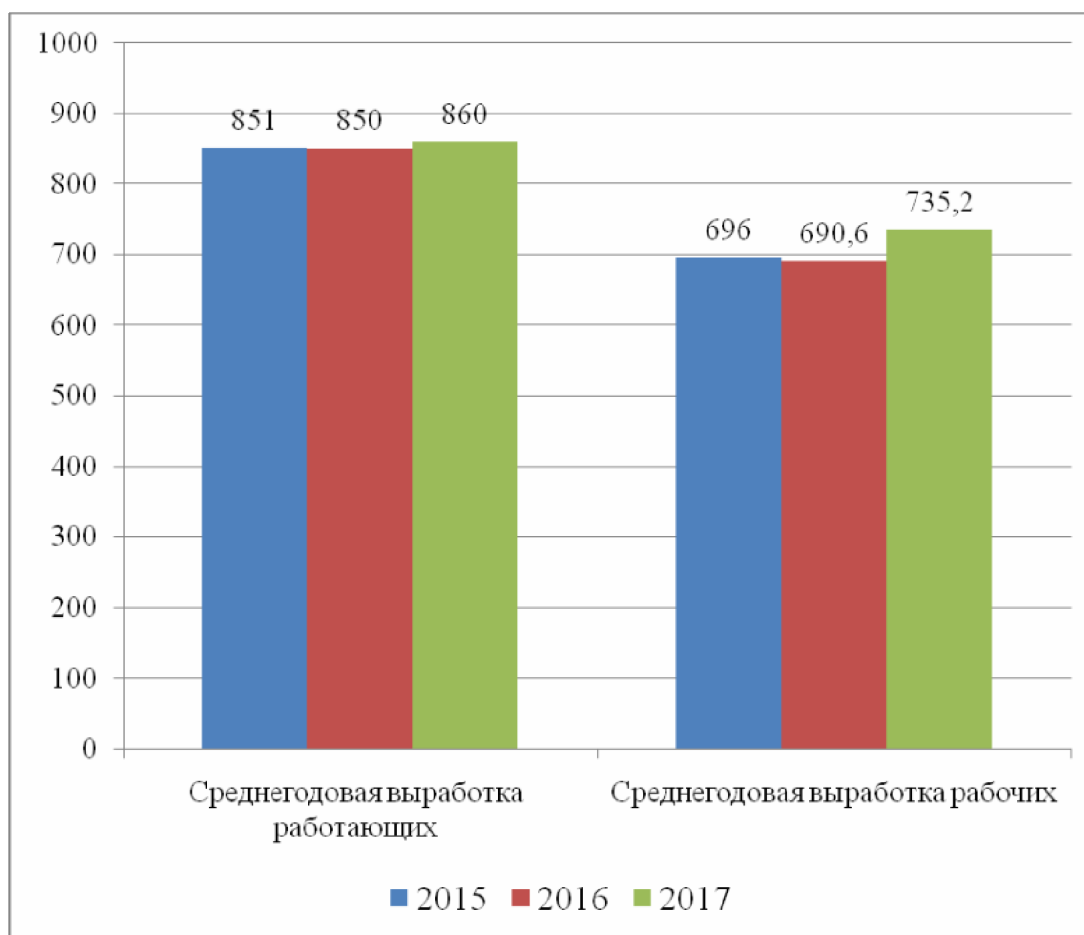


Рисунок 9 - Динамика среднегодовой выработки персонала компании

Представленные в таблице 5 данные свидетельствуют о росте среднегодовой выручки рабочих, которая в абсолютном значении составила 9 тыс.руб. или в процентном отношении 101,1 %.

Анализ эффективности использования ресурсов предприятия включает оценку состояния основных производственных фондов. Движение основных средств показано в таблице 6 [29, с.352].

Таблица 6 - Анализ движения основных фондов АО «Морской порт Санкт-Петербург» за период с 2015 по 2017 годы

Показатели	2015		Поступило		Выбыло		2016		Абсолютное значение, +,-	Темп роста, %
	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%		
Здания, сооружения	105000	50	7500	78	6819	46	105681	50	+681	100,6
Портовое оборудование	73500	35	1500	16	3204	22	78204	37	+4704	106,4
Транспортные средства	21000	10	-	-	-	-	21000	10	-	-
Инвентарь	10500	5	500	6	4659	32	6477	3	- 4023	61,7
Итого ОФ	210000	100	9500	100	14682	100	211362	100	+1362	100,8
Показатели	2016		Поступило		Выбыло		2017		Абсолютное значение, +,-	Темп роста, %
	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%	тыс. руб.	%		
Здания, сооружения	105681	50	6500	31	4618	36,5	107563	49	+1882	101,8
Оборудование	78204	37	12000	58	4592	36,3	85612	39	+7408	109,5
Транспортные средства	21000	10	1500	7	684	5,4	21816	10	+816	103,9
Инвентарь	6477	3	800	4	2751	21,7	4526	2	-1951	69,9

Итого ОФ	211362	100	20800	100	12645	100	219517	100	+8155	103,9
----------	--------	-----	-------	-----	-------	-----	--------	-----	-------	-------

Из представленных в таблице 6 данных видно, какая динамика произошла в группе основных фондов. В 2017 году стоимость основных производственных фондов возросла на 8155 тыс.рублей, что в процентном отношении составило 103,9%. Возросла стоимость зданий и сооружений на 1882 тыс.руб. или на 101,8%.

За отчётный период приобретение оборудования составило 12000 тыс.руб., а списано оборудование в сумме 4592 тыс.руб. Таким образом, прирост стоимости оборудования составил 7408 тыс.руб. или 109,5%. Производственный инвентарь был списан в сумме 2751 тыс. руб., а приобретено оборудование на сумму 800 тыс.руб.

Первый показатель коэффициент обновления, характеризующий долю группы основных средств в общей их стоимости, определялся отношением стоимости поступивших основных средств к их стоимости на конец отчетного периода, рассчитывался по формуле.

$$Кобн = \frac{СОФ\text{ поступ.}}{СОФ\text{ кг}} \quad (4)$$

Где

СОФ поступ. – стоимость поступивших основных средств;

СОФ кг – стоимость основных фондов на конец года.

$$Кобн_{2016} = 9500/211362 = 0,045$$

$$Кобн_{2017} = 20800 / 219517 = 0,095$$

Таким образом, полученные данные расчетов свидетельствуют о том, что наблюдается тенденция роста коэффициента обновления, т.е. основные средства обновляются более интенсивно.

Второй показатель, от которого зависит эффективность использования основных средств – срок обновления,

$$Тобн = \frac{СОФ\text{ н. г.}}{СОФ\text{ поступ.}} \quad (5)$$

Где

СОФ н.г. – стоимость основных фондов на начало периода;

$$\text{Тобн}_{2015} = 211362/9500 = 22,2$$

$$\text{Тобн}_{2016} = 219517/20800 = 10,5$$

Таким образом, полученные данные расчетов свидетельствуют о том, что наблюдается тенденция снижения сроков обновления основных средств.

Третий показатель - коэффициент выбытия основных фондов, характеризующий долю выбытия основных средств из общей их стоимости. Определяется отношением стоимости выбывших основных средств за отчетный период к их стоимости на начало отчетного периода, расчет производится по формуле:

$$K_{\text{выб}} = \frac{\text{СОФ}_{\text{выб.}}}{\text{СОФ}_{\text{нп}}} \quad (6)$$

Где

СОФ выб. – стоимость выбывших основных средств;

СОФ кг – стоимость основных фондов на начало года [11, с.224].

$$K_{\text{выб.}}_{2015} = 14620/210000 = 0,0696$$

$$K_{\text{выб.}}_{2016} = 12645/211362 = 0,0598$$

Таким образом, полученные данные расчетов свидетельствуют о том, что наблюдается тенденция превышения в 2016 году коэффициента выбытия основных средств над коэффициентом роста обновления. В 2017 году ситуация изменила: рост коэффициента обновления превысил рост коэффициента выбытия. Целесообразно проводить сравнительную оценку коэффициента обновления основных средств и коэффициента выбытия. Представим сравнительную оценку в виде таблицы 7.

Таблица 7 - Сравнительная оценка коэффициентов выбытия и обновления

Показатель	2016	2017	Абсолютное отклонение
Коэффициент обновления	0,045	0,095	+0,05
Коэффициент выбытия	0,0696	0,0598	-0,0098

Срок обновления	22,2	10,5	-11,7
-----------------	------	------	-------

Полученный результат расчетов представим в виде диаграммы, показанной на рисунке 10.

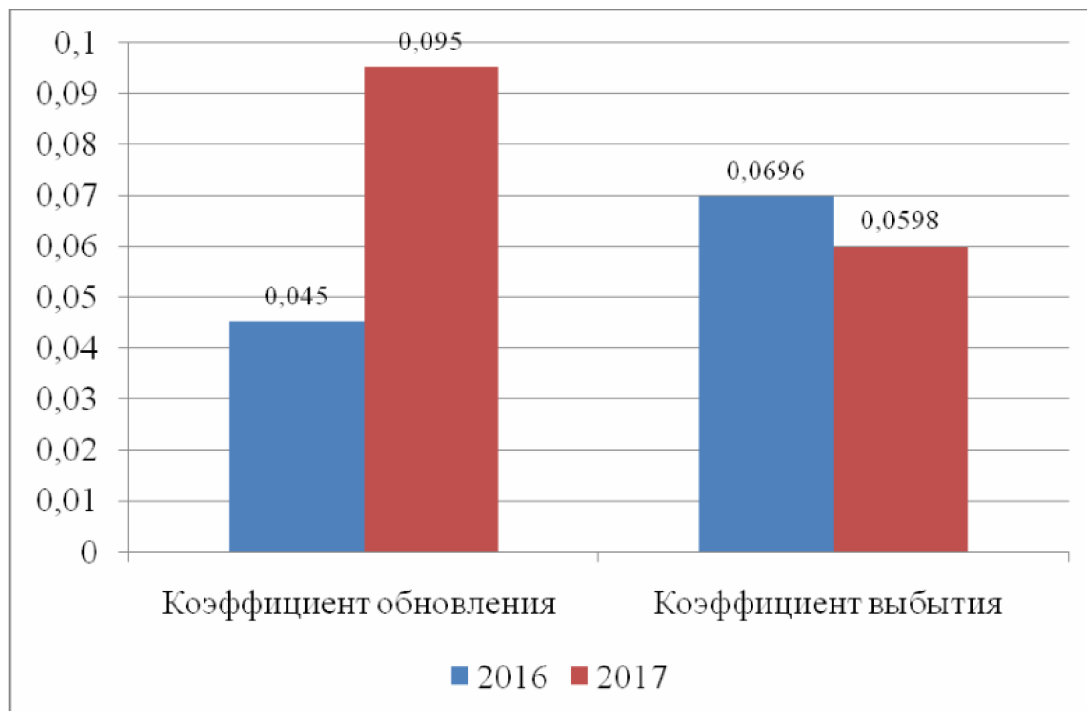


Рисунок 10 - Динамика коэффициентов обновления основных средств

Значение роли оценки состояния основных фондов определяется при проведении детальной сравнительной оценки основных показателей. При сопоставлении коэффициента обновления с коэффициентом выбытия устанавливается основное направление изменений.

В нашем случае отношение коэффициентов меньше единицы, что свидетельствует о том, что основные фонды направляются преимущественно на замену устаревших. В противном случае – приобретенные средства должны направляться на пополнение действующих основных средств. О перспективах развития технической базы предприятия позволяет судить срок обновления основных фондов.

Уровень использования основных показателей производственных фондов характеризует фондоотдача и фондоемкость.

Первый показатель характеризует объем выпуска приходящийся на один рубль стоимости основных производственных фондов и рассчитывается как отношение объема реализации к стоимости основных производственных фондов сопоставимый период времени и имеет вид:

$$\Phi_{отд} = \frac{Вп}{\Phi} \quad (7)$$

Где: $\Phi_{отд}$ – фондоотдача

В – объем реализации

Φ – стоимость основных производственных фондов

$$\Phi_{отд2015} = \frac{160000}{210000} = 0,76$$

$$\Phi_{отд2016} = \frac{161597}{211362} = 0,76$$

$$\Phi_{отд2017} = \frac{172037}{219517} = 0,78$$

Второй показатель характеризует долю стоимости основных фондов на рубль выпускаемой продукции и является обратным показателем фондоотдаче и рассчитывается за сопоставимый период времени и имеет вид:

$$\Phi_{емк} = \quad (8)$$

Где: $\Phi_{емк}$ – фондоотдача

В – объем реализации

Φ – стоимость основных производственных фондов

$$\Phi_{емк2015} = \frac{210000}{160000} = 1,31 \text{ тыс. руб.}$$

$$\Phi_{емк2016} = \frac{211362}{161597} = 1,31 \text{ тыс. руб.}$$

$$\Phi_{емк2017} = \frac{219517}{172037} = 1,28 \text{ тыс. руб.}$$

Таблица 8 - Сравнительная оценка фондоотдачи и фондоемкости

Показатель	2015	2016	2017	Абсолютное Отклонение +,-	Относительное отклонение,.%
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг, тыс.руб.	160000	161597	172037	+12037	107,5
Продолжение таблицы 8					
Показатель	2015	2016	2017	Абсолютное Отклонение +,-	Относительное отклонение, .%
Стоимость основных фондов, тыс.руб.	210000	211362	219517	+ 9517	103,8
Фондоотдача, руб.	0,76	0,76	0,78	+0,02	102,6
Фондоемкость, руб.	1,31	1,31	1,28	- 0,03	97,7

Как показали результаты расчетов, фондоотдача основных производственных фондов растет, а фондоемкость соответственно снижается. Это положительная тенденция. Рост фондоотдачи в 2017 году по сравнению с 2016 годом составил в абсолютном значении 0,02 тыс.руб. , по фондоемкости наблюдается снижение на 0,03 тыс.рублей.

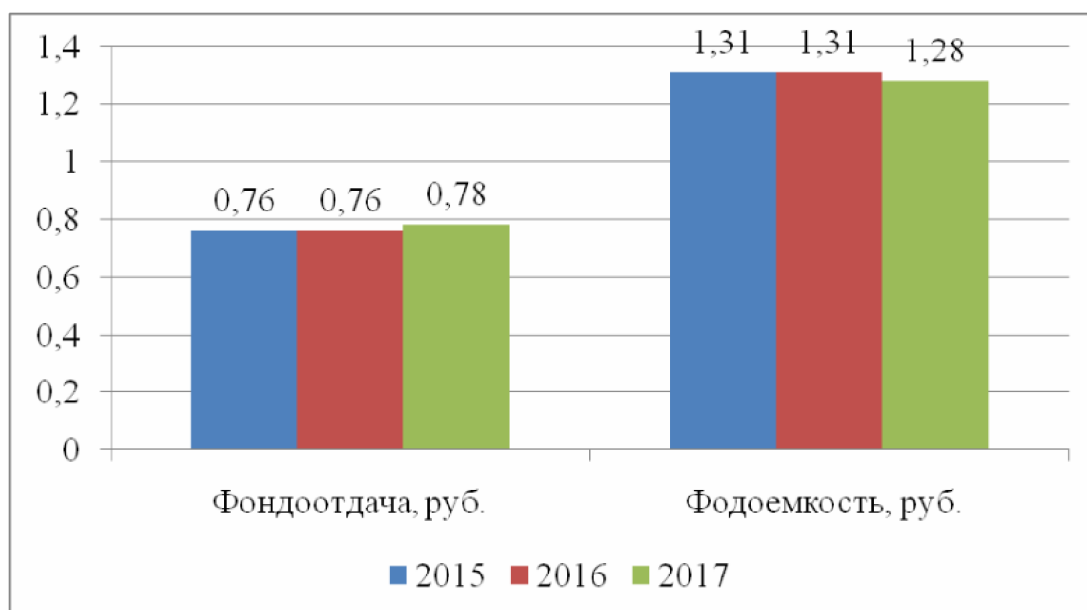


Рисунок 11- Сравнительная оценка фондоотдачи и фондоёмкости

Как видно из диаграммы фондоёмкость превышает фондоотдачу. По сути, фондоёмкость может быть больше фондоотдачи в следующих случаях:

Во-первых, при значительных инвестиционных вложениях, что для данного предприятия актуально. Предприятие пользуется заёмными средствами для реализации проектных инвестиционных проектов;

Во-вторых, при убытках предприятия, связанных с сезонность навигации и старении оборудования, требующего ёмких капитальных вложений.

Таким образом, на основании проведенных расчетов можно сделать вывод, что для повышения эффективности использования основных средств необходимо разработать проектные мероприятия. Анализ эффективности использования ресурсов предприятия, как основных ресурсов дополним анализом использования оборотных средств компании АО «Морской порт Санкт-Петербург». Данные расчетов доли каждой группы оборотных активов представлены в таблице 9.

Таблица 9 - Анализ структуры оборотных средств

Группа оборотных	2015	2016	2017	Отклонение 2017 к 2016
------------------	------	------	------	------------------------

средств	Сумма, тыс.руб.	Уд.в ес, %	Сумма, тыс.руб.	Уд.ве с, %	Сумма, тыс.руб.	Уд.ве с, %	Сумма, тыс.руб.	%
Запасы	13000	53	15000	53	16000	52	+1000	106,7
Налог на добавленную стоимость	780	3	800	3	920	3	+120	115
Дебиторская задолженность	7050	29	8300	30	10080	32	+1780	121,4
Денежные средства и денежные эквиваленты	2650	11	3500	12	3650	12	+150	104,3
Краткосрочные финансовые вложения	870	4	400	2	350	1	-50	88
Итого оборотные активы	24350	100	28000	100	31000	100	+3000	110,7

Как видно из представленных в таблице 9 данных, значительную долю в структуре оборотных активов занимает статья «Запасы» более 50%, далее занимает статья «Дебиторская задолженность» в структуре оборотных средств составляло: в 2015 году – 29%, в 2016 году – 30%, в 2017 году – 32%, В абсолютном значении сумма оборотных активов изменялась следующим образом: дебиторская задолженность возросла на 1780 тыс.руб., темп прироста 21,4% денежные средства увеличились на 150 тыс.руб. и темп прироста составил 4,3 %. Налог на добавленную стоимость увеличился на 120 тыс.руб. и темп прироста составил 15 %.

Динамика изменения структуры оборотных активов представлена на рисунке 12.

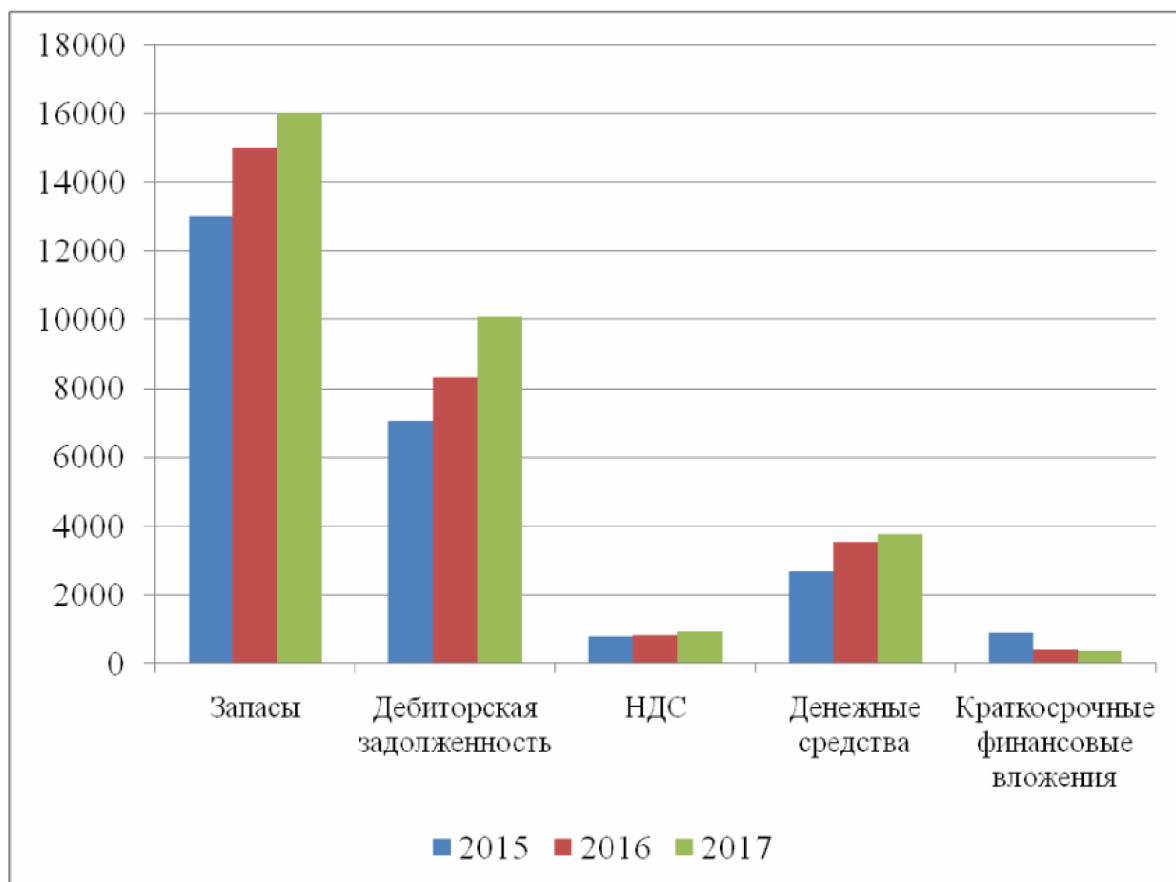


Рисунок 12 - Динамика структуры оборотных активов

Динамика оборотных и внеоборотных активов и капитала компании представлена на рисунке 13.

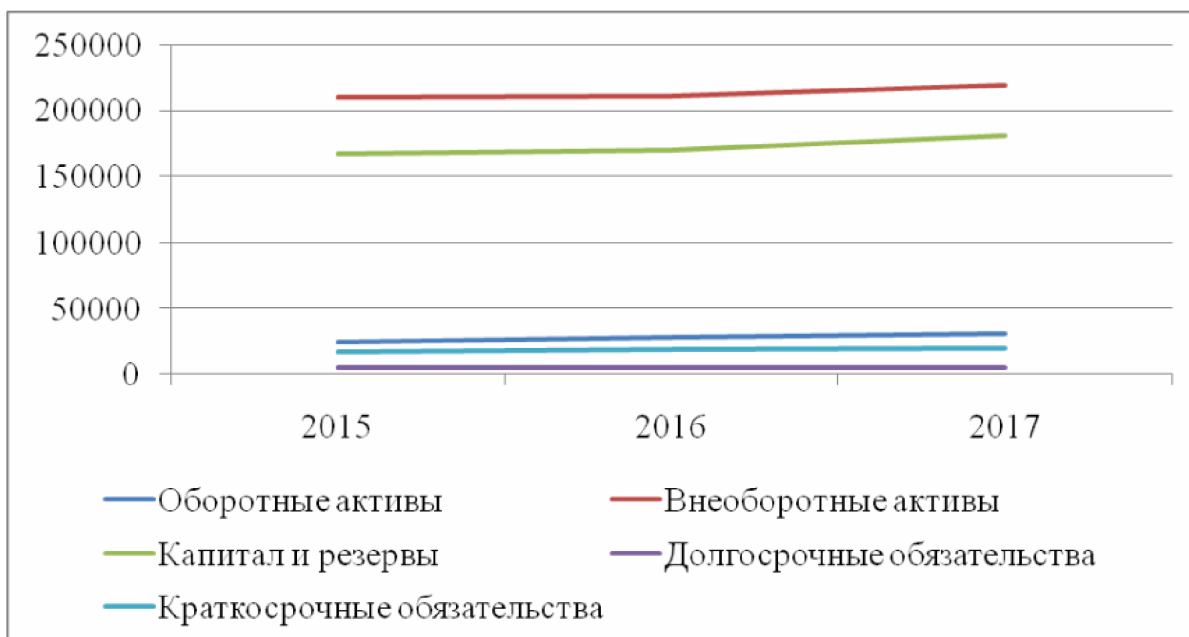


Рисунок 13 - Динамика изменений статей баланса по годам

Как показано на рисунке 13 все статьи баланса возрастают. Внеоборотные активы возросли за счет роста «Основных средств». Это свидетельствует об эффективности использования основных средств, их обновления. Существенное влияние на рост оборотных активов оказывает статья «Дебиторская задолженность».

Учет дебиторской задолженности тесно связан с кредиторской задолженностью, без которой корректное составление бухгалтерского баланса также невозможно. В бухгалтерском деле такой учет является весьма важной операцией, поскольку соблюдение правил позволяет правильно посчитать налоги на прибыль и добавленную стоимость. В противном случае хозяйствующий субъект будет привлечен к ответственности за нарушение закона. Успешное управление дебиторской задолженностью поможет сохранить платежеспособность организации и предотвратить дефицит оборотных средств.

Главная цель управления – сохранить задолженность на оптимальном уровне, который для каждого предприятия является индивидуальным. Увеличение дебиторского долга означает рост неплатежей за отгрузку продукции, что приводит к снижению оборотных активов [17, с.7].

К краткосрочным обязательствам компании относится «Кредиторская задолженность». По уровню кредиторской задолженности оценивают эффективность использования предприятием пассивов и обеспеченность организации собственными средствами. Как следует из отчетных данных баланса за 2015, 2016 и 2017 годы уровень кредиторской задолженности в абсолютном значении возрос на 555тыс.руб. или на 102,9 %, т.е. темп прироста составил 2,9%.

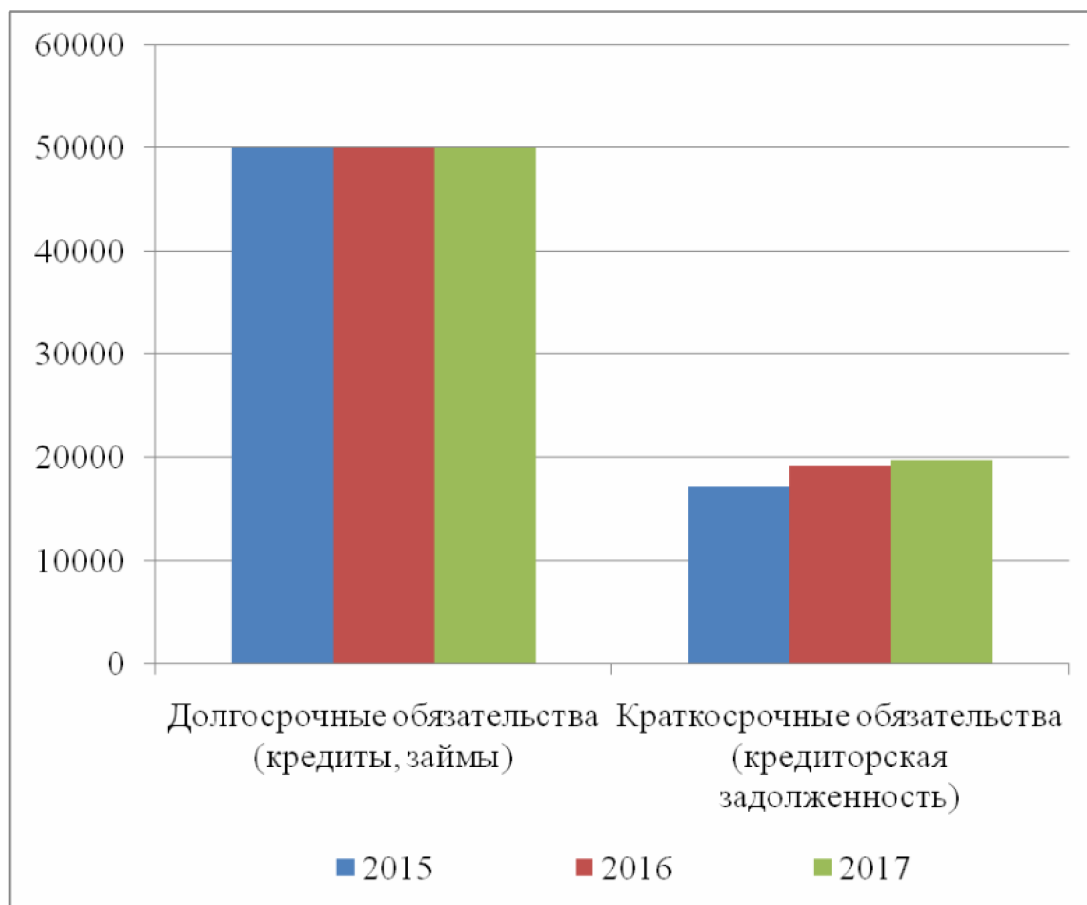


Рисунок 14 Динамика изменений краткосрочных и долгосрочных обязательств

По «Долгосрочным обязательствам» компании АО «Морской порт Санкт-Петербург» кредиторская задолженность занимает от 7,3% до 8,0%.
Таблица 10 - Сравнительная оценка долгосрочных и краткосрочных обязательств по годам

IV Долгосрочные обязательства	2015	2016	2017	+, -	%
Займы и кредиты	50000	50000	50000	-	100
Итого по разделу IV	50000	50000	50000	-	100
V. Краткосрочные обязательства					
Кредиторская задолженность	17150	19162	19717	+555	102,9
Итого по разделу V	17150	19162	19717	+555	102,9

По анализируемым данным видно, что основную долю кредиторской задолженности компании АО «Морской порт Санкт - Петербург» поставщиками, именно рост по данной статье во многом поспособствовал увеличению общей суммы кредиторской задолженности.

Таблица 11 - Удельный вес долгосрочных и краткосрочных обязательств в структуре пассива баланса по годам

	Значения			Удельный вес		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017
III Капитал и резервы						
Уставный капитал	2200	2200	2200	1,3	1,3	1,3
Резервный капитал	1500	1500	1500	1,2	1,2	1,2
Нераспределенная прибыль	163500	166500	177100	69,5	68,5	69,5
Итого по разделу III	167200	170200	180800	72	71	72
IV. Долгосрочные обязательства						
Займы и кредиты	50000	50000	50000	21	21	20
Итого по разделу IV	50000	50000	50000	21	21	20

Продолжение таблицы 11

V. Краткосрочные обязательства						
Кредиторская задолженность	17150	19162	19717	7	8	8
Итого по разделу V	17150	19162	19717	7	8	8
Баланс	234350	239362	250517	100	100	100

Из таблицы 11 следует, что удельный вес кредиторской задолженности в пассиве баланса составляет 8 %.

Таким образом, рост кредиторской задолженности допустим, и это является нормальным явлением для компании. Главной задачей финансового управления предприятием – это недопущение возникновения просроченной кредиторской задолженности и для этого необходимо принимать меры.

Таблица 12 - Сравнительная оценка дебиторской и кредиторской задолженности

	2015		2016		2017		Отклонения	
	Сумма, тыс.руб.	Уд. вес, %	Сумма, тыс.руб.	Уд. вес, %	Сумма, тыс.руб.	Уд. вес, %	Сумма, тыс.руб.	Уд. вес, %
Дебиторская задолженность	7050	29	8300	30	10080	34	+1780	121,4
Кредиторская задолженность	17150	71	19162	70	19717	66	+555	102,9
Итого	24200	100	27462	100	29797	100	+2335	108,5

Определить оптимальность соотношения дебиторской и кредиторской задолженности позволит коэффициент, характеризующий уровень дебиторской задолженности на один рубль кредиторской задолженности.

$$K_c = \frac{Дз}{Кз}; \quad (9)$$

$$K_{c2015} = \frac{7050}{17150} = 0,41$$

$$K_{C2016} = \frac{8300}{19162} = 0,43$$

$$K_{C2017} = \frac{10080}{19717} = 0,51$$

Таблица 13 - Расчет коэффициента соотношений дебиторской и кредиторской задолженности

Показатель	2015	2016	2017
Коэффициент соотношения дебиторской и кредиторской задолженности	0,41	0,43	0,51

Коэффициент соотношения варьируется 0,41 до 0,51, т.е. кредиторская задолженность не должна быть больше дебиторской задолженности более чем на 10 % тогда это соотношение является оптимальным. В нашем случае кредиторская задолженность в 2017 году составляет 71%, а дебиторская задолженность составляла 29%, в 2016 году кредиторская задолженность составляла 70%, а дебиторская задолженность составляла 30 %, а в 2015 году кредиторская задолженность составляет 66%, а дебиторская задолженность – 34%.

Сравнительный анализ дебиторской и кредиторской задолженности представлен в таблице 14.

Таблица 14 - Состояние дебиторской и кредиторской по сторонним организациям

№№	Наименование организации	Кредиторская задолженность			
		2016		2017	
		Сумма	Удельный вес, %	Сумма	Удельный вес, %
1.	АО РЖД	9581	50	9661	49
2.	БАЛТПРОМСЕРВИС	3449	18	3352	17

Продолжение таблицы 14

№№	Наименование организации	Кредиторская задолженность			
		2016		2017	
		Сумма	Удельный вес, %	Сумма	Удельный вес, %
3.	ТОРГОВО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ	2299	12	2760	14
4.	ПЕТРОЛЕССТРОЙ	2491	13	2366	12
5.	ПРОГРЕСС ООО	1342	7	1577	8
	Всего	19162	100	19717	100
№№	Наименование организации	Дебиторская задолженность			
		2016		2017	
		Сумма	Удельный вес, %	Сумма	Удельный вес, %
1.	ЛЕНГИПРОТРАНС	1328	16	1714	17
2.	ЗАО МОРСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ	1909	23	2520	25
3.	ТЕХНОСВЕТМОНТАЖ	4150	50	5242	52
4.	ООО НОРДТЕХ	9130	11	604	6
	Всего	8300	100	10080	100

Анализ доли компаний, имеющих дебиторскую и кредиторскую задолженность в структуре задолженности, представлен в таблице 14. Наибольший удельный вес в структуре кредиторской задолженности занимает задолженность компании АО РЖД, доля которой в структуре задолженности составляет в 2016 году 50% и в 2017 году – 49%.

В структуре дебиторской задолженности наибольший удельный вес имеет задолженность компании ТЕХНОСВЕТМОНТАЖ за выполненные работы для порта.

Таким образом, анализ экономической деятельности предприятия показал, что на предприятии АО «Морской порт Санкт -Петербург» выявлены три основные проблемы, снижающие эффективность деятельности предприятия. Первая проблема состоит в том, что недостаточно эффективно организован учёт имущества предприятия. Вторая проблема – слабый контроль состояния дебиторской и кредиторской задолженности. Третья проблема - управления денежными потоками требует оптимизации.

3 ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ АО «МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

3.1. Рекомендации по повышению эффективности деятельности АО «Морской порт Санкт-Петербург»

Первое мероприятие состоит в разработке рекомендаций по улучшению учета имущества морского порта и повышению эффективности его использования. Учёт основных средств должен быть так организован, что позволит своевременно получать достоверную информацию о состоянии оборудования предприятия.

Особое внимание следует уделять формированию амортизационной политики, которая включает:

Во-первых, переоценку основных средств, с целью проверки сроков использования оборудования и проверке способов начисления амортизации оборудования и формировать резервы и выбирать наиболее эффективные способы воспроизводства основных средств.

Во-вторых, принятие стратегических решений при формировании амортизационной политики компании следует объединять информационные возможности финансового, управленческого учета и налогового учёта в единую систему, представляющий единый стратегический учёт амортизации основных средств.

В-третьих, использование метода ускоренной амортизации по активной части основных средств. Ускоренная амортизация позволит застраховать предприятие от потерь, которые, прежде всего, связаны с моральным износом и внедрять новую технику, ускорять процесс обновления основных средств, защищая их от инфляции, тем самым повысить конкурентоспособность предприятия и другое.

В-четвертых, активизировать применение нелинейного метода начисления амортизации основных средств в налоговом учёте, применение коэффициентов ускорения позволит скорректировать во времени величину налога на прибыль на более поздние сроки, а высвобожденные средства направить на капитальные вложения.

В-пятых, компьютеризировать учётный процесс, используя специальные программные пакеты, активнее использовать возможности вычислительной техники, централизовать бухгалтерский и налоговый учёт.

В-шестых, усилить контроль внутреннего аудита по отражению в учёте операций с основными средствами, проверке договоров компании и т.д.

Таким образом, повышение эффективности использования основных средств повлияет на итоговые результаты работы путём:

- Выявления на предприятии излишнего оборудования, подъёмных механизмов и машин. Определить их технического состояние и принять решение либо по списанию неработающего оборудования или предоставить его в аренду; качественного и своевременного проведения текущих и капитальных ремонтов;

- Приобретения высокотехнологичного оборудования;

- Подбора, обучения квалифицированных кадров;

- Обновления активной части основных фондов с целью исключения возможности чрезмерного использования физически и морально устаревшего оборудования;

- Если существует экономическая целесообразность, то следует повысить коэффициент сменности работы оборудования.

Второе мероприятие, внедрение которого позволит предприятию получить дополнительную прибыль от снижения уровня дебиторской и кредиторской задолженности. Основная стратегия управления дебиторской и кредиторской задолженностью лежит в основе общей политики предприятия и состоит в оптимизации размера задолженности, что способствует повышению уровня финансовой устойчивости. В этой связи можно

рекомендовать снижение кредиторской задолженности за счет проведения взаимозачетов. При гашении дебиторами своей задолженности, соответственно снижается и кредиторская задолженность на сумму погашенного долга.

Третье мероприятие для повышения эффективности финансовой работы реализуется за счет оптимизации управления денежными потоками, повышения платежеспособности предприятия. Это объясняется подорожанием заёмных средств. Отсутствие планирования денежных потоков не позволяет спрогнозировать кассовые разрывы, что приводит к недостатку средств для оплаты счетов поставщиков. При отсутствии общей системы управления денежными потоками нельзя быть уверенным в том, что аналогичная ситуация не произойдет и в следующем месяце.

Так происходит рост неплатежей, характерный для предприятия. В результате ухудшаются отношения с поставщиками, нарушается цепочка поставок и соответственно ухудшаются взаимоотношения с заказчиками, клиентами фирмы. Это одна ситуация, но может появиться и вторая, наиболее часто встречающаяся ситуация, сущность которой заключается в нехватке ликвидности, необоснованному привлечению заемных средств. Это следствие недостаточного внимания к планированию и эффективному использованию финансовых ресурсов предприятия.

Причины возникновения кассовых разрывов неправильно организованная система платежей. С одной стороны предприятие может быть прибыльным, но возникает неплатежеспособность предприятия в виду отсрочек поступлений денежных средств клиентов, наличия дебиторской задолженности. Решить такие проблемы возможно на этапе планирования денежных потоков, повышения эффективности работы с дебиторской задолженностью. Если на предприятии разработан регламент фиксации планируемых поступлений, то соответственно при нарушении этих планов оперативно определяются те контрагенты, которые нарушают условия

платежей. Основные этапы управления денежными потоками схематично можно представить, как показано на рисунке 15.

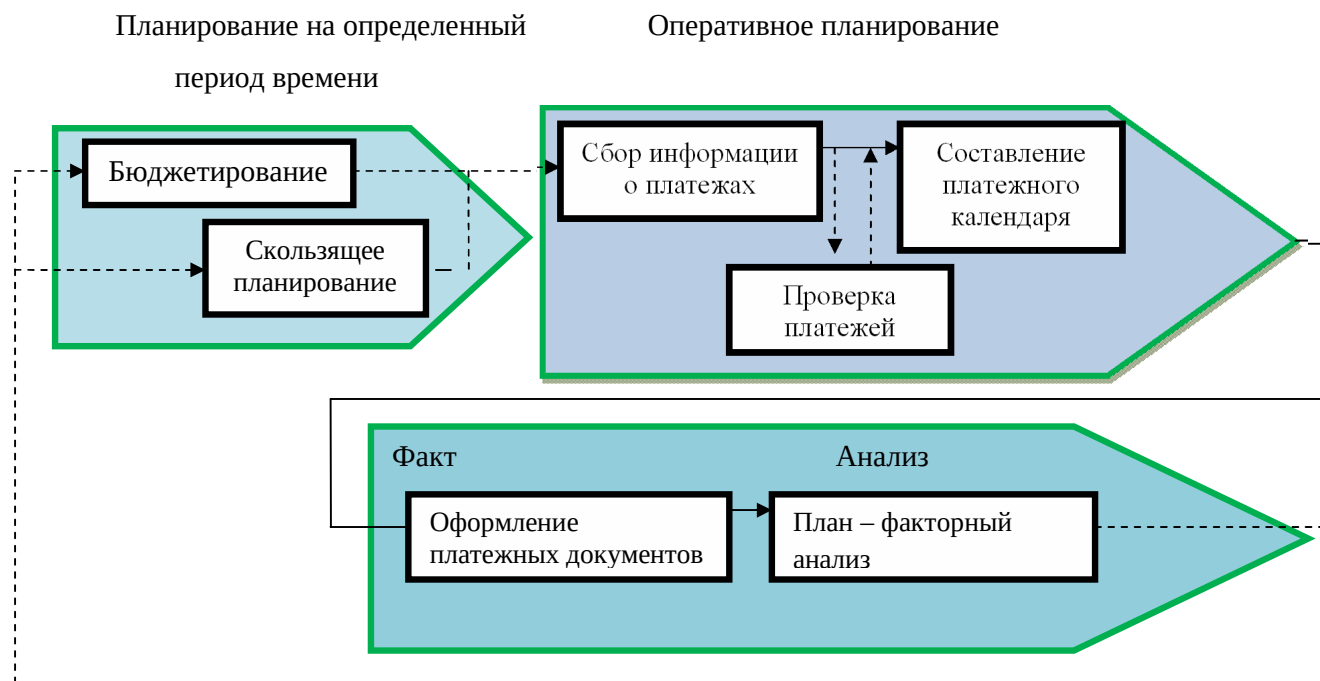


Рисунок 15 - Основные этапы управления денежными потоками

Основываясь на плане продаж и закупок, на этапе бюджетирования составляются планы движения денежных средств - бюджеты движений денежных средств (БДДС) на определенный период времени. Уже на данном этапе можно выявить потенциальные кассовые разрывы и принять оперативные меры.

Бюджеты расходов денежных средств по функциональным особенностям рассматриваются как ограничители использования средств, т.е. расходы производятся исходя из средств, заложенных в бюджете, и соответственно платежи будут планироваться в рамках существующих бюджетов. Временной период БДДС - месяц, квартал или год.

Формирование БДДС процесс трудоемкий, так как необходимо обработать большой массив информации, по доходам и расходам предприятия. При этом чаще за основу принимаются данные за

соответствующие прошлые периоды. Второй блок включает скользящее планирование, представляющее технологию планирования, предполагающую, что после прохождения определенного периода времени деятельности предприятия имеется возможность изменять планы путем переноса периода их исполнения на длину пройденного этапа.

Например, на ближайший квартал составляются планы в градации на двенадцать недель и как правило детальность планов сокращается пропорционально отдаленности от точки планирования. Преимущества использования скользящего планирования перед традиционным бюджетированием заключаются в следующем.

При бюджетном планировании предприятие планирует свои доходы и расходы на год, согласование бюджетов – процесс довольно долгий. Скользящее планирование – процесс трудоемкий, требующий регулярного пересмотра планов, вовлечения в процесс всех заинтересованных людей и поэтому, качество такого прогноза намного выше.

При скользящем планировании формируются предварительные заявки, в которых указывается подразделение, статья расходов, сумма. Скользящее планирование на квартал или три месяца позволяет: планировать доходы и расходы на период с точностью до недели; предотвращать ситуации неплатежей; оперативно реагировать на ухудшение финансовых показателей предприятия. Преимуществом скользящего планирования является определение дальнейших действий.

Для планирования текущих потребностей и поступлений денежных средств используется этап оперативного планирования. Конечной целью оперативного планирования является формирование платежного календаря, который более точно позволяет определить возможность возникновения кассовых разрывов. В платежном календаре учитываются остатки денежных средств на начало месяца по каждому банковскому счету.

3.2. Оценка эффективности предлагаемых проектных мероприятий

Для повышения эффективности деятельности предприятия АО «Морской порт Санкт-Петербург» проектом предлагается внедрение трёх мероприятий:

1. Повышение эффективности использования имущества предприятия;
2. Снижение уровня дебиторской и кредиторской задолженности;
3. Повышение эффективности финансовой работы за счет оптимизации управления денежными потоками, повышения платежеспособности предприятия.

По первому мероприятию анализ использования основных фондов компании АО «Морской порт Санкт-Петербург» показал, что имущество предприятия используется не эффективно. В компании имеются производственные помещения, в соответствии с проведённым анализом, используемые лишь на 75 %. Кроме этого в порту имеется неиспользуемое оборудование, которое может быть передано в аренду. Целесообразно сдавать в аренду не используемые офисные помещения.

Таким образом, сдача в аренду неиспользуемых площадей позволит получить дополнительные доходы, это позволит сократить расходы Морского порта по содержанию этих площадей.

Внедрение второго мероприятия связано со снижением уровня дебиторской и кредиторской задолженности. При расчёте эффективности от внедрения мероприятия в компании АО «Морской порт Санкт-Петербург» необходимо учесть, что по уровню уровня кредиторской задолженности, наблюдается тенденция роста.

Удельный вес кредиторской задолженности поставщиков составляет около 75 %, а сумма задолженности перед персоналом составляет около 15%, остальная задолженность по иным платежам.

Проектом предлагается реструктурировать сумму задолженности. Данные произведенного анализа свидетельствуют о необходимости проведения мероприятий снижения кредиторской задолженности за счет взаимозачетов со сторонними организациями.

Таким образом, из теории вопроса дебиторская задолженность представляет элемент оборотных активов, а кредиторская задолженность является источником покрытия оборотных активов. Чем быстрее срок оборачиваемости, тем быстрее поступают платежи от дебиторов и снижаются балансовые остатки дебиторской задолженности на отчетную дату. В такой ситуации менее вероятны сбои в работе предприятия из-за снижения платежеспособности.

Внедрение последнего третьего мероприятия позволит повысить эффективность финансовой работы компании АО «Морской порт Санкт - Петербург» за счет оптимизации управления денежными потоками, повышения платежеспособности предприятия. Большое значение имеет отбор потенциальных покупателей и определение условий оплаты товаров, предусматриваемых в контрактах. Критериями выбора оптимального способа финансового управления является: соблюдение платежной дисциплины с учетом возможностей компании.

От организации системы управления денежными потоками зависит эффективность финансовой деятельности компании. Основные цели компании состоят в финансовой устойчивости и сохранении уровня платежеспособности, а также более рациональном использовании активов предприятия и источников финансирования компании, минимизации затрат, необходимых для финансирования текущей деятельности.

Степень финансовой устойчивости компании или степень риска определяется как отношение заемного капитала к собственным средствам компании, что характеризует финансовый рычаг или финансовый леверидж.

Определение размера дополнительной прибыли позволит увеличить коэффициент рентабельности собственного капитала. Формула для определения эффекта финансового рычага имеет вид:

$$\text{ЭФР} = (1 - C_n) \times (K_P - C_K) \times ZK / C_K \quad (10)$$

где: ЭФР — эффект финансового рычага, %.

C_n — ставка налога на прибыль, в десятичном выражении.

K_P — коэффициент рентабельности активов (отношение валовой прибыли к средней стоимости активов), %.

C_K — средний размер ставки процентов за кредит, %. Для более точного расчета можно брать средневзвешенную ставку за кредит.

ZK — средняя сумма используемого заемного капитала.

Формула расчета эффекта финансового рычага содержит три сомножителя: $(1 - C_n)$ — не зависит от предприятия.

Произведем расчет финансового рычага, характеризующего финансовую устойчивость компании:

$$\text{ЭФР} = (1 - 0,2) \times (30144/244939 - 0,12) \times 500000/180800 = 0,8 \times (0,13 - 0,12) \times 0,276 = 0,022$$

$$K_P = 30144 / 244939 = 0,13$$

$$C_K = 0,12$$

$$(K_P - C_K) = 0,13 - 0,12 = 0,1$$

$$ZK / C_K = 500000 / 180800 = 0,2765$$

При значении $\text{ЭФР} > 0$, компания за счет использования заемных средств повышает рентабельность собственных средств, в противном случае использование заемных средств, приводит к ухудшению финансового состояния. Условие $\text{ЭФР} > 0$ выполняется в том случае, если рентабельность активов больше, чем средняя процентная ставка по кредитам. Поскольку сила воздействия операционного рычага равна 0.022, то при росте выручки от реализации на 10 % прибыль возрастет на $(10\% \times 0.02) = 0,2\%$.

Таблица 15 – Расчёт эффективности основных показателей от внедрения мероприятий

Наименование показателя	Сумма до мероприятий, тыс.руб.		Сумма после мероприятий, тыс.руб.	Изменения проекта к 2017 году	
	2016	2017		+, -	%
Выручка (нетто) от продажи	161597	172037	189241	+17204	110,0
Себестоимость услуг	135634	141893	130500	-11393	92
Валовая прибыль	25963	30144	58741	+28597	195
Рентабельность продаж	16	17,5	31	13,5	177
Дебиторская задолженность	8300	10080	-	-	-
Кредиторская задолженность	19162	19717	-	-	-
Затраты на рубль от выручки, коп.	0,84	0,82	0.70	- 0,12	97,6

Таким образом, анализ основных показателей и уровня дебиторской и кредиторской задолженности показал, что необходимо внедрение трёх мероприятий позволит снизить на 8 % себестоимость продукции и соответственно прибыль возрастёт на 28597 тыс.рублей или на 95 %. Возрастёт процент рентабельности на 13,5%.

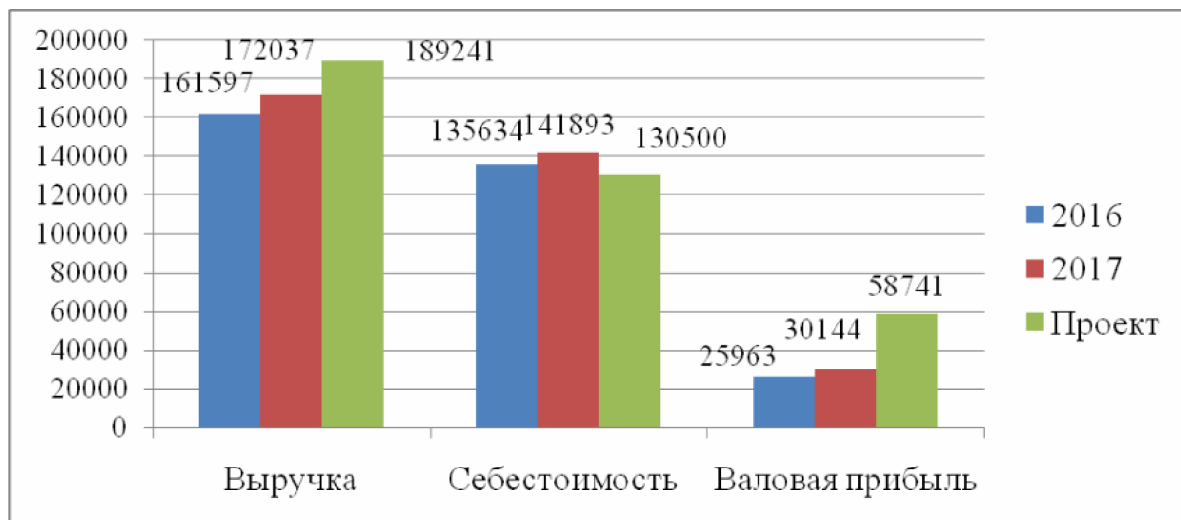


Рисунок 16 – Динамика основных показателей деятельности компании за период 2016 – 2017годы и проектные показатели

Исходные данные для расчета эффективности предлагаемого мероприятия по снижению дебиторской задолженности представлены в таблице 17.

Таблица 17 - Исходные данные для анализа дебиторской задолженности

Наименование показателя	2016	2017	+, -
1. Выручка от продаж, тыс.руб.	161597	172037	+10440
2. Оплата за реализованную продукцию, тыс.руб.	153297	161957	+8660
3.Размер дебиторской задолженности	8300	10080	+1780

Как видно из отчетных данных сумма дебиторской задолженности в 2017 году составляла 10080тыс.руб. Затраты на 1 рубль выручки от продаж составили 78,4 коп., соответственно 1 рубль выручки приносит предприятию прибыль 22 коп.. В связи с возникновением дебиторской задолженности, оборотные средства изымаются из оборота и у предприятия возникает риск неполучению ожидаемой прибыли.

Внедрение предлагаемого мероприятия по сокращению дебиторской задолженности позволит сократить дебиторскую задолженность, в результате чего увеличится прибыль предприятия.

Экономический эффект определяется по формуле:

$$\text{Эф} = \text{ДЗ} \times \text{П} \quad (11)$$

Где

ДЗ –сумма дебиторской задолженности;

П – прибыль с рубля выручки.

$$\text{Эф} = 10080 \times 0,784 / 100 = 78,6 \text{ тыс.руб.}$$

Таким образом, за счет внедрения мероприятия по снижению дебиторской задолженности предприятие получит дополнительную прибыль в размере 78,6 тыс.руб.

Таким образом, в результате внедрения предложенных мероприятий повысится эффективность деятельности компании АО «Морской порт Санкт-Петербург». Возрастет прибыль компании за счёт более эффективного использования ресурсов предприятия, экономии затрат за энергопотребление. Для сокращения дебиторской и кредиторской задолженности необходимо пересмотреть эффективность договорной работы, пересмотреть условия договоров.

Организовать учёт договоров с контрагентами и автоматизировать контроль исполнения договоров с целью оперативного принятия решений по каждому договору. Тем самым улучшится финансовая устойчивость предприятия, платежеспособность предприятия.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Повышение эффективности развития деятельности предприятий водного транспорта, в частности морских портов, являющихся важнейшим звеном всей транспортной системы. Понимание важности развития морских портов представляет наиболее актуальную задачу.

Основная цель, поставленная в работе, состояла в выработке рекомендаций по повышению деятельности конкретного предприятия. Решение поставленной цели определено рядом задач:

Во-первых, в теоретической части изложены основы эффективности предприятий водного транспорта, включая особенности их деятельности, факторы, которые влияют на эффективность предприятия;

Во-вторых, в работе проведен анализ деятельности Большого морского порта Санкт-Петербурга, дана характеристика данного предприятия, проведен анализ основных технико-экономических показателей и эффективности использования ресурсов предприятия.

В третьих, в работе рассмотрены основные направления развития морского порта Санкт-Петербурга.

На основании проведённых исследований в работе предложены рекомендации по повышению эффективности деятельности морского порта.

Первое мероприятие связано с повышением эффективности использования имущества предприятия за счёт улучшения учёта основных средств. Это позволит получать своевременную и достоверную информацию о состоянии имущества предприятия. Проведённый анализ показал, что на предприятии требуется тщательный анализ использования производственных площадей и оборудования. Рекомендуется сдавать неиспользуемые площади и неиспользуемое оборудование в аренду.

Второе мероприятие направлено на снижение затрат за пользование энергоресурсами. Использование технологичного оборудования, современных механизмов учёта. В данном направлении в компании ведётся определённая работа, выраженная во внедрении системы дистанционного учёта расходов электроэнергии. Рекомендуется использовать энергоэффективное освещение и энергосберегающее оборудование. Мероприятия по сокращению затрат должны носить системный характер.

Третье мероприятие, внедрение которого позволит предприятию получить дополнительную прибыль от снижения уровня дебиторской задолженности. Основная стратегия управления дебиторской задолженностью лежит в основе общей политики предприятия и состоит в оптимизации размера дебиторской задолженности, что способствует повышению уровня финансовой устойчивости. В рамках реализации третьего мероприятия предлагается реструктурировать сумму задолженности путём её погашения.

Четвёртое мероприятие для повышения эффективности финансовой работы реализуется за счет оптимизации управления денежными потоками, повышения платежеспособности предприятия.

Таким образом, предлагаемые мероприятия позволят повысить эффективность деятельности морского порта. Экономическая целесообразность внедрения мероприятий подтверждена соответствующими расчётами.

Особое внимание в работе уделено рассмотрению основных проблем, которые характерны для морских портов. На основании существующих проблем приведены основные направления развития компании АО «Морской порт Санкт-Петербург».

В работе были использованы: нормативные акты, регламентирующие работу морских портов, учебная литература, аналитические материалы и Интернет – источники.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативно-справочная литература

1. Конституция Российской Федерации. // Собрание законодательства РФ. – 4 августа 2014. - № 31. – Ст. 4398.
2. Трудовой кодекс Российской Федерации. Комментарий к последним изменениям. 30.12.2015 года
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (с изменениями от 28.03.2017)
4. Федеральный закон от 05.05.2014 года № 99 – ФЗ
5. Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327 -р «О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года».

Учебная литература

6. Алексеева Г.И. Инвентаризация расчетов как элемент управления дебиторской задолженностью // Бухгалтер и закон. - 2013. - №4. - с. 5-14
7. Амиров М. Единая транспортная система / Магомед Амиров. - М.: КноРус медиа, 2017. - 671 с.
8. Бабурин, В. А. Управление грузовыми перевозками на водном транспорте / В.А. Бабурин, Н.В. Бабурин. - М.: Мир, 2014. - 304 с.
9. Басовский Л.Е. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. - М.:ИНФРА-М, 2015. - 265с.
10. Безюков О.К. Энергосбережение: энергетическая эффективность водного транспорта, Издательство: ГУМРФ им.адмиралаС.О.МакароваСпб, 2016 год, с.284
11. Бердникова, Т. Б. Анализ и диагностика финансово - хозяйственной деятельности предприятия / Т.Б. Бердникова. - М.: ИНФРА-М, 2017. - 224 с.

12. Блэйк Р.Р., Мутон Д.С. Научные методы управления / Р.Р., Блэйк, Д.С. Мутон [пер. с англ. И. Ющенко]. - Киев: Высшая школа, 2013. - 274 с.
13. Бодровцева Н. Ю. Оценка конкурентоспособности морских портов с использованием метода «Анализ среды функционирования» // Проблемы и перспективы экономики и управления: материалы VI Международная научная конференция (г. Санкт-Петербург, декабрь 2017 г.). — СПб.: Свое издательство, 2017. — С. 208-213.
14. Бурко Р. А., Соколкова В. Д. Выбор и обоснование организационной структуры предприятия // Молодой ученый . — 2014. — №7. — с. 313-315.
15. Вертакова Ю.В. Управленческие решения: разработка и выбор: учебное пособие / Ю.В. Вертакова, И.А. Козьева, Э.Н. Кузьбожев. - М.: КНОРУС, 2015. - 352 с.
16. Виханский, О. С. Менеджмент : человек, стратегия, организация, процесс : учебник / О.С.Виханский, А.И.Наумов. – Москва :Изд-во МГУ, 2015. – 234 с.
17. Давыденко А. А. Государственное управление на морском и речном транспорте / А.А. Давыденко // Журнал университета водных коммуникаций. — СПб.: ГУМРФ, 2013. – Вып. 2 (18).– с. 7-12.
18. Каримова А.М., Шутько Г.Н. Пути повышения эффективности деятельности предприятия. - NovaInfo.Ru (Электронный журнал.) – 2015 г. – № 32.
19. Ковбатюк М.В. Обоснование системы показателей рейтинговой оценки предприятий водного транспорта // Бизнес -Информ. 2013. N 9.
20. Красильникова О. А., Ломакина Н. С. Тенденции развития морских портов России // Молодой ученый. — 2014. — №7. — с. 133-136.
21. Кузнецов Б.Т. Стратегический менеджмент: Учебное пособие. - М: ЮНИТИ-ДАНА, 2012, 623 с.
22. Лукичева, Л.И. Управленческие решения: учебник / Л.И.Лукичева. - М.: ОМЕГА-Л, 2014. - 383 с.

23. Маликова Э.Р., Гришина Т.П., Ахунов А.Р., Гильванова З.Р. Пространственные особенности изучения морских портов России // Фундаментальные исследования. – 2017. – № 5. – С. 172-177
24. Мустакаева Е.А. Ключевые проблемы функционирования и развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта / Е.А. Мустакаева// 2013. – Выпуск 1 (17). – с.134-145.
25. Петров В.И. Анализ использования трудовых ресурсов предприятия: Учебник – М.: Изд-во Современное управление, 2015 – 280 с.
26. Поваров Г.В., Фёдоров М.Э., Экономика и управление транспортной инфраструктурой: - СПб.: СПГУВК, 2012.- 153 с.
27. Румянцева Е.Е. Финансы организации: финансовые технологии управления предприятием: учебное пособие. — М.: ИНФРА-М, 2013. — 125с.
28. Родионова И. Большие планы Большого порта//Журнал «Эксперт Северо-Запад». №45 (642), 11 ноября 2013.
29. Савицкая, Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия / Г.В. Савицкая. - М.: ИНФРА-М, 2016. - 352 с.
30. Санович М.А. Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности компании [Электронный ресурс] / М.А.Санович // Nauka-rastudent.ru. – Электрон.журнал. – 2015
31. Щербакова С. А. Пути повышения эффективности деятельности предприятия // Молодой ученый. — 2016. — №9.2. — С. 63-65.
32. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. - Москва, 2012.
33. Высокие технологии для морских портов России // Морские порты. 2013. № 1 (112). С. 47
34. www.seaport.spb.ru
35. <http://www.seaport.spb.ru>.
36. <http://www.rzd-partner.ru/wate-transport/reviews/obzor-gruzooborota-morskikh-portov-rossii-itogi-201>

37. Журнал «Таможня» № 16 (423) 2017
38. <http://www.loglink.ru/news/98193> Обзор грузооборота морских портов России. Итоги 2017 года от 29 Января 20 **18**
39. [http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private _ Partnership / strategy_2030.pdf](http://www.rosmorport.ru/media/File/State-Private_Partnership_strategy_2030.pdf)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Схема морского порта Санкт-
Петербурга

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Анализ бухгалтерского баланса за период с 2015 до 2017 год

	Данные баланса			Отклонения			
	2015 год	2016 год	2017 год	2017/2016 году		2017/2015 году	
				+, -	%	+, -	%
АКТИВ							
I. Внеоборотные активы							
Основные средства, всего	210000	211362	219517	8155	103,8	9517	104,5
Итого по разделу I	210000	211362	219517	8155	103,8	9517	104,5
II Оборотные активы							
Запасы, всего	13000	15000	16000	+1000	106,7	+3000	123,1
Дебиторская задолженность	7050	8300	10080	+ 1780	142,9	+3030	143
Налог на добавленную стоимость	780	800	920	+ 120	115	+140	117,9
Денежные средства	2650	3500	3650	+150	104,3	+1000	137,7
Краткосрочные финансовые вложения	870	400	350	-50	87,5	-520	40,2
Итого по разделу II	24350	28000	31000	+3000	110,7	+6650	127,3

Баланс	234350	239362	250517	+11155	104,7	+16167	106,9
ПАССИВ							
III Капитал и резервы							
Уставный капитал	2200	2200	2200	-	100	-	100
Добавочный капитал							
Резервный капитал	1500	1500	1500	-	100	-	100
Нераспределенная прибыль	163500	166500	177100	+10600	106,4	+13600	108,3
Итого по разделу III	167200	170200	180800	+10600	106,2	+13600	108,1
IV Долгосрочные обязательства							
Займы и кредиты	50000	50000	50000	-	100	-	100
Итого по разделу IV	50000	50000	50000	-	100	-	100
V. Краткосрочные обязательства							
Кредиторская задолженность	17150	19162	19717	+555	102,9	+2567	115
Итого по разделу V	17150	19162	19717	+555	102,9	+2567	115
Баланс	234350	239362	250517	+11155	104,7	+16167	106,9