**Разработка маркетинговой стратегии на рынке туристических услуг (на приме речного порта Гомель)**

Диплом

2011

**СОДЕРЖАНИЕ**

Реферат

Введение

. Общая характеристика филиала РТУП "Белорусское речное пароходство" речной порт Гомель

.1 Организационно-правовые основы деятельности предприятия

.2 Характеристика и материально-техническая база транспортного предприятия

. Анализ производственно-финансовой деятельности филиала РТУП "Белорусское речное пароходство" речной порт Гомель

.1 Анализ динамики и структуры объемов транспортной продукции

.2 Анализ финансовых результатов деятельности предприятия

.3 Анализ себестоимости транспортной продукции

.4 Анализ производительности труда и средней заработной платы

.5 Анализ финансового состояния предприятия

. Маркетинговые стратегии на рынке туристических услуг с участием внутреннего водного транспорта

.1 Маркетинговые исследования туристического продукта

.2 Особенности маркетинга на транспорте

.3 Тенденции развития туризма в Республике Беларусь

.4 Основные направления развития туризма

. Экономическое обоснование приобретения пассажирского туристического флота

.1 Технико-экономическое обоснование

.2 Расчет экономической эффективности инвестиционного проекта

. Охрана труда

.1 Обеспечение пожарной безопасности при перевозках туристов водным транспортом

.1.1 Обеспечение личной безопасности туриста на водном транспорте

.1.2 Правила безопасности

.1.3 Действия туриста при кораблекрушении

.1.4 Дополнительные меры безопасности

.2 Охрана окружающей среды

.3 Обеспечение безопасности водного туризма и отдыха у водоема

Заключение

Список использованных источников

водный транспорт порт малогабаритный флот

**РЕФЕРАТ**

**Объем дипломной работы, количество рисунков, таблиц, количество использованных источников:** 77 стр., 15 рис., 19 табл., 35 источников.

**Ключевые слова:** речной порт Гомель, эффективность, маркетинговая стратегия, рынок туристических услуг, дисконтирование, рентабельность.

**Объект исследования:** производственно-хозяйственная деятельность филиала РТУП "Белорусское речное пароходство" речной порт Гомель.

**Цель проекта:** разработка маркетинговой стратегии на рынке туристических услуг (на приме речного порта Гомель).

**Полученные результаты:** были разработаны мероприятия по приобретению портом малогабаритного флота.

**Вернуться в каталог готовых дипломов и магистерских диссертаций –**

[**http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml**](http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml)

**Экономическая эффективность и значимость проекта:** В результате расчета экономической эффективности инвестиционного проекта в динамической системе дисконтирования были получены следующие результаты:

Чистый дисконтированный доход к 4-му году реализации проекта для катамаранов составил 1953,7тыс. руб. и для прогулочных лодок 656,2 тыс.руб.

Динамический срок окупаемости инвестиций 4,0 года для катамаранов и 3,5 года для прогулочных лодок.

Внутренняя норма рентабельности для катамаранов 38%, для прогулочных лодок 45%.

Расчетная норма рентабельности для катамаранов 24%, для прогулочных лодок 15%.

Индекс доходности для катамаранов 1,24,для прогулочных лодок 1,15 .

Предложенный проект по проведенным расчетам высокорентабелен.

**ВВЕДЕНИЕ**

В Единой транспортной системе страны водный транспорт играет важную роль - он должен обеспечивать перевозки грузов в районах, непосредственно тяготеющих к внутренним водным путям, а также смешанные перевозки внешнеторговых грузов. Использование смешанных перевозок во многих случаях позволяет экономить транспортные издержки народного хозяйства и, в особенности, валютные средства при внешнеторговых перевозках.

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека - потребность в перемещении. Транспорт отражает перемещение материальных ценностей и энергии. Транспорт - это средство удовлетворения растущих потребностей людей посредством перевозок грузов и пассажиров.

Речной транспорт - одно из звеньев транспортной системы страны, а внутренние водные пути ее составная часть. Водные пути и путевое хозяйство является одним из решающих звеньев в системе речных перевозок, от их состояния в значительной степени зависят качественные показатели использования флота.

Как и любая иная отрасль экономики, туризм не может развиваться без надлежащей нормативно-правовой базы, без координации со стороны государства.

Требуется отметить, что в Республике Беларусь развитию туризма со стороны государства всегда уделялось повышенное внимание.

Остановимся на водном туризме.

Данный вид туризма может быть реализован в виде краткосрочных прогулок на пассажирских судах, включенных в комбинированные многодневные туристские маршруты и путешествия белорусских и иностранных туристов на комфортабельных судах по водным путям республики.

С учетом географического расположения судоходных рек Беларуси развитие данного вида туризма предусматривается:

на Днепро-Бугском канале и реке Припять от Бреста до Мозыря. На реках Березина, Днепр, Сож от Борисова до Гомеля.

Организация и проведение водных маршрутов на спортивных судах типа «байдарка», малогабаритных весельных лодках по Березинской водной системе, Августовскому, Огинскому, Днепро-Бугскому каналам.

Создание пунктов проката с флотом (лодки прогулочные, походные, байдарки, каяки, водные велосипеды), групповым и личным туристским снаряжением, необходимым инвентарем для активного отдыха.

Программой предусмотрено строительство пассажирских судов соответствующего класса и уровня комфортности, создание береговой и плавучей инфраструктуры в опорных точках маршрутов.

Во внутриреспубликанском сообщении могут осуществляться перевозки пассажиров внутренним водным транспортом как в пригородном, так и в междугороднем и международном сообщении. Влияние многих факторов на приток делового пассажира на внутренний водный транспорт определяет его развитие. Целью данного дипломного проекта является разработка маркетинговой стратегии на рынке туристических услуг.

В данном дипломном проекте я попытаюсь внедрить в эксплуатацию малогабаритный флот (катамараны и прогулочные лодки), рассчитать экономический эффект от внедрения этих мероприятий.

Для реализации поставленной цели необходимо:

− рассмотреть место и роль водного транспорта в единой транспортной системе Республики Беларусь;

− провести анализ технико-экономических и финансовых показателей хозяйственной деятельности речного порта Гомель;

− определить экономический эффект от предложенного проекта.

Информационной базой для реализации поставленных в дипломном проекте задач послужили:

− монографии, учебники и учебные пособия отечественных и зарубежных авторов;

− статьи периодической литературы по экономическим и техническим вопросам;

− финансово-правовая документация филиала РТУП "Белорусское речное пароходства" речного порта Гомель (устав филиала, баланс предприятия, а также его приложения за 2006−2010 годы и др.);

− электронные ресурсы.

**1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ФИЛИАЛА РТУП «БЕЛОРУССКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО» РЕЧНОЙ ПОРТ ГОМЕЛЬ**

**1.1 Организационно-правовые основы деятельности предприятия**

Основным предприятием, осуществляющим перевозки внутриреспубликанских и внешнеторговых грузов водным транспортом в Республике Беларусь, является РТУП «Белорусское речное пароходство». Головной организацией по отношению к РТУП "Белорусское речное пароходство" является Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в котором подотрасль водного транспорта возглавляет Управление внутреннего водного и морского транспорта. Управление осуществляет руководство предприятиями подотрасли с целью координации их деятельности и разработки приоритетных направлений развития водного транспорта республики. Управление осуществляется приказами по Министерству, которые носят обязательный характер для выполнения всеми подразделениями и предприятиями подотрасли, включая и Белорусское речное пароходство. Речной порт Гомель (Филиал) создан как филиал Республиканского унитарного транспортного предприятия «Белорусское речное пароходство» (Предприятие).

Филиал создан в установленном законом порядке Предприятием по согласованию с Собственником, указан в Уставе Предприятия, непосредственно подчиняется и подотчетен Предприятию. Филиал наделяется имуществом Предприятия. Филиал создан в целях развития внутреннего водного транспорта.

Филиал:

 является обособленным структурным подразделением Предприятия;

 не является юридическим лицом;

 находится в непосредственном подчинении Предприятия - Республиканского транспортного унитарного предприятия «Белорусское речное пароходство», юридический адрес: Республика Беларусь, Гомельская область, г. Мозырь, 247760, ул. Советская, 27А. Зарегистрировано в соответствии с Декретом Президента Республики Беларусь № 11, Гражданским кодексом Республики Беларусь решением от 31.07.2000 г. №462 в Едином государственном регистре юридических лиц и индивидуальных предпринимателей;

 совершает все сделки (не противоречащие действующему законодательству Республики Беларусь, Уставу Предприятия и Положению) от имени Предприятия на основании доверенностей, выданных Предприятием начальнику Филиала;

 имеет отдельный баланс с последующим включением в сводный баланс и отчетность предприятия;

 имеет расчетный и другие счета в банках республики Беларусь, круглую печать, штампы, бланки со своим наименованием и наименованием Предприятия, иные атрибуты;

 осуществляет свою деятельность в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь, Уставом Предприятия, лицензиями, выданными Предприятию, приказами, распоряжениями, другими руководящими документами Собственника и Предприятия.

Филиал самостоятельно отвечает по всем обязательствам, возникшим в результате его деятельности, в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь, Уставом Предприятия.

Местонахождение и почтовый адрес Филиала: Республика Беларусь, г. Гомель, 246050, ул. Подгорная, дом 2.

Целью деятельности филиала является осуществление хозяйственной деятельности, направленной на извлечение прибыли, для удовлетворения социальных и экономических интересов членов трудового коллектива Филиала, Предприятия и Собственника имущества.

Все виды деятельности Филиала, как обособленного структурного подразделения Предприятия, предусмотрены Уставом Предприятия, Положением о филиале осуществляются в соответствии с действующим законодательством Республики Беларусь.

Филиал, осуществляет следующие виды экономической деятельности в соответствии с перечнем видов деятельности, утвержденном Декретом Президента РБ от 14.07.2003 № 17, для которых требуется специальное разрешение (лицензия):

 перевозка пассажиров и грузов автомобильным, внутренним водным, морским транспортом;

 деятельность в области промышленной безопасности;

 деятельность в области связи;

 деятельность по обеспечению безопасности юридических и физических лиц;

 розничная торговля (включая алкогольные напитки и табачные изделия) и общественное питание.

Таким образом, структурная схема управления дает нам наглядное представление об организации производственной деятельности филиала. Показывает состав подразделений и их взаимосвязи в процессе управления предприятием.

Начальник порта осуществляет контроль и управление деятельностью всего предприятия. Ставит перед коллективом цели и задачи, намечает пути их решения и контролирует выполнение возложенных обязанностей. Ему непосредственно подчиняются: заместитель начальника порта, главный инженер, главный бухгалтер, а также инженерно-технические работники порта.

В обязанности заместителя начальника порта входит осуществление руководства финансово-экономической и эксплуатационной деятельностью порта, принятие мер по своевременному заключению договоров с поставщиками и покупателями, осуществление контроля за выполнением показателей реализации продукции, достижением установленных показателей прибыли и других финансовых показателей; за правильным расходованием оборотных средств. Организация работы складского хозяйства, создание условий для надлежащего хранения и сохранности материальных ресурсов и готовой продукции, решение вопросов по организации добычи строительного песка, обеспечению пакета заказов под имеющиеся технические возможности порта Гомель. Планирование использования флота на грузовых и пассажирских линиях, организация подготовки и согласование технической документации для организации перевозок, разработка планов и мероприятий по развитию транспортных и коммерческих услуг порта, осуществление общего руководства работой флота, работой мастеров-диспетчеров и охраной каравана судов, осуществление контроля за соблюдением правил, норм, требований и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии, участие в подборе, подготовке и расстановке кадров. В подчинении у заместителя начальника порта находится флот, склады, мастерские, грузовой участок, диспетчерская.

На главного инженера возлагаются следующие функции:

 руководство производственной деятельностью порта;

 организация работы по повышению квалификации подчиненных работников;

 обеспечение здоровых и безопасных условий труда для подчиненных исполнителей, контроль за соблюдением ими требований законодательных и нормативных правовых актов по охране труда.

Ему, в свою очередь, подчиняются начальник энерго-механического участка и технической эксплуатации флота и инженер механизации. Начальник участка технической эксплуатации флота имеет в подчинении технические отделы и службы порта.

Главный бухгалтер осуществляет организацию бухгалтерского учета хозяйственно-финансовой деятельности и контроль за экономным использованием материальных, трудовых и финансовых ресурсов, сохранностью собственности порта, обеспечивает законность, своевременность и правильность оформления документов, осуществляет контроль за соблюдением порядка оформления первичных и бухгалтерских документов, расчетов и платежных обязательств, расходования фонда заработной платы, за установлением должностных окладов работникам порта, проведением инвентаризации основных средств, товарно-материальных ценностей и денежных средств, проверок организации бухгалтерского учета и отчетности, а также документальных ревизий в подразделениях порта. Осуществляет взаимодействие с банками по вопросам размещения свободных финансовых средств на банковских депозитных вкладах (сертификатах) и приобретения высоколиквидных государственных ценных бумаг, контроль за проведением учетных операций с депозитными и кредитными договорами, ценными бумагами. Обеспечивает составление баланса и оперативных сводных отчетов о доходах и расходах средств, об использовании бюджета, другой бухгалтерской и статистической отчетности, представление их в установленном порядке в соответствующие органы. Руководит работниками бухгалтерии.

## **1.2 Характеристика и материально-техническая база транспортного предприятия**

Строительство речного порта Гомель было окончено в конце 1933 года. Порт был оснащен перегрузочными механизмами, пополнился грузовым флотом, развивалась судоремонтная база. К 1941 году порт становится крупным транспортным узлом Белорусской ССР.

Территория речного порта - это совокупность прилегающих к акватории земельных участков, на которых размещаются склады для временного хранения и сортировки грузов, пассажирские и служебные здания, перегрузочные устройства, железнодорожные и подкрановые пути, автодороги.

Общая площадь территории 57,886 тыс.м2.

На территории порта были построены два бункера:

1) Для песка, объемом 83,80 м3;

2) Для щебня, объемом 50,0 м3.

Акватория речного порта - это совокупность водных площадей в установленных для порта границах, в состав которой входят: причальные линии, предназначенные для стоянки судов под грузовыми операциями или в их ожидании и рейды порта. В речном порту Гомель два рейда:

1) Рейд А;

2) Рейд Б.

Верхний рейд расположен против стрелки входа в порт у правого берега реки Сож. Разрешена установка судна у левой полузапруды вниз до границы городского пляжа в одну линию. Акватория рейда имеет размер 40х20 м.

Верхний рейд эксплуатируется только в весенне-осенний период (исключение: купальный сезон с 15 мая по 1 сентября).

Нижний рейд предназначен для стоянки сухогрузов порта. Расположен у правого берега порта в 100 метрах ниже нижней границы охранной зоны железнодорожного моста вниз до верхней границы охранной зоны высоковольтного воздушного перехода.

Акватория рейда имеет размер 500х50 м. Разрешается ставить суда в три линии. Общая площадь акватории порта 22,1 тыс.м2.

Речной порт Гомель имеет лицензии и способен производить погрузочно-разгрузочные работы с любым родом груза, обрабатывает суда, железнодорожные полувагоны и автомобили, добывает и реализует строительный песок (сертифицированный), организует перевозку и прогулки пассажиров по реке Сож.

Порт осуществляет работу с клиентами. Клиентом являются организации, с которыми заключаются договора на поставку груза массой 500 тонн и более. Основные клиенты порта: ОАО «Гомельпромстрой», ГДРСУ-113, ф-л МСУ-47 РУП МСТ, УМ-244, ОАО «СМТ № 27», КДПУП завод ЖБИ-3 г. Гомель, УПТК РУП строительный трест № 14, СУ-117, СУ-113.

Порт занимается также и непроизводственной деятельностью: сдача в аренду незадействованных в хозяйственной деятельности зданий и помещений в порту, доходы от которой составляют ¼ часть от всего дохода. 50 % денежных средств, полученных от сдачи в аренду зданий и помещений, перечисляются в бюджет.

В настоящее время для перевозки грузов в порту имеется 7 единиц несамоходного флота и 5 единиц буксирного флота. Для перевозки пассажиров имеются 3 пассажирских теплохода.

Для производства погрузо-разгрузочных работ порт имеет в своем распоряжении: 3 портальных крана грузоподъемностью 10 тонн, 2 портальных крана грузоподъемностью 5 тонн, один плавучий кран грузоподъемностью 5 тонн, 2 экскаватора, 1 бульдозер, 1 трактор, земснаряд ЗС-05, автопогрузчик «Амкодор», бортовой автомобиль МАЗ грузоподъемностью 10 тонн.

Для обслуживания судов (местных и транзитных) порт содержит ПТО-07, ПС-06.

Причал порта №1 длиной 160 м производит выгрузку песка, погрузку в бункер и в вагоны при помощи КП-10 №24 с часовой производительностью 119 т/ч при выгрузке и 136 т/ч при погрузке.

Причал порта №2 длиной 100 м производит выгрузку песка, погрузку в бункер и в вагоны при помощи КП-10 №34 с часовой производительностью 119 т/ч при выгрузке и 136 т/ч при погрузке.

Причал порта №4 длиной 178 м производит выгрузку, погрузку тарно-штучных грузов при помощи КП-5 №12, КП-5 №5 с часовой производительностью 20 т/ч, КП-10 №30 с производительностью 25 т/ч.

Причал порта №6 производит бункеровку теплоходов водой при помощи насоса "Вартингтон" производительностью 50 м3/ч.

На реке Сож производится погрузка песка при помощи ЗС-05 с часовой производительностью 500 т/ч.

Гомельский речной порт располагает одним грузовым районом. В его состав входят:

 транспортные линии: автомобильная и железнодорожная;

 техническое оборудование: портальные краны с подъездными путями, бункеры, площадки для складирования и хранения грузов; перегрузочное оборудование и т.д.

Номенклатура грузов сократилась до одного песка, а работа с другими видами груза носит, скорее, разовый характер и не в особой мере влияет на доходы, получаемые портом в течение года.

Так как речной порт является связующим звеном между водным и сухопутными видами транспорта, то на его территории имеется комплекс необходимых устройств, которые обеспечивают связь между различными видами транспорта.

Речной порт Гомель не имеет своей портовой станции или районного парка. Полувагоны, используемые портом для работы, он получает с железнодорожной станции Прудок, который имеет железнодорожную ветку в сторону порта.

Вследствие того, что порт не имеет повышенных железнодорожных путей, он не может осуществлять выгрузку из хопперов, а только из полувагонов, что затрудняет перевозки и ограничивает номенклатуру грузов.

Длина железнодорожных путей на территории порта составляет 1034 м, ширина - 1,524 м.

Использование автомобильного транспорта в речном порту позволяет обеспечить завоз-вывоз грузов в максимально сжатые сроки. Движение автомобилей осуществляется по обоим направлениям, и они максимально приближены к складам и путям с соблюдением необходимых габаритов.

В речном порту имеются подъездные и внутрипортовые автомобильные дороги, к которым относятся также хозяйственные дороги и пожарные подъезды. При въезде в речной порт имеется место для стоянки легковых автомобилей. Длина автомобильных дорог на территории порта составляет 300 м, ширина - 9,8 м.

В своей производственно-хозяйственной деятельности предприятие обладает следующими преимуществами:

 хорошее географическое расположение, позволяющее работать с тремя видами транспорта - водный, железнодорожный, автомобильный;

 наличие необходимых производственных мощностей, ремонтной базы;

 возможность добычи строительного песка в сравнительно отдаленных от города местах, перевозка его в порт, либо на причалы клиентуры;

 наличие достаточных складских площадей и помещений для переработки и хранения грузов.

Но имеются также и факторы, снижающие эффективность производственно-хозяйственной деятельности. К ним можно отнести:

 высокая энергоемкость, в связи с этим высокая стоимость продукции, услуг;

 наличие большого количества основных фондов, в настоящее время не используемых в производстве;

 снижение программ по жилищному и капитальному строительству;

 использование дорожно-строительными организациями не отведенных карьеров;

 реализация городом строительного песка с площадок, намытых под застройку новых жилых районов;

 низкая платежеспособность заказчиков, большой процент износа основных средств и другие факторы представляют серьезную угрозу дальнейшей работе предприятия.

Таким образом, можно говорить о том, что для реализации всех возложенных на предприятие задач по обеспечению им производственно-финансовой деятельности, по выполнению производственных заданий, а также в социальной сфере порт обладает достаточной материально-технической базой, обособленным имуществом и кадровым потенциалом.

**2 АНАЛИЗ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИЛИАЛА РТУП «БЕЛОРУССКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО» РЕЧНОЙ ПОРТ ГОМЕЛЬ**

## **2.1 Анализ динамики и структуры объемов транспортной продукции**

Продукцией транспорта является перевозка грузов и пассажиров. Для определения объема транспортной продукции используются различные измерители - натуральные, стоимостные, трудовые. Натуральными измерителями работы, выполняемой транспортными судами флота за определенный промежуток времени, являются такие показатели, как объем перевозок, грузооборот и пассажирооборот.

Объем грузовых перевозок определяется массой перевезенного груза, которая выражается в тоннах, а пассажирских - количеством перевезенных пассажиров. Объем перегрузочных работ также измеряется в тоннах. Для транспортного флота количество транспортной работы, выполняемой судами за известный промежуток времени, выраженное в тонно-километрах, называется грузооборотом. Он представляет собой произведение массы перевозимого груза в тоннах на расстояние в километрах. Аналогично определяется пассажирооборот, единицей измерения которого является пассажиро-километр.

Основные объемные показатели речного порта Гомель за пятилетний период (2006-2010 гг) представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1 - Объемные показатели работы предприятия за 2006-2010 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателей | Единица измере-ния | Годы | | | | |
|  |  | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Перевезено грузов | тыс. т | 207,5 | 313,1 | 490,5 | 637,2 | 661,6 |
| Грузооборот | тыс. т-км | 1715,4 | 2582,5 | 4632,1 | 8899,8 | 13693,7 |
| Перевезено пассажиров, в т.ч.: | тыс. чел. | 64,8 | 64,9 | 64,9 | 66,9 | 75,0 |
| - пригородным сообщением | | 24,1 | 24,2 | 23,5 | 21,5 | 18,5 |
| - местным сообщением (прогулочные) | | 40,7 | 40,7 | 41,4 | 45,5 | 56,5 |
| Пассажирооборот, в т.ч.: | тыс. пасс-км | 884,5 | 841,8 | 790,6 | 599,9 | 1137,6 |
| - пригородным сообщением | | 298,7 | 299,7 | 290,1 | 214,6 | 369,7 |
| - местным сообщением (прогулочные) | | 585,8 | 542,1 | 500,5 | 385,4 | 767,9 |
| Объем перегрузочных работ, в т.ч.: | тыс. т | 621,8 | 860,9 | 1442,0 | 1607,5 | 1665,0 |
| - судовые | | 414,9 | 626,1 | 991,4 | 1203,4 | 1051,4 |
| - кооперированные | | 206,9 | 234,8 | 450,7 | 447,0 | 613,6 |

По данным таблицы 2.1 проведен анализ грузоперевозок, результаты которого отражены в таблице 2.2.

Таблица 2.2 - Анализ грузовых перевозок по годам

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Базисная схема | | | | | | | |
|  | 2007 к 2006 | | 2008 к 2006 | | 2009 к 2006 | | 2010 к 2006 | |
|  | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % |
| Перевезено грузов, тыс. т | 105,6 | 150,9 | 283,0 | 236,4 | 429,7 | 307,1 | 454,1 | 318,8 |
| Грузооборот тыс. т-км | 867,1 | 150,5 | 2916,7 | 270,0 | 7184,4 | 518,8 | 11978,3 | 798,3 |
| Показатель | Цепная схема | | | | | | | |
|  | 2006 к 2005 | | 2007 к 2006 | | 2008 к 2007 | | 2009 к 2008 | |
|  | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % |
| Перевезено грузов, тыс. т | 105,6 | 150,9 | 177,4 | 156,7 | 146,7 | 129,9 | 24,4 | 103,8 |
| Грузооборот тыс. т-км | 867,1 | 150,5 | 2049,6 | 179,4 | 4267,7 | 192,1 | 4793,9 | 153,9 |

На основе данных таблицы 2.2 построим динамику грузовых перевозок по годам:

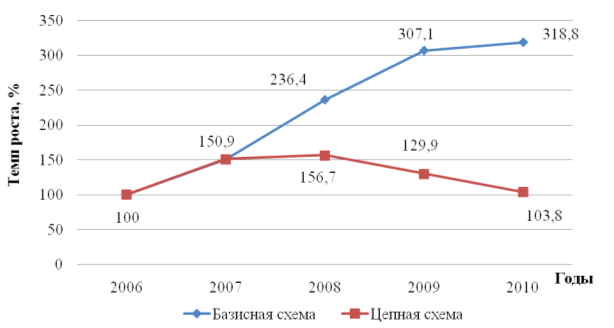


Рисунок 2.1 - **Динамика грузовых перевозок по годам**

На основе полученных данных можно рассчитать среднегодовые темпы роста объема произведенной продукции:

 (2.1)



т. е. среднегодовой темп роста составил 133,6 %, а объем грузовых перевозок увеличился за анализируемый период на 218,9 %.

Для грузооборота среднегодовой темп роста составил:



Грузооборот за анализируемый период увеличился на 698,3 % при среднегодовом темпе роста 168,1 %. В целом за пять анализируемых лет объем грузовых перевозок увеличился на 454,1 тыс. т., темп роста составил 318,8 %. И на протяжении пяти анализируемых лет наблюдается положительная динамика объема перевозок и грузооборота. Грузооборот увеличился в 2010 году по сравнению с 2006 годом в восемь раз или на 698,3 %. Анализ пассажирских перевозок отражен в таблице 2.3.

**Таблица 2.3 - Анализ пассажирских перевозок по годам**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Базисная схема | | | | | | | |
|  | 2007 к 2006 | | 2008 к 2006 | | 2009 к 2006 | | 2010 к 2006 | |
|  | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % |
| Перевезено пассажиров, тыс. чел.,в т.ч: | 0,1 | 100,2 | 0,1 | 100,2 | 2,1 | 103,2 | 10,2 | 115,7 |
| -пригородным сообщением | 0,1 | 100,4 | -0,6 | 97,5 | -2,6 | 89,2 | -5,6 | 76,8 |
| -местным сообщением (прогулочные) | 0,0 | 100,0 | 0,7 | 101,7 | 4,8 | 111,8 | 15,8 | 138,8 |
| Пассажиро-оборот, тыс. пасс-км, в т.ч: | -42,7 | 95,2 | -93,9 | 89,4 | -284,6 | 67,8 | 253,1 | 128,6 |
| -пригородным сообщением | 1,0 | 100,3 | -8,6 | 97,1 | -84,1 | 71,8 | 71,0 | 123,8 |
| -местным сообщением (прогулочные) | -43,7 | 92,5 | -85,3 | 85,4 | -200,4 | 65,8 | 182,1 | 131,1 |
| Показатель | Цепная схема | | | | | | | |
|  | 2007 к 2006 | | 2008 к 2007 | | 2009 к 2008 | | 2010 к 2009 | |
|  | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % |
| Перевезено пассажиров, тыс. чел.,в т.ч: | 0,1 | 100,2 | 0,0 | 100,0 | 2,0 | 103,1 | 8,1 | 112,1 |
| -пригородным сообщением | 0,1 | 100,4 | -0,7 | 97,1 | -2,0 | 91,5 | -3,0 | 86,0 |
| -местным сообщением (прогулочные) | 0,0 | 100,0 | 0,7 | 101,7 | 4,1 | 109,9 | 11,0 | 124,2 |
| Пассажиро-оборот, тыс. пасс-км, в т.ч: | -42,7 | 95,2 | -51,2 | 93,9 | -190,7 | 75,9 | 537,7 | 189,6 |
| -пригородным сообщением | 1,0 | 100,3 | -9,6 | 96,8 | -75,5 | 74,0 | 155,1 | 172,3 |
| -местным сообщением (прогулочные) | -43,7 | 92,5 | -41,6 | 92,3 | -115,1 | 77,0 | 382,5 | 199,2 |

На основании данных таблицы 2.3 построим динамику пассажирских перевозок по годам.

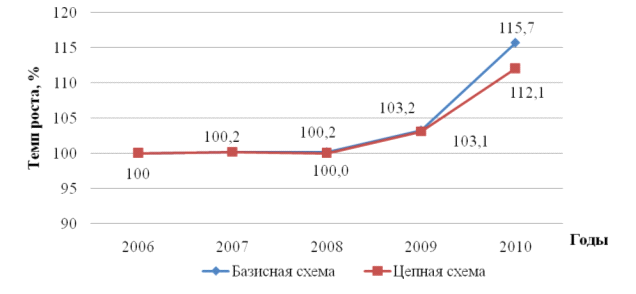


Рисунок 2.2 - Динамика пассажирских перевозок по годам

Среднегодовой темп прироста объема пассажирских перевозок составляет:



Объем пассажирских перевозок за пять лет увеличился на 15,7 % при среднегодовом темпе роста 103,7 %.

Среднегодовой темп снижения пассажирооборота составил:



Пассажирооборот за анализируемые пять лет увеличился на 89,6 % при среднегодовом темпе роста 106,4%.

Значительное увеличение пассажирооборота объясняется небольшой долей (30 - 40 %) пригородных перевозок и преобладающей долей местных перевозок, которые совершаются на небольшие расстояния. Отобразим эти показатели на рисунке 2.3.

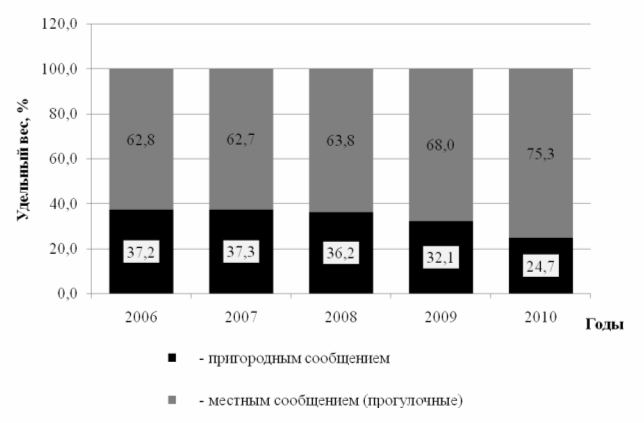


Рисунок 2.3 - Структура пассажирских перевозок по годам

На протяжении анализируемого периода объем пассажирских перевозок увеличился на 10,2 тыс. чел, что составило 15,7 %. Значительное увеличение объема пассажирских перевозок наблюдалось в 2010 году по сравнению с 2006 годом (на 15,7% прироста), в предыдущие годы объем перевозок пассажиров менялся незначительно.

Структура пассажирских перевозок за исследуемый период менялась незначительно. Доля пригородных перевозок в общей массе не превышала за 5 лет 38 %.

Анализ перегрузочных работ представлен в таблице 2.4.

Таблица 2.4 - Анализ перегрузочных работ по годам

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Базисная схема | | | | | | | |
|  | 2007 к 2006 | | 2008 к 2006 | | 2009 к 2006 | | 2010 к 2006 | |
|  | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % |
| Объем перегрузочных работ, тыс. т, в т.ч: | 239,1 | 138,5 | 820,2 | 231,9 | 985,7 | 258,5 | 1043,2 | 267,8 |
| - судовые | 211,2 | 150,9 | 576,5 | 238,9 | 788,5 | 290,0 | 636,5 | 253,4 |
| -коопери-рованные | 27,9 | 113,5 | 243,8 | 217,8 | 240,1 | 216,0 | 406,7 | 296,6 |
| Показатель | Цепная схема | | | | | | | |
|  | 2007 к 2006 | | 2008 к 2006 | | 2009 к 2006 | | 2010 к 2006 | |
|  | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % | Откло-нение, +/- | Темп роста, % |
| Объем перегрузочных работ, тыс. т, в т.ч: | 239,1 | 138,5 | 581,1 | 167,5 | 165,5 | 111,5 | 57,5 | 103,6 |
| - судовые | 211,2 | 150,9 | 365,3 | 158,3 | 212,0 | 121,4 | -152,0 | 87,4 |
| -коопери-рованные | 27,9 | 113,5 | 215,9 | 192,0 | -3,7 | 99,2 | 166,6 | 137,3 |

Динамика перегрузочных работ по годам отображена на рисунке 2.4.

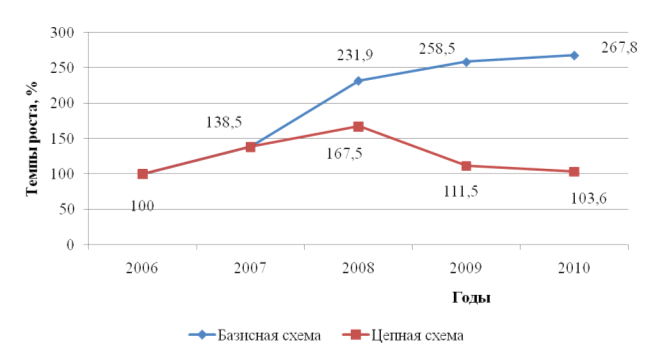


Рисунок 2.4 - Динамика перегрузочных работ

Среднегодовой темп прироста объема погрузочно-разгрузочных работ по порту составляет:



За пять лет объем погрузочно-разгрузочных работ в тоннах увеличился на 167,8 % при среднегодовом темпе роста 127,9 %.

Структура перегрузочных работ показана на рисунке 2.5.

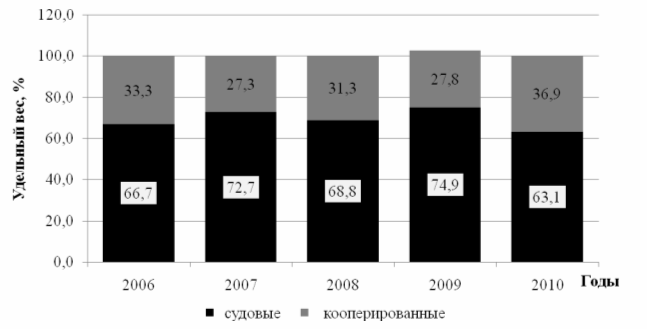


Рисунок 2.5 - Структура перегрузочных работ

Структура перегрузочных работ менялась незначительно, т.е. на протяжении анализируемых лет доля судовых работ составляла 60-70 % в общем объеме перегрузочных работ.

На протяжении всего анализируемого периода (2006-2010 гг.) наблюдается положительная динамика объема перегрузочных работ. Несмотря на снижение на 13,6 % объема перегрузочных работ в 2010 году по сравнению с 2009 годом, в целом за анализируемый период объем работ увеличился на 1043,2 тыс. т или на 167,8 %.

Анализ объемных показателей свидетельствует о том, что предприятие за исследуемый период стабильно наращивает объемы производства (перевозки грузов, пассажиров, переработка грузов). Преобладают все же работы по переработке грузов, так как они осуществляются круглогодично, т.е. и в межнавигационный период, а перевозки осуществляются в навигационный период, который составляет 225 суток для рек Беларуси и длится с 1 апреля до 15 ноября. Доля пассажирских перевозок очень мала в общем объеме производства. Порт осуществляет перевозку пассажиров в пригородном (дачном) сообщении и организовывает прогулочные рейсы. В последние годы в пригородном сообщении, куда можно было добраться только водным транспортом, открыты автотранспортные линии. В связи с этим произошло перераспределение пассажиров на автомобильный транспорт. Пассажирский водный транспорт используется в основном на прогулочных рейсах.

## **2.2 Анализ финансовых результатов деятельности предприятия**

Финансовая деятельность  это рабочий язык бизнеса, и практически невозможно анализировать операции или результаты работы предприятия иначе, чем через финансовые показатели.

Стремясь решить конкретные вопросы и получить квалифицированную оценку финансового положения, руководители предприятий все чаще начинают прибегать к помощи финансового анализа, значение отвлеченных данных баланса или отчета о финансовых результатах весьма невелико, если их рассматривать в отрыве друг от друга. Поэтому для объективной оценки финансового положения необходимо перейти к определенным ценностным соотношениям основных факторов - финансовым показателям.

Проведем анализ динамики доходов предприятия. Для этого доходы предприятия приведем в сопоставимый вид с помощью индексов цен тарифов грузовых перевозок за 2006-2010 гг., которые представлены в таблице 2.5.

Таблица 2.5-Индексы приведения показателей к сопоставимому виду

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| 1,415 | 1,301 | 1,222 | 1,088 | 1,000 |

В таблице 2.6 представлен анализ доходов речного порта Гомель за пять лет в сопоставимых ценах.

Таблица 2.6 - Анализ доходов речного порта Гомель в сопоставимых ценах

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Доходы в текущих ценах, всего (без НДС), млн. руб. | 1321 | 2015 | 3892 | 5760 | 11745 |
| Индекс тарифов грузовых перевозок | 1,415 | 1,301 | 1,222 | 1,088 | 1,000 |
| Доходы в сопоставимых ценах, млн. руб. | 3233,2 | 3485,4 | 5174,6 | 6266,9 | 11745,0 |
| Темп роста сопоставимых доходов по базисной схеме, % | 100,0 | 107,8 | 160,0 | 193,8 | 363,3 |
| Темп роста сопоставимых доходов по цепной схеме, % | 100,0 | 107,8 | 148,5 | 121,1 | 187,4 |

Расчет темпов роста доходов по среднегеометрической в нашем случае будет:



Выполненный анализ показал, что за пять лет доходы речного порта Гомель в сопоставимых ценах увеличились на 263,3 % при среднегодовом темпе роста 138,1 %.

Динамика доходов предприятия в базисных и цепных темпах роста представлена на рисунке 2.6.

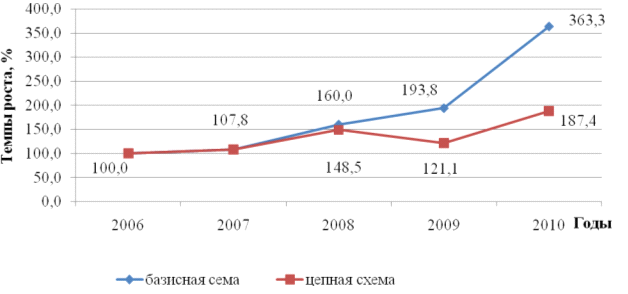


Рисунок 2.6 - Динамика доходов речного порта Гомель в сопоставимых ценах

В целом за анализируемый период времени доходы предприятия увеличились на 263,3 % или на 8511,8 млн. руб. По аналогии выполним анализ динамики расходов речного порта за ряд лет в сопоставимых ценах. В таблице 2.7 представлен анализ расходов речного порта Гомель за пять лет в сопоставимых ценах.

По среднегеометрической среднегодовой темп прироста расходов по речному порту составил:



За анализируемый период уровень расходов речного порта Гомель в сопоставимых ценах увеличились на 262,9 % при среднегодовом темпе роста 138,0%.

Таблица 2.7 - **Анализ расходов предприятия в сопоставимых ценах**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Расходы в текущих ценах всего, млн. руб. | 1139 | 1660 | 3439 | 4803 | 10117 |
| Индекс тарифов грузовых перевозок | 1,415 | 1,301 | 1,222 | 1,088 | 1,000 |
| Расходы в сопоставимых ценах, млн. руб. | 2787,8 | 2871,3 | 4572,3 | 5225,7 | 10117,0 |
| Темп роста сопоставимых расходов по базисной схеме, % | 100,0 | 103,0 | 164,0 | 187,4 | 362,9 |
| Темп роста сопоставимых расходов по цепной схеме, % | 100,0 | 103,0 | 159,2 | 114,3 | 193,6 |

Динамика расходов речного порта Гомель в базисных и цепных темпах роста представлена на рисунке 2.7.

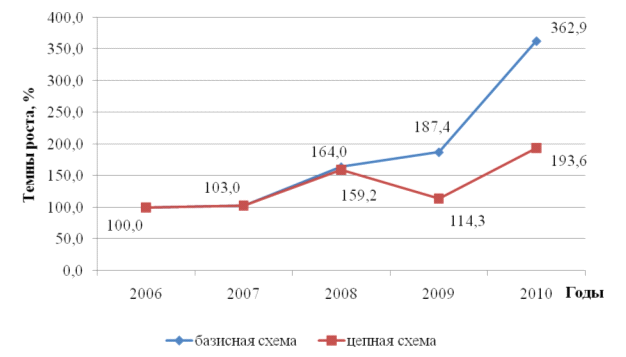


Рисунок 2.7 - Динамика расходов речного порта Гомель в сопоставимых ценах

Таким образом, по результатам выполненного анализа можно сделать вывод, что рост доходов за пять анализируемых лет составил 8511,8 млн. руб. в сопоставимых ценах или 363,3 %. Рост расходов предприятия за тот же период составил 362,9 % или 7329,2 млн. руб. в сопоставимых ценах.

В целом рост доходов предприятия за анализируемый период в сопоставимых ценах выше роста расходов на 0,2 процентных пункта, а среднегодовой темп прироста доходов опережает прирост расходов на 0,1 процентных пункта. Этот факт является положительной стороной в управлении предприятием. Выполним анализ прибыльности предприятия. Цель анализа прибыльности- оценить способность предприятия приносить доход на вложенные в текущую деятельность средства. Анализ прибыльности необходимо начинать с общей характеристики доходностиотдельных направлений деятельности предприятия, а также описания динамики изменения доходности в течение анализируемого периода. Проанализируем изменение прибыли от основной деятельности, балансовой прибыли и чистой прибыли, приведенных в сопоставимый вид с помощью определенных ранее агрегатных индексов пересчета.

Прибыль от основной деятельности(прибыль от реализации) представляет собой разность между выручкой от реализации и затратами на реализованную продукцию. Экономический смысл прибыли от основной деятельности состоит в оценке эффективности производственной деятельности предприятия. Балансовая прибыль (прибыль до налогообложения)представляет собой массу прибыли до ее налогообложения. Поэтому иногда эта строка именуется как «Прибыль до уплаты налогов». Балансовая прибыль формируется из прибыли (убытков) от основной деятельности, а также прочих операционных и прочих внереализационных доходов (расходов). Чистая прибыль -прибыль, остающаяся в распоряжении предприятия после уплаты налогов - ключевая характеристика эффективности деятельности предприятия. Чистая прибыль является основным источником увеличения собственного капитала предприятия. Показатель рассчитывается как разница между Балансовой прибылью и налогом на прибыль. Приводить показатели в сопоставимый вид будем с помощью индекса тарифов на грузовые перевозки за 2010 год.

В таблице 2.8 на основании Отчетов о прибылях и убытках приведен анализ прибыльности речного порта Гомель за 5-летний период.

Таблица 2.8 - Анализ прибыльности речного порта Гомель

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Индекс тарифов на грузовые перевозки | 1,415 | 1,301 | 1,222 | 1,088 | 1,000 |
| Прибыль от реализации в текущих ценах, млн. руб. | 182 | 355 | 453 | 957 | 1628,0 |
| Прибыль от реализации в сопоставимых ценах, млн. руб. | 445,5 | 614,1 | 602,3 | 1041,2 | 1628,0 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Темпы роста в % по базисной схеме | 100,0 | 137,8 | 135,2 | 233,7 | 365,5 |
| Прибыль (убыток) от операционной деятельности, млн. руб. | 29 | 33 | 0 | 0 | 0 |
| Прибыль (убыток) от внереализаци-онных доходов и расходов, млн. руб. | 6 | -135 | -133 | -264 | -672 |
| Прибыль до налогообложения в текущих ценах, млн. руб. | 217 | 253 | 320 | 693 | 956 |
| Прибыль до налогообложения в сопоставимых ценах, млн. руб. | 531,1 | 437,6 | 425,5 | 754,0 | 956,0 |
| Темпы роста в % по базисной схеме | 100,0 | 82,4 | 97,2 | 177,2 | 126,8 |
| Чистая прибыль в текущих ценах, млн. руб. | 0 | 1 | 21 | 296 | 412,0 |
| Чистая прибыль в сопоставимых ценах, млн. руб. | 0,0 | 1,7 | 27,9 | 322,0 | 412,0 |
| Темпы роста в % по базисной схеме | 100,0 | 0,0 | 1614,1 | 1153,5 | 127,9 |

Темпы роста основных видов прибыли в сопоставимых ценах речного порта Гомель по базисной схеме представлены на рисунке 2.8.

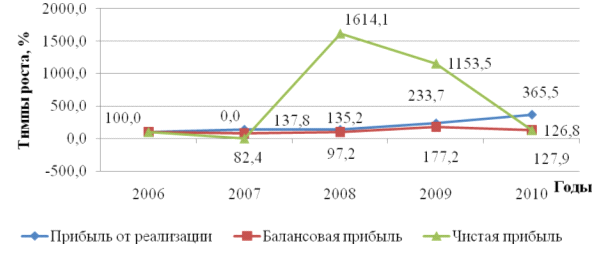


Рисунок 2.8 - Динамика темпов роста видов прибыли

С точки зрения устойчивости предприятия в перспективе, целесообразно, чтобы основная часть доходов формировалась за счет основной деятельности, но не за счет прочих операций, носящих случайный характер (прочие операционные и внереализационные доходы). Данное утверждение характерно для речного порта Гомель - основная часть доходов предприятия формируется за счет прибыли от основной деятельности. Как показывает анализ за период с 2006 г. по 2010 г. прибыль от реализации в сопоставимых ценах увеличилась в 3,6 раза или на 265,5 %. За период 2006-2010 гг. чистая прибыль предприятия выросла на 100 % или на 412,0 млн. руб., несмотря на тот факт, что в 2006 г предприятие не имело чистой прибыли, но с 2007 года отмечается увеличение ее уровня.

Немаловажное значение для оценки эффективности деятельности предприятия за анализируемый период имеет анализ показателей деловой активности предприятия.

Рентабельность продаж по основной деятельности показывает долю прибыли от основной деятельности в выручке от реализации (без НДС).

 (2.2)

Показатели прибыльности всей деятельности рассчитываются аналогично показателям прибыльности основной деятельности, но при этом анализируется деятельность предприятия в целом. В частности, рентабельность производства рассчитывается как отношение балансовой прибыли к общей величине текущих затрат периода.

 (2.3)

Рентабельность производства по чистой прибыли показывает, сколько рублей чистой прибыли приходится на один рубль текущих затрат.

 (2.4)

В таблице 2.9 приведены показатели рентабельности речного порта Гомель за 5-летний период, а на рисунке 2.9 - динамика данных показателей.

Таблица 2.9 - Показатели рентабельности речного порта Гомель

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Рентабельность продаж, % | 13,78 | 18,99 | 18,63 | 32,20 | 50,35 |
| Рентабельность производства, % | 19,05 | 15,24 | 9,31 | 14,43 | 9,45 |
| Рентабельность производства по чистой прибыли, % | 0,00 | 0,06 | 0,61 | 6,16 | 4,07 |

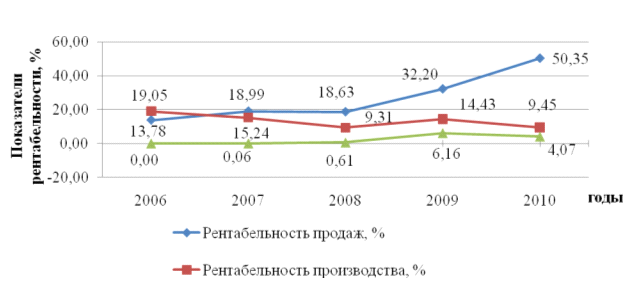


Рисунок 2.9 - Динамика показателей рентабельности предприятия

Показатели рентабельности являются важными характеристиками факторной среды формирования прибыли организаций.

Анализ рентабельности предполагает, прежде всего, определение величины этого показателя, уточнение его слагаемых. Показатели рентабельности, применяемые в экономических расчетах, характеризуют относительную рентабельность. Различают показатели рентабельности работ и услуг и рентабельности организации. Рентабельность работ и услуг применяют в трех вариантах: реализованной продукции, товарной продукции и единицы работ и услуг. Показатель рентабельности реализованных работ и услуг позволяет определить долю прибыли в выручке от реализации продукции и чистой прибыли на 1000 руб. реализации.

Основными причинами, повлекшими снижение рентабельности реализованных работ и услуг, является изменение структуры транспортной продукции (увеличение пассажирских перевозок) в сторону более трудоемких и, соответственно, рост себестоимости товарной продукции над среднереализационными ценами. Из-за низкой покупательной способности населения республики повышение цен на продукцию влечет за собой проблемы со сбытом транспортной продукции, в то же время сырье и материалы, энергоресурсы и транспортные расходы дорожают.

## **2.3 Анализ себестоимости транспортной продукции**

Экономичность работы предприятий характеризуется прежде всего себестоимостью продукции, которая представляет собой выраженные в денежной форме текущие затраты предприятия на производство и реализацию продукции. В ней находят свое отражение стоимость потребленных оборотных фондов: снашиваемая в процессе производства доля основных фондов (в виде амортизационных отчислений), доля живого труда в виде заработной платы и часть продукта для общества в виде отчислений на социальные нужды и налоги, входящие в себестоимость (подоходный налог, отчисления в дорожные фонды и т.д.).

В ходе производственно-хозяйственной деятельности, эти затраты должны возмещаться за счет выручки от реализации изготовленной продукции.

Себестоимость служит основой соизмерения расходов и доходов. Снижение себестоимости продукции является важнейшим фактором увеличения прибыли, роста эффективности производства. Это достигается путем экономии труда, энергии, сырья и материалов, рационального использования оборудования и производственных мощностей, увеличения объемов производства, сокращения различных потерь и ликвидации непроизводственных расходов.

Таблица 2.10- Анализ себестоимости транспортной продукции речного порта Гомель за 2006-2010 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Объем произведенной продукции (работ, услуг) в текущих ценах за вычетом начисленных налогов и сборов из выручки, млн. руб. | 1258,0 | 2015,0 | 3892,0 | 5760,0 | 11745,0 |
| Индекс тарифов грузовых перевозок | 1,415 | 1,301 | 1,222 | 1,088 | 1,000 |
| Объем произведенной продукции (работ, услуг) в сопоставимых ценах за вычетом начисленных налогов и сборов из выручки, млн. руб. | 3079,0 | 3485,4 | 5174,6 | 6266,9 | 11745,0 |
| Затраты на производство продукции (работ, услуг) в текущих ценах, млн. руб. | 1139,0 | 1660,0 | 3439,0 | 4803,0 | 10117,0 |
| Затраты на производство продукции (работ, услуг) в сопоставимых ценах, млн. руб. | 2787,8 | 2871,3 | 4572,3 | 5225,7 | 10117,0 |
| Затраты на 1 руб. транспортной продукции в сопоставимых ценах, руб. | 0,905 | 0,824 | 0,884 | 0,834 | 0,861 |
| Темп роста затрат на 1 руб. транспортной продукции в сопоставимых ценах по базисной схеме, % | 100,0 | 91,0 | 97,6 | 92,1 | 95,1 |
| Темп роста затрат на 1 руб. транспортной продукции в сопоставимых ценах по цепной схеме, % | 100,0 | 91,0 | 107,3 | 94,4 | 97,5 |

Расчет темпов роста затрат на 1 руб. товарной продукции (работ, услуг) в сопоставимых ценах по среднегеометрической в нашем случае будет:



Выполненный анализ показал, что за пять лет затраты на 1 руб. транспортной продукции речного порта Гомель в сопоставимых ценах снизились на 4,9 % при среднегодовом темпе снижения 2,7 %.

В заключение анализа объема производства и реализации транспортной продукции речного порта Гомель определим резервы его роста. Для этого проанализируем структуру затрат предприятия на производство и реализацию продукции. Данные для анализа сведены в таблицу 2.11.

Таблица 2.11 - Анализ затрат порта на производство продукции (работ, услуг) по элементам затрат за 2008-2010 гг.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование статей расходов | 2008 | | 2009 | | 2010 | | Отклонение(+,-) | |
|  | сумма, млн. руб. | удельный вес, % | сумма, млн. руб. | удельный вес, % | сумма, млн. руб. | удельный вес, % | 2008 от 2007 | 2009 от 2008 |
| Сырье и материалы Топливо Электроэнергия Услуги сторонних организаций Прочие материальные затраты Материальные затраты, всего: Оплата труда Отчисления на социальные нужды Амортизация Прочие Итого, в том числе: | 239,0 635,0 140,0 245,0 30,0 1289,0 1204,0 376,0 262,0 308,0 3439,0 | 6,9 18,5 4,1 7,1 0,9 37,5 35,0 10,9 7,6 9,0 100 | 358,0 602,0 141,0 817,0 2,0 1920,0 1350,0 415,0 665,0 453,0 4803 | 7,5 12,5 2,9 16,9 0,1 40,0 28,1 8,6 13,8 9,5 100 | 746,0 1954,0 309,0 1577,0 2 4588,0 2813,0 848,0 893,0 975,0 10117 | 7,4 19,3 3,1 15,6 0,02 45,4 27,8 8,4 8,8 9,6 100,0 | +0,6 -6,0 -1,2 +9,9 -0,7 +2,5 -6,9 -2,3 +6,2 +0,5 - | -0,08 6,8 0,2 -1,3 0,01 5,4 -0,3 -0,2 -5,0 0,1 - |
| Переменные расходы Постоянные расходы | 2079 1360 | 60,5 39,5 | 2802 2001 | 58,3 41,7 | 6191,6 3925,4 | 61,2 38,8 | -2,2 +2,2 | 2,9 -2,9 |

Из таблицы 2.11 видно, что в затратах на производство транспортной продукции за 2008-2010 годы основной удельный вес занимают материальные затраты (до 45%), затраты на оплату труда с отчислениями на социальные нужды (свыше 40%) и амортизация основных средств (свыше 13%). Анализ структуры материальных затрат порта на производство продукции свидетельствует о том, что данное производство является энергоемким: расходы на энергоносители за анализируемый период составляют до 20 %. Таким образом, эффективность использования трудовых и энергоресурсов является главным резервом для увеличения прибыльности предприятия.

**2.4 Анализ производительности труда и средней заработной платы**

Один и тот же результат в процессе производства может быть получен при различной степени эффективности труда. Мера эффективности труда в процессе производства получила название производительности труда. Иными словами, под производительностью труда понимается его результативность или способность человека производить за единицу рабочего времени определенный объем продукции.

На рабочем месте, в цехе, на предприятии производительность труда определяется количеством продукции, которую производит рабочий за единицу времени (выработка), или количеством времени, затрачиваемого на изготовление единицы продукции (трудоемкость).

Среднегодовая выработка продукции одним рабочим является наиболее обобщающим показателем производительности труда.

Обеспечение экономически обоснованных соотношений между темпами роста средней заработной платы и производительности труда является одним из важнейших условий эффективности хозяйствования организаций различных организационно-правовых форм. Нарушение объективного экономического требования опережающего роста производительности труда, необоснованное повышение заработной платы оказывает негативное воздействие на пропорции меры труда и его оплаты.

На складывающиеся соотношения темпов роста средней заработной платы и производительности труда оказывает влияние степень использования имеющихся резервов роста производительности труда, с одной стороны, и правильное, экономически обоснованное расходование фондов заработной платы, с другой стороны. Для оценки общих результатов производственно-хозяйственной деятельности используется показатель средней заработной платы в расчете на одного работника с учетом выплат как включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), так и выплачиваемых из прибыли, и показатель производительности труда.

Для изучения динамики производительности труда и средней заработной платы показатели для их расчета необходимо перевести в сопоставимый вид. Для этого используем индекс тарифов на грузовые перевозки, приведенный в таблице 2.6.

Расчет показателей произведем в таблице 2.12.

Таблица 2.12 - Показатели для расчета производительности труда

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Доходы в сопоставимых ценах, млн. руб. | 3233,2 | 3233,2 | 3233,2 | 3233,2 | 3233,2 |
| Среднемесячная заработная плата в текущих ценах, тыс. руб. | 522,0 | 592,9 | 851,4 | 931,5 | 1141,6 |
| Среднемесячная заработная плата в сопоставимых ценах, тыс.руб. | 1277,627 | 1025,675 | 1132,018 | 1013,565 | 1141,659 |

Анализ темпов роста производительности труда и среднемесячной заработной платы представлен в таблице 2.13.

Таблица 2.13 - Анализ темпов роста производительности труда и средней заработной платы по порту в сопоставимых ценах

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Среднемесячная заработная плата в сопоставимых ценах, руб. | 1277627,8 | 1025675,8 | 1132018,8 | 1013565,6 | 1141659,0 |
| Темп роста заработной платы по базисной схеме, % | 100 | 80,3 | 88,6 | 79,3 | 89,4 |
| Темп роста заработной платы по цепной схеме, % | 100 | 80,3 | 110,4 | 89,5 | 112,6 |
| Производительность труда в сопоставимых ценах, тыс. руб./чел. год | 54,67 | 58,16 | 59,64 | 58,25 | 55,12 |
| Темп роста производительности труда по базисной схеме, % | 100 | 106,4 | 109,1 | 106,5 | 100,8 |
| Темп роста производительности труда по цепной схеме, % | 100 | 106,4 | 102,5 | 97,7 | 94,6 |

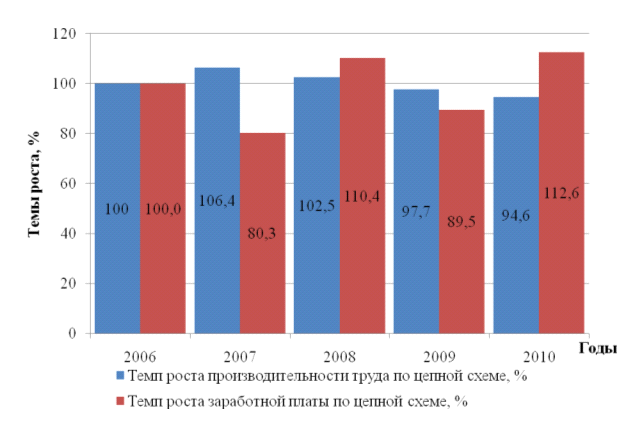


Рисунок 2.10 - Динамика темпов роста среднемесячной заработной платы и производительности труда

Анализ данных таблицы 2.13 свидетельствует о том, что по речному порту Гомель среднемесячная заработная плата в сопоставимых ценах за исследуемый период уменьшилась на 10,6 %, а производительность труда за анализируемый период уменьшилась на 5,4 %, т.е. темпы роста заработной платы не опережают темпы роста производительности труда (рисунок 2.11).

Если темп роста заработной платы опережает темп роста производительности труда, то такая модель стимулирует рост производительности труда, но порождает инфляцию. Слишком высокие темпы роста заработной платы нарушают связь между затратами труда и его оплатой, что так же приводит к снижению его производительности.

Таким образом, грамотная политика в области оплаты труда позволяет повышать его производительность, а, следовательно, эффективность использования рабочей силы.

**2.5 Анализ финансового состояния предприятия**

Финансовое состояние предприятия - комплексное понятие, характеризующееся обеспеченностью финансовыми ресурсами, необходимыми для нормальной производственной, коммерческой и других видов деятельности субъекта хозяйствования, целесообразностью и эффективностью их размещения и использования, финансовыми взаимоотношениями с другими субъектами хозяйствования, платежеспособностью и финансовой устойчивостью.

Анализ финансовой устойчивости на определенную дату позволяет установить, насколько рационально предприятие управляет собственными и заемными средствами в течение периода времени. Недостаточная финансовая устойчивость может привести к неплатежеспособности предприятия, т.е. к отсутствию денежных средств, необходимых для расчетов с внешними и внутренними партнерами, а также с государством.

Для характеристики финансового состояния предприятия используются абсолютные и относительные показатели. Относительные показатели - это преимущественно финансовые коэффициенты, представляющие собой отношение соответствующих групп статей актива и пассива баланса, либо отношение определенных групп статей актива (пассива) между собой к итогу баланса.

Коэффициент текущей ликвидности (покрытия баланса) kl дает общую оценку ликвидности активов, показывая, сколько рублей текущих активов приходится на один рубль текущих обязательств:

 (2.5)

где *ОА* - общая величина оборотных активов предприятия,

*КО* - краткосрочные обязательства.

Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами отражает меру покрытия оборотных активов собственными оборотными средствами и определяется как отношение собственных оборотных средств к общей сумме оборотных активов.

Коэффициент обеспеченности финансовых обязательств активами показывает меру покрытия финансовых обязательств предприятия собственными активами, определяется отношением краткосрочных обязательств к валюте баланса.

Рассчитаем показатели, характеризующие структуру балансаречного порта Гомельза 2006-2010 гг. в таблице 2.14.

Таблица 2.14 - Показатели структуры баланса речного порта Гомель за 2006-2010 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1.Оборотные активы, млн. руб. | 946 | 1207 | 1510 | 2310 | 4151 |
| 2.Краткосрочные обязательства, млн. руб. | 274 | 370 | 483 | 738 | 1712 |
| 3.Долгосрочные кредиты и займы, млн.руб. | - | - | 81 | 131 | 172 |
| 4.Коэффициент текущей ликвидности(с.1/с.2-с.3) | 3,45 | 3,43 | 3,76 | 3,81 | 2,7 |
| 5.Собственный оборотный капитал (с.1-с.2+с.3) | 672 | 837 | 1108 | 1703 | 2611 |
| 6.Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами (с5/с.1) | 0,71 | 0,69 | 0,73 | 0,74 | 0,629 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 7.Валюта баланса, млн.руб. | 9263 | 9642 | 10969 | 12486 | 15888 |
| 8.Коэффициент обеспеченности финансовых обязательств активами (с.2/с.7) | 0,03 | 0,04 | 0,04 | 0,06 | 0,108 |

Рассматривая показатели структуры баланса по данным таблицы 2.20 можно отметить, что предприятие имеет удовлетворительную структуру баланса в 2006-2010 годах, так как два показателя выполнены, что говорит об удовлетворительной ликвидности, и достатке собственных оборотных средств.

Выявлено, что коэффициент текущей ликвидности снизился за 2006-2010 гг. с 3,45 до 2,7, что все равно выше норматива (норматив для транспорта 1,3, утвержденный Министерством финансов, Министерством экономики и Министерством статистики и анализа Республики Беларусь). Это означает, что организация может погасить 270 % своих обязательств, при условии использования всех оборотных средств.

Также в 2010 году по сравнению с 2006 годом снизился коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами (составил в 2010 году 0,629) что все равно выше норматива (норматив 0,10) и характеризует снижение собственных оборотных средств, необходимых для финансовой устойчивости организации. Кроме того, это свидетельствует о том, что организация использует 62,9 % собственного капитала в формировании оборотных средств.

Коэффициент обеспеченности финансовых обязательств активами увеличился и составил в 2010 году 0,108. Это говорит об увеличении способности организации рассчитаться со своими финансовыми обязательствами после реализации активов.

Все эти показатели в целом положительно характеризуют финансовое состояние организации.

Проведенный анализ производственно-финансовой деятельности речного порта Гомель позволяет сделать вывод, что в исследуемый период у предприятия наметилась положительная тенденция к улучшению всех производственных и финансовых показателей его деятельности.

**3. Маркетинговые стратегии на рынке туристических услуг с участием внутреннего водного транспорта**

Глубокие экономические преобразования в Республике Беларусь, связанные со становлением и развитием рыночных отношений, вызвали необходимость дальнейшего совершенствования управления национальной экономикой и ее отраслями, включая водный транспорт. Сегодня удовлетворение реальных нужд и потребностей является насущной проблемой любой производственной отрасли. Немаловажная роль в решении данной задачи отводится применению маркетинга в ежедневной управленческой деятельности. Использование маркетинговых принципов становится неотъемлемой принадлежностью стратегии и тактики поведения любого транспортного предприятия. Внедрение маркетинга в условиях разгосударствления и приватизации предприятий позволит даже при определенных экономических трудностях улучшать положение на рынке. В области реализации маркетинга на водном транспорте в республике сделаны лишь первые шаги, поэтому предстоит еще большая работа как по разработке методологии маркетинга, так и по применению маркетинга с учетом специфики работы водного транспорта.

#### На протяжении многолетней истории благодаря своему назначению - быть связующим звеном между производителем и потребителем - водный транспорт способствовал возникновению, расширению и углублению хозяйственных связей. Негативное наследие ранее существовавшего государственного устройства и его планово-распределительной системы привело к структурной и территориальной несбалансированности экономики, технологической отсталости не только промышленности, но и транспорта. Неразвитость рыночных инфраструктур и высокая степень монополизации будет еще долго определять экономический базис водного транспорта.

Развитие маркетинга - один из важнейших способов активизации конкурентных начал рыночной экономики. С позиций маркетинга требуется интеграция всех видов деятельности, связанных с товарами и услугами: стратегическое и тактическое планирование, изучение рынка транспортных услуг, грузовладельцев и конкурентов, анализ внутренней и внешней среды, ценообразование и тарифная политика, коммуникационная политика и рекламная деятельность.

Разработка методологических основ маркетинга на водном транспорте неотделима от общих принципов маркетинга товаров и услуг. Поэтому вначале необходимо рассмотреть взаимосвязь промышленного производства с транспортом, в частности, роль, место и значение водного транспорта в производстве и распределении промышленных товаров.

Ма́ркетинговая страте́гия - процесс планирования и реализации различных маркетинговых мероприятий, которые подчинены достижению поставленных перед компанией (фирмой, организацией, бизнес-структурой) целей. Маркетинговая стратегия является составным элементом общей стратегии компании, определяя основные направления деятельности компании на рынке в отношении потребителей и конкурентов. Маркетинговая стратегия компании зависит от ее существующего положения на рынке, оценки перспектив изменения рынка и будущих действий конкурентов, поставленных целей и существующих ресурсных ограничений. Маркетинговая стратегия является фундаментом маркетинговой деятельности компании. Все мероприятия в области маркетинга, рекламы, связей с общественностью (PR) и продаж должны работать в одном направлении, а значит - согласовываться с данной стратегией и не противоречить ей. Именно такие мероприятия и реализовывают маркетинговую стратегию на практике, претворяя ее в жизнь.

Если маркетинговая стратегия - это ствол дерева, то реклама, связи с общественностью (PR), выставки, полиграфическая продукция, места продаж, торговые представители и др. - его ветви. Поэтому маркетинговая стратегия будет максимально эффективной только в том случае, если все тактические шаги последовательны и являются ее следствием. Отсутствует однозначная трактовка этого термина. Часто происходит подмена понятий, маркетинговая стратегия отождествляется со стратегией бизнеса, либо рассматривается как набор маркетинговых действий. В терминологии Филиппа Котлера, суть стратегического маркетинга выражает формула "сегментирование, целеопределение, позиционирование" (СЦП). То есть ключевыми понятиями маркетинговой стратегии являются: сегменты рынка, цели в отношении рынка и его сегментов, позиция компании на рынке и разрабатываемые на их основе альтернативные решения в отношении комплекса маркетинга. Маркетинговая стратегия - это средства, с помощью которых должна быть достигнута маркетинговая цель. Обычно ее характеризуют целевой рынок и программа его освоения. Важно: - маркетинговая стратегия разрабатывается в рамках общей корпоративной стратегии и должна быть с ней согласована. Процедура согласования может быть итерационной. - маркетинговая стратегия во многом определяется сферой деятельности компании, ее положением на рынке (является ли она лидером. последователем, занимает рыночную нишу и пр.), а также ее устремлениями (стать первым и пр.). То есть конкурентная позиция компании и ее стратегические задачи являются важными факторами формирования маркетинговой стратегии. - в динамичном и изменчивом мире компании все чаще ориентируются не на сохранение или увеличение доли существующего рынка, а на поиск новых или расширение существующих источников формирования добавленной стоимости (создание новых рынков). - маркетинговая стратегия должна превратиться в связанный набор стратегий операционного уровня (стратегия сбыта, стратегия рекламы, ценообразования и пр.).

## **3.1 Маркетинговые исследования туристического продукта**

Успех коммерческой деятельности на рынке туризма определяется, в первую очередь, привлекательным туристическим продуктом. Но туристический продукт одновременно представляет собой совокупность весьма сложных разнородных элементов:

 природные ресурсы (воздух, вода, солнце, ландшафт и пр.), исторические, культурные, архитектурные достопримечательности, которые могут привлечь туриста и побудить его совершить путешествие;

 оборудование (средства размещения туристов, рестораны, оборудование для отдыха, занятий спортом и т.д.), которое само по себе не является фактором, влияющим на мотивацию путешествия, но при его отсутствии возникают многочисленные препятствия возможному путешествию;

 возможности передвижения, которые в определенной мере зависят от моды на различные виды транспорта, используемые туристами. Такие возможности оцениваются, скорее всего, с точки зрения их экономической доступности, чем с точки зрения быстроты передвижения.

Как известно туристический продукт  это любая услуга, удовлетворяющая потребности туристов во время путешествий и подлежащая оплате с их стороны. На практике действует понятие основных и дополнительных услуг. Однако с точки зрения потребительских свойств, каких-либо существенных различий между ними нет. Так, включенные в комплексное обслуживание экскурсии считаются основными услугами, но если их турист приобретает самостоятельно в месте пребывания, то они уже становятся дополнительными.

При определении рыночных возможностей туристического предприятия весьма полезным может быть опыт маркетинговой деятельности по исследованию жизненного цикла товаров.

Концепция жизненного цикла товаров исходит из того, что любой товар, какими бы великолепными потребительскими свойствами он ни обладал, рано или поздно вытесняется с рынка другим, более совершенным товаром. Постоянно только наличие потребностей, а средства их удовлетворения изменяются. Каждый предложенный на рынок товар имеет определенный цикл жизни, в течение которого он находит своих покупателей.

Таким образом, существование жизненного цикла туристического продукта означает, что перед фирмой встают три крупные проблемы. Во-первых, она должна своевременно изыскивать новые продукты для замены находящихся в стадии спада (проблема разработки новинок). И, во-вторых, фирма должна уметь эффективно организовывать работу с ныне существующими продуктами на каждой из стадий их жизненного цикла (проблема стратегического подхода к стадиям жизненного цикла туристического продукта). Третья, не менее важная задача, состоит в оптимизации структуры предлагаемых фирмой продуктов с точки зрения принадлежности их к различным стадиям жизненного цикла.

## **3.2 Особенности маркетинга на транспорте**

Транспорт удовлетворяет одну из важнейших потребностей человека - потребность в перемещении. Транспорт отражает перемещение материальных ценностей и энергии. Транспорт - это средство удовлетворения растущих потребностей людей посредством перевозок грузов и пассажиров.

В широком смысле этого слова транспорт означает технологический процесс всякого изменения местоположения в пространстве, включая перемещение людей, предметов или энергии. Однако нельзя ограничиваться в рассмотрении термина «транспорт» только функцией перемещения. В более широком смысле этот термин употребляется как совокупность путей сообщения, разного рода устройств, вспомогательных средств и деталей, которые служат для перемещения людей и грузов в пространстве. Однако в понятие транспорта, как сферы хозяйственной деятельности, входит не всякое перемещение людей и грузов само по себе, но лишь такое, которое является самостоятельным хозяйственным действием, составляет особое предприятие, услуги которого предоставляются в общее пользование других хозяйств, предприятий и лиц, не входящих в состав самого транспортного предприятия и совершающих перевозки в собственных интересах и целях.

Транспорт является составной частью экономической инфраструктуры. Инфраструктура - это составные части общего устройства экономической или политической жизни, носящие подчиненный вспомогательный характер и обеспечивающие нормальную деятельность экономической или политической системы в целом.

Транспорту свойственны некоторые особенности.

*Во-первых*, транспорт не производит новой вещественной продукции, а как бы является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения. Процесс производства заканчивается тогда, когда продукция доставлена к месту потребления, поэтому транспорт есть продолжение процесса производства, начатого в промышленности и сельском хозяйстве. Конечный результат производства реализуется у потребителя, этим и определяется отношение к транспорту работников промышленности и сельского хозяйства, их забота об условиях перевозки своей продукции, улучшении показателей использования подвижного состава и экономии транспортных затрат.

*Во-вторых*, продукция транспорта (перевозка грузов и пассажиров) неотделима от процесса транспортного производства. Ее нельзя накопить, создать запасы. Поэтому проблема резервов на транспорте состоит в создании не запасов продукции, а резервов пропускной и провозной способности.

*В-третьих*, продукция транспорта не содержит сырья. Доля заработной платы в ее себестоимости значительно выше, чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо и электроэнергию составляют почти половину всех эксплуатационных расходов транспорта. Поэтому важнейшее значение для снижения себестоимости перевозок имеет увеличение производительности труда, улучшение использования подвижного состава, сокращение расхода топлива и электроэнергии на единицу перевозочной работы.

*В-четвертых*, кругооборот средств, выделяемых на развитие транспорта, отличается от кругооборота средств, направляемых на развитие промышленности и сельского хозяйства. На транспортном рынке реализуется не товар в виде новой вещи, а сам производственный процесс транспортной отрасли. Следовательно, требования к эффективности и качеству работы транспортной системы относятся не только к его рыночной продукции, конечному результату транспортной деятельности, но и непосредственно к транспортному производственному процессу.

Особое значение имеют ускорение и бесперебойность транспортного процесса, сокращение сроков доставки и улучшение сохранности грузов, безотказность в работе всех звеньев транспортного конвейера, повышение качества работы персонала, каждого предприятия, производственного объединения, каждого вида транспорта и транспортной системы в целом.

Таким образом, транспорт - это компонент экономической инфраструктуры государства, предназначенный для удовлетворения растущих потребностей людей посредством использования технологических методов регулярных перевозок грузов и пассажиров из одного географического пункта в другой.

Эти особенности транспортного производства существенно влияют на применение принципов маркетинга на транспорте, требуют его определенной трансформации с учетом специфики работы, а также особенностей экономического развития в нашей стране. Приведем некоторые особенности маркетинга на транспорте.

1) Невещественный характер транспортных услуг частично ограничивает свободную конкуренцию на железнодорожном транспорте. Свободная конкуренция возможна на автомобильном транспорте или между различными видами транспорта. Например, между железнодорожным транспортом и речным транспортом при доставке калийных удобрений ПО “Беларускалий”. Поэтому при организации смешанных перевозок грузов предпочтительнее логистическое взаимодействие видов транспорта с организацией доставки грузов по схемам “от двери отправителя до двери получателя” или “точно в срок”.

2) Содержание маркетинговой деятельности в значительной степени зависит от отличительных характеристик транспортной продукции. Например, свои отличительные особенности имеет маркетинг грузовых перевозок и маркетинг пассажирских перевозок, а также на внутреннем и внешнем транспортных рынках.

) Особенности в применении принципов маркетинга вызваны и различными подходами в системе ценообразования на транспортные услуги и народнохозяйственные товары.

Свои особенности в формировании тарифов имеют различные виды транспорта, что естественно сказывается и на особенностях маркетинга. В настоящее время нет единой тарифной модели по ее внутреннему содержанию. Различия заключаются в следующем. В себестоимость перевозок на воздушном транспорте включаются затраты по погрузке и выгрузке грузов. В то же время на железнодорожном, автомобильном, речном и морском видах транспорта эти затраты учитываются отдельно и компенсируются сборами за погрузочно-разгрузочные работы. На морском транспорте транспортное хозяйство не является единым. Оно состоит их двух организационно и экономически разделенных частей флота и портов. Между ними осуществляются расчеты как между двумя раздельными предприятиями. Дорожное (путевое) хозяйство на автомобильном и речном транспорте финансируется из государственного бюджета и издержки по содержанию, амортизации и ремонту в отличие от железных дорог не включаются в себестоимость перевозок и не отражаются в тарифах.

Эти обстоятельства определят и различные подходы к разработке конкурентоспособной тарифной политики на транспорте, а также ценовых методов стимулирования сбыта транспортной продукции.

) Высокая капиталоемкость транспортной инфраструктуры, невозможность ее экспорта и импорта, интересы государственной безопасности накладывают определенные ограничения на маркетинговые программы транспорта. Для модернизации транспортного комплекса страны требуется разумная государственная поддержка и соответствующие гарантии инвесторам. Следовательно, маркетинговые службы должны внимательно учитывать влияние внешней среды на возможность улучшения качества транспортного обслуживания грузовладельцев и расширение рынка транспортных услуг.

) Определенные отличия имеются при расчете экономического эффекта от маркетинговых мероприятий на транспорте. Часто рост объемов перевозок может быть вызван экономическим подъемом в экономике, ростом числа туристов, а не маркетинговыми планами. Кроме того, необходимо учитывать наличие двух видов эффекта от улучшения качества транспортного обслуживания: транспортный и внетранспортный.

## **3.3 Тенденции развития туризма в Республике Беларусь**

Как и любая иная отрасль экономики, туризм не может развиваться без надлежащей нормативно-правовой базы, без координации со стороны государства. Требуется отметить, что в Республике Беларусь развитию туризма со стороны государства всегда уделялось повышенное внимание.

Так, в 1983 году было принято Постановление Совета Министров БССР «О перспективной схеме развития туризма в Белорусской ССР». Именно им были обусловлены основные тенденции развития туризма в Беларуси в последние годы существования Советского Союза.

Среди этих тенденций отметим: Формирование на территории республики туристских зон, взаимоувязанных с системой зон отдыха и курортов местного и республиканского значения, сетью городских и сельских населенных пунктов;

1) Увеличение числа туристских центров в республике;

) Развитие познавательного туризма в республике на туристско-экскурсионном потенциале туристских центров и культурно-исторических объектов;

) Развитие спортивно-оздоровительного туризма на сложившейся рекреационной системе республики;

4) Развитие самодеятельного туризма;

) Дальнейшее расширение материально-технической базы туризма.

Учитывая специфику государства, планировалось создание межреспубликанских маршрутов, таких как Минск - Полоцк - Псков - Ленинград; Брест - Пинск - Туров - Гомель - Киев; Минск - Гомель - Киев; Минск - Гродно - Друскининкай - Вильнюс. Было намечено увеличение годового потока туристов на перспективу до 2005года до 3930 тыс. человек, в том числе советских туристов  до 3506 тыс. человек, иностранных  до 424 тыс. человек. Вместе с государством рынок туристических услуг в Республике Беларусь переживал политический и экономический кризис конца 80-х - начала 90-х годов ХХ века. Одновременно со стабилизацией экономки республики государство вернуло туризму внимание, достойное этой отрасли экономики. В 1999 году принимается Закон Республики Беларусь «О туризме».

## **3.4 Основные направления развития туризма**

**Транзитный и трансграничный туризм.**

Исходя из геополитического положения страны программой предопределено:

 развитие придорожной сети туристской инфраструктуры, позволяющей организовать отдых в течение нескольких дней, включая посещение близ расположенных туристских достопримечательностей;

 организация трансграничных туристских маршрутов, включающих посещение туристских объектов пограничных государств;

 создание туристских центров вдоль основных транспортных коридоров, в первую очередь, на основе малых исторических городов с ценным историко-культурным наследием (Мир, Несвиж, Слоним, Заславль, Кобрин, Коссово и др.);

**Водный туризм.**

Данный вид туризма может быть реализован в виде краткосрочных прогулок на пассажирских судах, включенных в комбинированные многодневные туристские маршруты и путешествия белорусских и иностранных туристов на комфортабельных судах по водным путям республики.

С учетом географического расположения судоходных рек Беларуси развитие данного вида туризма предусматривается:

на Днепро-Бугском канале и реке Припять от Бреста до Мозыря. На реках Березина, Днепр, Сож от Борисова до Гомеля.

Организация и проведение водных маршрутов на спортивных судах типа «байдарка», малогабаритных весельных лодках по Березинской водной системе, Августовскому, Огинскому, Днепро-Бугскому каналам.

Создание пунктов проката с флотом (лодки прогулочные, походные, байдарки, каяки, водные велосипеды), групповым и личным туристским снаряжением, необходимым инвентарем для активного отдыха.

Программой предусмотрено строительство пассажирских судов соответствующего класса и уровня комфортности, создание береговой и плавучей инфраструктуры в опорных точках маршрутов;

# **Познавательный туризм.**

Основой для развития познавательного туризма предусматривается использование культурно-исторического наследия Республики Беларусь и общности истории и культуры Беларуси со странами-соседями. Программой предусматривается:

 создание условий для формирования туристско-экскурсионных маршрутов для разных категорий населения по местам важных исторических событий и деятельности выдающихся исторических личностей этих народов на территории нашей республики;

 более эффективное использование возможностей имеющихся туристских ресурсов для организации ностальгических туров для выходцев из Беларуси и их потомков, проживающих сейчас в других странах;

 более активное вовлечение молодежи к путешествиям по родному краю в целях воспитания уважения к историческому прошлому.

**Агро- и экотуризм.**

Программой предусматриваются следующие направления развития агротуризма:

 создание туристских деревень на основе существующих сельских поселений с традиционной народной деревянной архитектурой, расположенных в живописной местности;

 активизация использования резервов сельского населения посредством организации сельских туров с проживанием и питанием в деревенских домах;

 создание агротуристских комплексов на базе сельскохозяйственных производственных кооперативов.

Основными направлениями развития экологического туризма в Беларуси являются: организация туристских походов в нетронутые уголки природы; фотоохота на редких зверей и птиц, находящихся в естественных условиях; туры по болотам, знакомство с их флорой и фауной;

# **Спортивный туризм.**

Рост популярности здорового образа жизни, спортивные традиции, доступность использования имеющейся инфраструктуры предопределили три основных направления в развитии спортивного туризма: оздоровление нации через развитие активных форм туризма; развитие «фанат-туризма» через организацию туристских маршрутов с посещением массовых спортивных мероприятий; возрождение туристско-спортивных клубов;

**Рекреационный и оздоровительный туризм.**

Основой для развития рекреационного и оздоровительного туризма является более эффективное использование природных ресурсов и имеющейся инфраструктуры. В этой связи предусматривается:

 более широкое использование в туристских целях имеющейся санаторно-курортной базы республики;

 обновление имеющейся и создание новой инфраструктуры, расширение спектра предлагаемых туристских услуг в местах отдыха и оздоровления;

 создание летних туристско-оздоровительных лагерей, кемпингов, оборудованных стоянок;

# **Деловой туризм.**

Рост деловой активности, расширение международных контактов является серьезной предпосылкой для развития делового туризма. Основное внимание будет уделено:

развитию туристско-экскурсионных услуг для участников международных конгрессов, конференций, симпозиумов; организации международных торговых выставок, ярмарок; создание условий для оказания туристско-экскурсионных услуг бизнесменам, работающим в Республике Беларусь;

**Религиозный туризм.**

Определены следующие направления его развития: использование потенциала основных религиозных конфессий; организация паломнических туров; организация туров по местам религиозных святынь.

В целях развития въездного туризма и в целом отрасли за последние годы в Беларуси разработано и принято 13 нормативно-правовых документов, основным из которых является Национальная программа развития туризма в Республике Беларусь на 2006 - 2010 годы. Главные задачи программы - создание необходимой инфраструктуры в туристских зонах, эффективное и рациональное использование природных ресурсов и историко-культурного наследия, развитие внутреннего и въездного туризма.

В целях развития агро- и экотуризма Главой государства 2 июня 2006 года подписан Указ № 372 «О мерах по развитию агроэкотуризма в Республике Беларусь», явившийся нормативно-правовой основой для функционирования этой отрасли туризма.

Свои услуги по организации охотничьих туров предоставляют более 30 охотничьих хозяйств, расположенных во всех регионах Беларуси. Развивается экологический туризм, сельский и спортивный туризм.

Беларусь…Край голубых озёр и первозданных лесов. Мы живём в этой стране и гордимся её уникальной природой, мы владеем огромным богатством, подаренным нам природой, и рады поделиться им со всеми людьми. Поэтому, уставшие от постоянной суеты и бесконечной спешки жители мегаполисов, планируя отпуск, всё чаще собирают чемоданы и отправляются не на многолюдные морские курорты, а в спокойные и привлекательные усадьбы белорусов, где хозяева усадеб предоставят услуги по отдыху, оздоровлению, организуют охоту и рыбалку, познакомят гостей с природным потенциалом края и национальными культурными традициями.

Агротуризм (или, как его еще называют, сельский туризм, деревенский туризм, «зелёный туризм») - это один из видов отдыха в сельской местности. Агротуризм (агроэкотуризм) связан с такими видами отдыха, как экологический туризм, оздоровительный туризм.

Агроэкотуризм - явление не новое, известное, по крайней мере в Европе, уже с 1970-х годов. Наибольшее развитие он получил во Франции, Италии и Испании. Широко распространен подобный вид отдыха на Кипре, в Хорватии и Польше. Основная причина возникновения и развития сельского туризма - потребность горожан со средним достатком отдохнуть наедине с природой, познакомиться с бытом крестьянской семьи. Причем не только попробовать свежие овощи и фрукты, мясо и молочные продукты, но и принять непосредственное участие в сельхозработах - как говорится, самому постоять у сохи. Желание клиента уважили, колесо туриндустрии завертелось, предоставив туристам на выбор сотни сельских домов, хижин и замков в комплекте с парным молоком, вином с собственного виноградника, рыбалкой, сеновалом и набором самых разных развлечений. В настоящее время сельский туризм в Европе приносит по разным данным от 10% до 20% общего дохода туриндустрии.

Деятельность в сфере агроэкотуризма осуществляется в соответствии с Указами Президента Республики Беларусь от 2 июня 2006 года № 372 «О мерах по развитию агроэкотуризма в Республики Беларусь» и № 185 от 27 марта 2008 года «О некоторых вопросах осуществления деятельности в сфере агроэкотуризма». Данный вид деятельности может осуществляться физическими лицами (без государственной регистрации в качестве индивидуальных предпринимателей) постоянно проживающими в сельской местности, в посёлках городского типа и в городах районного подчинения с численностью населения до 20 тысяч человек. Уплатив сбор за осуществление деятельности по оказанию услуг в сфере агроэкотуризма в размере одной базовой величины (на сегодняшний день 35 тысяч рублей), письменно проинформировав местный Совет депутатов о намерении осуществлять такую деятельность и подав в налоговый орган по месту жительства заявление о постановке на учёт, фактически став субъектами агроэкотуризма, они имеют право оказывать следующие виды услуг:

предоставлять жилые комнаты для размещения агроэкотуристов (не более трёх);

- организовывать познавательные, спортивные и культурно развлекательные экскурсии и программы;

- иные услуги, связанные с приёмом, размещением, транспортным и иным обслуживанием агроэкотуристов.

На сегодняшний день не существует конкретного определения понятия «сельский туризм». Сельский (аграрный) туризм можно рассматривать в узком и широком значении. В первом значении под агротуризмом следует понимать проведение различных мероприятий (спортивных, оздоровительных, культурно-развлекательных), направленных на создание благоприятных социальных условий в сельском хозяйстве (прежде всего, занятость местного населения), повышение эффективности основного производства (за счет «перелива» капитала) и, наконец, обеспечение оптимальной конкурентной среды на туристском рынке (на базе развития промышленного производства дичи для спортивной охоты, рыбоводства и рыболовства).

Из изложенного материала следует, что республика Беларусь имеет достаточный потенциал для развития всех видов туризма. Несмотря на то, что он не располагает знаковыми для туризма ресурсами, она имеет ряд преимуществ в сравнении с другими странами. Это:

 близость туристскому рынку с очень высоким финансовым потенциалом;

 соседство со странами Балтии, России, Польши является серьезным ресурсом к развитию приграничного туризма;

 богатый природный потенциал, и т.д.

В последние годы произошли значительные перемены в области туристской инфраструктуры. Наметилась тенденция к сокращению числа выездов, в то же время неуклонно растет (хотя и незначительными темпами, около 10 % в год) количество прибытий в страну.

Приоритетными для Беларуси внешними рынками являются Россия, Польша, страны Прибалтики, Великобритания, Германия, США, Италия, Израиль.

Основными факторами, сдерживающими развитие въездного туризма в Республику Беларусь, в настоящее время являются:

 образ Республики Беларусь как страны, неблагоприятной для туризма;

 неразвитая туристская инфраструктура;

 практическое отсутствие государственной некоммерческой рекламы туристских возможностей страны за рубежом;

 невысокое качество обслуживания.

**4. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРИОБРЕТЕНИЯ ПАССАЖИРСКОГО ТУРИСТИЧЕСКОГО ФЛОТА**

**4.1 Технико-экономическое обоснование проекта**

В рамках городской целевой программы пассажирских перевозок в Беларуси с использованием внутреннего водного транспорта на 2011-2013 годы должны быть разработаны:

- схема размещения причальных сооружений с определением допустимой техногенной нагрузки на прилегающие территории по каждому участку;

схема размещения объектов для технического обслуживания причальных сооружений, включая заправку топливом, и мест паркирования транспортных средств, содержащая обоснование возможности размещения указанных объектов и оценку воздействия на акваторию и прилегающую территорию;

рыбохозяйственные мероприятия, обеспечивающие сохранение видового состава биоразнообразия в условиях развития транспортных перевозок;

требования к техническому обслуживанию, ремонту, местам паркирования транспортных средств, хранению судов и инфраструктуре, обязательные для выполнения пассажирских перевозок водным транспортом.

Исходя из сущности повышения уровня рентабельности ее критерием на уровне предприятия является максимизация прибыли на единицу используемых производственных ресурсов.

Для получения максимальной прибыли предприятие должно наиболее полно использовать находящиеся в его распоряжении ресурсы. Увеличение выпуска продукции снижает издержки на единицу продукции, т.е. затраты на ее изготовление в расчете на единицу продукции снижаются, а следовательно, снижается себестоимость, что в конечном итоге ведет к увеличению прибыли от реализации продукции. Ну а кроме этого, дополнительное производство рентабельной продукции уже само по себе дает дополнительную прибыль. Тарифы на энергию растут и тем самым увеличиваются затраты на производство, увеличивается себестоимость выпускаемой продукции, снижается прибыль.

Для повышения производительности, а также снижения себестоимости транспортной продукции, что, в свою очередь приведет к увеличению рентабельности предприятия, необходимо внедрение малогабаритного флота. Это, в свою очередь, приведет к уменьшению простоя флота, увеличению выпуска продукции.

Катамараны и прогулочные лодки в свою очередь относятся к малогабаритному флоту. Попробуем ввести в эксплуатацию три 2-х местные катамараны «Релакс мини» и две 4-х местные прогулочные лодки «Кронон».

Рассмотрим технические характеристики катамарана «Релакс мини» и прогулочной лодки «Кронон». Отразим в таблице 4.1

Таблица 4.1 - Технические характеристики

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование параметров и размеров | Катамаран« Релакс мини» | ПрогулочнаяЗ лодка «Кронон» |
| Пассажировместимость, чел. | 2 | 4 |
| Грузоподъёмность, кг | 150 | 300 |
| Масса, кг | 80 | 90 |
| Длина корпуса, м | 2,8 | 4,20 |
| Ширина корпуса, м | 1,7 | 1,36 |
| Высота, м | 1,2 | 0,60 |
| Длина: вёсел , м | - | 2,0 - 2,40 |
| Расчётная высота волны, м | 0,3 | 0,3 |
| Минимально допустимая высота надводного борта (при полном водоизмещении), м | 0,35 | 0,35 |
| Мощность подвесного мотора, л.с. | - | 7 |

В таблице 4.2 показана сравнительная плановая калькуляция по расчету отпускных цен по тарифам за 1 час прогулки катамарана « Релакс мини» и прогулочной лодки «Кронон».

Таблица 4.2 -Калькуляция по расчету отпускных цен

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование статей затрат | Ед. изм. | катамаран | прогулочная лодка |
| Заработная плата | руб. | 800000 | 800000 |
| Резерв на отпуск 8 % | руб. | 64000 | 64000 |
| Начисления на заработную плату 34 % | руб. | 293760 | 293760 |
| Плановое количество рейсов | руб. | 130 | 105 |
| Амортизация | руб. | 85938 | 67719 |
| Прочие | руб. | 144650 | 120000 |
| Обязательное страхование от несчастных случаев на производстве 0,6 % | руб. | 5184 | 5184 |
| Инновационный фонд 1,4 % | руб. | 19509 | 18909 |
| Стоимость одного рейса | руб. | 10870 | 13044 |
| Полная себестоимость | руб. | 1413041 | 1369572 |
| Прибыль | руб. | 1630 | 1957 |
| Рентабельность, % к себестоимости без учета стоимости материалов | % | 15 | 15 |
| Стоимость 1 часа катания | руб./час. | 12500 | 15000 |
| Налог на добавленную стоимость 20 % | руб. | 2500 | 3000 |
| Цена билета | руб./час. | 15000 | 18000 |

Прокат катамаранов и прогулочных лодок будет осуществляться в районе пляжа озера Деднова (на протоке “Волотова”).

Планируемое количество рабочего времени с 1100-2000.

Выходные дни: понедельник, вторник.

Среднее количество дней в месяце 30,4;

4,34 - недели месяца(30,4/7дней).

В месяц - 195,3 ч. ((45\*4,34)+30 мин. на оформление документов: посадка, высадка)

.Из таблицы 4.2 видно, что плановое количество рейсов для лодок в плановой калькуляции меньше, предположительно большим спросом будут пользоваться катамараны, так как в данном случае проще найти 2 человека для катания на катамаране, чем 4 для лодки. Прогнозируемое количество рейсов катания на лодке будет составлять 80 % от максимального и будет равна 105 рейсам в месяц.

На рисунке 4.1 и 4.2 представлены катамаран «Релакс мини» и прогулочная лодка «Кронон».





Рисунок 4.1 - Катамаран «Релакс мини»



Рисунок 4.2 - Прогулочная лодка «Кронон»

**4.2 Расчет экономической эффективности инвестиционного проекта**

Финансирование проекта (включая издержки финансирования) планируется осуществить за счет собственных средств из прибыли (инвестиции в основной капитал).

Необходимая сумма для покупки малогабаритного флота составляет 12,5 млн.рублей.

Оценка эффективности инвестиций базируется на сопоставлении ожидаемой чистой прибыли от реализации проекта с инвестированным в проект капиталом. В основе метода лежит исчисление чистого потока наличности, определяемого как разность между притоком денежных; от операционной (производственной) и инвестиционной деятельности и их оттоком, а также за минусом издержек финансирования (процентов по кредитам).

Показатель чистой дисконтированной стоимости инвестиционного проекта позволяет судить о целесообразности реализации инвестиционного проекта.

Оценивать эффективность проекта будем при помощи метода дисконтирования. Дисконтирование - это метод определения стоимости денежных потоков на начало расчетного периода.

Процесс дисконтирования состоит в снижении стоимости затрат или результатов за все шаги расчета, отделяющие их от начала расчетного периода. За каждый шаг расчета величина показателя снижается пропорционально нормативу дисконтирования.

Дисконтирование, т. е. приведение текущих (ожидаемых) значений элементов притоков и оттоков денежных средств ведется с использованием норматива дисконтирования (Ед). При этом значения Ед выражаются в долях единицы.

Дисконтирование сводится к умножению текущего значения элемента денежного потока на коэффициент дисконтирования для соответствующего расчетного периода реализации проекта. Дисконтирование денежных потоков осуществляется с момента начала финансирования инвестиций.

Значения коэффициента дисконтирования предварительно вычисляются по формуле:

, (4.1)

где *Ед* - значение норматива дисконтирования;

*t* - год осуществления инвестиционного проекта.

Важнейшим показателем эффективности инвестиционного проекта является чистая текущая стоимость ЧТС - накопленный дисконтированный эффект за расчетный период. ЧТС рассчитывается по формуле:

 (4.2)

где *Пm* - приток денежных средств на m-м шаге;

*Оm* - отток денежных средств на m-м шаге;

коэффициент дисконтирования на m-м шаге.

Чистая текущая стоимость показывает, достигнут ли инвестиции за экономический срок жизни проекта желаемого уровня отдачи:

 положительное значение ЧТС показывает, что за расчетный период дисконтированные денежные поступления превысят дисконтированную сумму капитальных вложений и тем самым обеспечат увеличение ценности предприятия;

 наоборот, отрицательное значение ЧТС показывает, что проект не обеспечит получения стандартной нормы прибыли и, следовательно, приведет к потенциальным убыткам.

Расчет чистой текущей стоимости реализации проекта по катамаранам приведен в таблице 4.3

Таблица 4.3 - Расчет чистой дисконтированной стоимости по катамаранам (ЧТС), млн. руб.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| год | Текущие | | | Норматив дисконт ирования, Ед | Коэффи циент дисконтирования ,Ад | Дисконтированные инвестиции(-), доход(+) | Финансовое положение инвестора |
|  | инвестиции (-) | доход (+) | результат |  |  |  |  |
| 1 | -8250,0 | 0 | -8250,0 | 0,15 | 1,000 | -8250,0 | -8250,0 |
| 2 | 0 | 3574,0 | 3574,0 | 0,15 | 0,870 | 3107,8 | -5142,2 |
| 3 | 0 | 3574,0 | 3574,0 | 0,15 | 0,756 | 2702,5 | -2439,7 |
| 4 | 0 | 3574,0 | 3574,0 | 0,15 | 0,658 | 2350,0 | -89,8 |
| 5 | 0 | 3574,0 | 3574,0 | 0,15 | 0,572 | 2043,4 | 1953,7 |
| 6 | 0 | 3574,0 | 3574,0 | 0,15 | 0,497 | 1776,9 | 3730,6 |
| 7 | 0 | 3574,0 | 3574,0 | 0,15 | 0,432 | 1545,1 | 5275,7 |
| 8 | 0 | 3574,0 | 3574,0 | 0,15 | 0,376 | 1343,6 | 6619,3 |

Проведенная оценка инвестиционного проекта по его чистой текущей стоимости позволяет предположить, что данный проект имеет положительную текущую стоимость, т.к. дисконтированная стоимость его входящих потоков превосходит дисконтированную стоимость исходящих потоков.

Расчет чистой текущей стоимости реализации проекта по прогулочным лодкам приведен в таблице 4.4

Таблица 4.4 - **Расчет чистой дисконтированной стоимости по прогулочным лодкам (ЧТС), млн. руб.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| год | Текущие | | | Норматив дисконт ирования, Ед | Коэффи циент дисконтирования ,Ад | Дисконтированные инвестиции(-), доход(+) | Финансовое положение инвестора |
|  | инвестиции (-) | доход (+) | результат |  |  |  |  |
| 1 | -4334 | 0 | -4334 | 0,15 | 1,000 | -4334,0 | -4334,0 |
| 2 | 0 | 2185,6 | 2185,6 | 0,15 | 0,870 | 1900,5 | -2433,5 |
| 3 | 0 | 2185,6 | 2185,6 | 0,15 | 0,756 | 1652,6 | -780,9 |
| 4 | 0 | 2185,6 | 2185,6 | 0,15 | 0,658 | 1437,1 | 656,2 |
| 5 | 0 | 2185,6 | 2185,6 | 0,15 | 0,572 | 1249,6 | 1905,8 |
| 6 | 0 | 2185,6 | 2185,6 | 0,15 | 0,497 | 1086,6 | 2992,5 |
| 7 | 0 | 2185,6 | 2185,6 | 0,15 | 0,432 | 944,9 | 3937,4 |
| 8 | 0 | 2185,6 | 2185,6 | 0,15 | 0,376 | 821,6 | 4759,0 |

Определим продолжительность динамического периода возврата инвестиций в системе дисконтирования. Этот показатель представляет собой временной отрезок, в течение которого сумма прибыли от реализации проекта достигает равенства с суммой вложенных в проект инвестиций с корректировкой на величину денежных потоков, отвлекаемых для оплаты пользования инвестированным капиталом.

Определим период окупаемости проекта по формуле:

, (4.3)

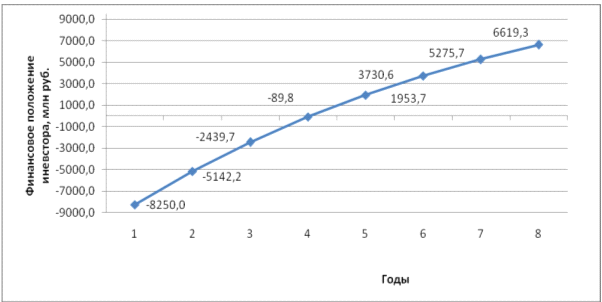
где t -год, после которого значение ЧТС принимает положительное значение. Определим период окупаемости проекта по катамаранам

 года

Определим период окупаемости проекта по прогулочным лодкам

 года

Определим период возврата графически по катамаранам:



Определим период возврата графически по прогулочным лодкам:

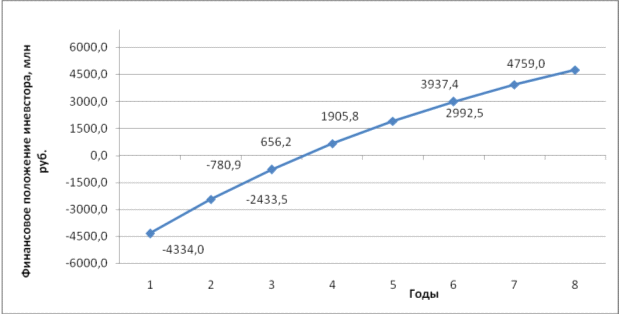


Рисунок 4.4 - Определение периода возврата инвестиций в системе дисконтирования для прогулочных лодок

Таким образом, при осуществлении проекта возврат вложенного капитала обеспечивается через 4,0 года после начала реализации проекта для катамаранов и 3,5 года после начала реализации проекта по прогулочным лодкам .

Расчетная норма рентабельности показывает стоимость чистой наличности, получаемой за расчетный период на единицу инвестиций. В системе дисконтирования она определяется по формуле:

, (4.4)

В нашем случае рассчитаем:

−для катамаранов



−для прогулочных лодок



Рентабельность проекта составит для катамаранов 24 %, для прогулочных лодок 15 %.

Важным оценочным показателем эффективности инвестиционного проекта является индекс доходности дисконтированных инвестиций ИДД, показывающий доходность вложенного капитала на расчетном горизонте лет. Определим индекс доходности дисконтированных инвестиций ИДД - отношение суммы дисконтированных элементов денежного потока от операционной деятельности к абсолютной величине дисконтированной суммы элементов денежного потока от инвестиционной деятельности. ИДД равен увеличенному на единицу отношению ЧТС к накопленному дисконтированному объему инвестиций.

Индекс доходности рассчитывается по формуле:

 (4.5)

В нашем проекте:

−для катамаранов



−для прогулочных лодок



На один рубль инвестиций для катамаранов приходится 1,24 рубля чистого дохода и 1,15 рубля для прогулочных лодок, это значит, что по показателю индекса доходности проект можно считать экономически эффективным.

Определим внутреннюю норму рентабельности (ВНР) инвестиций по варианту рассчитанного периода возврата 4,0 года для катамаранов и 3,5 года для прогулочных лодок.

Определение внутренней нормы рентабельности инвестиционного проекта позволяет установить предельно допустимую величину норматива дисконтирования (такое значение норматива дисконтирования и является внутренней нормой рентабельности), при котором чистая дисконтированная стоимость инвестиционного проекта будет равна нулю. Внутренняя норма рентабельности показывает, под какую ставку необходимо отдать в кредит инвестиции, чтобы к концу расчетного периода доход был бы на уровне дохода по проекту. Инвестиции считаются экономически эффективными, если внутренняя норма рентабельности больше ставки платы за долгосрочный кредит. Определим ВНР графическим методом, задавая пороговые нормы рентабельности в значениях 15 %, 40 % для катамаранов.

Таблица 4.5 - Исходные данные для определения ВНР для катамаранов

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ГОД | Поток налич- ности | Коэффициент дисконтирования при r1=15% | ЧТС1, млн. руб. | | Коэффициент дисконтирова- ния при r2=40% | ЧТС2, млн. руб. | |
|  |  |  | за год | нарас-тающим итогом |  | за год | нарас-тающим итогом |
| 1 | - 8250,0 | 1,000 | -8250,0 | -8250,0 | 1,000 | -8250,0 | -8250,0 |
| 2 | 3574,0 | 0,870 | 3107,8 | -5142,2 | 0,714 | 2552,9 | -5697,1 |
| 3 | 3574,0 | 0,756 | 2702,5 | -2439,7 | 0,510 | 1823,5 | -3873,7 |
| 4 | 3574,0 | 0,658 | 2350,0 | -89,8 | 0,364 | 1302,5 | -2571,2 |
| 5 | 3574,0 | 0,572 | 2043,4 | 1953,7 | 0,260 | 930,3 | -1640,9 |
| 6 | 3574,0 | 0,497 | 1776,9 | 3730,6 | 0,186 | 664,5 | -976,3 |
| 7 | 3574,0 | 0,432 | 1545,1 | 5275,7 | 0,133 | 474,7 | -501,7 |
| 8 | 3574,0 | 0,376 | 1343,6 | 6619,3 | 0,95 | 339,0 | -162,6 |

Определим ВНР графическим методом, задавая пороговые нормы рентабельности в значениях 15 %, 48 % для прогулочных лодок.

Таблица 4.5 - Исходные данные для определения ВНР для прогулочных лодок

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ГОД | Поток налич- ности | Коэффициент дисконтирования при r1=15% | ЧТС1, млн. руб. | | Коэффициент дисконтирова- ния при r2=48% | ЧТС2, млн. руб. | |
|  |  |  | за год | нарас-тающим итогом |  | за год | нарас-тающим итогом |
| 1 | -4334,0 | 1,000 | -4334,0 | -4334,0 | 1,000 | -4334,0 | -4334,0 |
| 2 | 2185,6 | 0,870 | 1900,5 | -2433,5 | 0,676 | 1476,8 | -2857,2 |
| 3 | 2185,6 | 0,756 | 1652,6 | -780,9 | 0,457 | 997,8 | -1859,4 |
| 4 | 2185,6 | 0,658 | 1437,1 | 656,2 | 0,308 | 674,2 | -1185,2 |
| 5 | 2185,6 | 0,572 | 1249,6 | 1905,8 | 0,208 | 455,5 | -729,7 |
| 6 | 2185,6 | 0,497 | 1086,6 | 2992,5 | 0,141 | 307,8 | -421,9 |
| 7 | 2185,6 | 0,432 | 944,9 | 3937,4 | 0,095 | 208,0 | -213,9 |
| 8 | 2185,6 | 0,376 | 821,6 | 4759,0 | 0,064 | 140,5 | -73,4 |

Определим внутреннюю норму рентабельности данного проекта при помощи формулы:

, (4.5)

−для катамаранов

,

−для прогулочных лодок

,

Таким образом, после проведенных расчетов можно сделать вывод об экономической эффективности и целесообразности проекта. Вложенные в проект инвестиции вернутся через 4,0 года для катамаранов и 3,5 года для прогулочных лодок. Доходность проекта составит для катамаранов 24 %, для прогулочных лодок 15 %, т.е. на один вложенный в проект рубль инвестиции придется рубля чистого дохода. Чистая дисконтированная стоимость проекта для катамаранов при нормативе дисконтирования 15 % составит 1953,7 тыс. руб., но в случае увеличения норматива дисконтирования до 38 % реализация проекта нецелесообразна.

Чистая дисконтированная стоимость проекта для прогулочных лодок при нормативе дисконтирования 15 % составит 656,2 тыс. руб., но в случае увеличения норматива дисконтирования до 45 % реализация проекта будет нецелесообразной.

Таким образом, можно сделать вывод, что реализация комплекса мероприятий, предложенных в данном дипломном проекте, ( внедрение малогабаритного флота), экономически выгодно и рентабельно для речного порта Гомель.

**5 Охрана труда**

## **5.1 Обеспечение пожарной безопасности при перевозках туристов водным транспортом**

Организация и осуществление активного отдыха в природных условиях нередко связана с необходимостью пользоваться различными видами транспорта (наземным, воздушным и водным). Количество транспортных средств в мире постоянно увеличивается, возрастает скорость их движения, повышается их надежность и комфортабельность, улучшаются двигатели и топливо, способствующие уменьшению окружающей природной среды.

Вместе с тем полностью обеспечить безопасность передвижения пассажиров на любом виде транспорта невозможно. Аварии и катастрофы на транспорте происходили и происходят. В связи с этим ежегодно погибают и получают увечья многие туристы.

Безопасность на всех видах транспорта обеспечивается человеком и зависит от его уровня подготовки и ответственности при использовании транспортного средства. Безопасность туристов обеспечивают специалисты, которые участвуют в подготовке транспортных средств, их управлении, контролируют соблюдение правил движения. Существуют специальные службы, отвечающие за безопасность наземных, воздушных и водных транспортных средств.

Каждый турист (пассажир) со своей стороны тоже может повысить уровень личной безопасности. Он потенциально должен быть готов к аварийной ситуации и при необходимости максимально использовать свои возможности для сохранения жизни и здоровья. Кроме того, пассажир обязан соблюдать ряд правил безопасности при передвижении определенным видом транспорта.

В современных условиях специалисты в области безопасности жизнедеятельности разработали различные рекомендации по безопасному поведению пассажира в пути и его действия при различных аварийных ситуациях. Рассмотрим некоторые ситуации, которые могут возникнуть при поездке на водном транспорте.

## **5.1.1 Обеспечение личной безопасности туриста на водном транспорте**

Каждые сутки в нашей стране речные и морские суда перевозят более миллиона человек. Современные корабли оборудованы средствами спутниковой навигации и радиосвязи. За всеми кораблями, находящимися в плавании, осуществляется контроль и поддерживается постоянная радиосвязь.

Все пассажирские суда на случай аварии имеют спасательные средства: надувные плоты, шлюпки, спасательные жилеты и костюмы. Для всех пассажиров и членов экипажа имеются места на спасательном средстве (в шлюпке и на плоту).

Кроме того, существуют международные сигналы бедствия на море, которые подают терпящие бедствие корабли, чтобы привлечь к себе внимание и получить помощь. Получив такой сигнал, капитан любого судна, оказавшегося поблизости, обязан принять все меры для оказания помощи тем, кто оказался в опасности.

Вместе с тем несмотря на все меры безопасности, и в настоящее время гибнет ежегодно несколько десятков судов. Основными причинами гибели судов являются их столкновение в море, возникновение пожара на судне, шторм.

### **5.1.2 Правила безопасности**

Практика показывает, что беды можно избежать, если соблюдать определенные правила безопасности. Специалисты рекомендуют каждому человеку, поднявшемуся на палубу корабля, знать и неукоснительно выполнять ряд общепринятых правил. Каждый пассажир должен знать, где ему следует находиться и что делать в случае эвакуации и в какой конкретно шлюпке определено его место.

При аварийной ситуации нельзя поддаваться панике. На каждом корабле разработан свой порядок эвакуации, который необходимо выполнять. Каждый пассажир должен уметь пользоваться спасательным жилетом, для чего необходимо изучить инструкцию по его использованию.

Капитан судна обязан:

 обеспечить обслуживание и своевременный ремонт ТСППЗ, вентиляционных и отопительных систем, электроустановок, молниезащитных и заземляющих устройств, средств связи, оповещения и первичных средств пожаротушения, иных систем и устройств;

 контролировать исправное состояние технологического, электротехнического и транспортного оборудования, систем отопления и вентиляции, молниезащиты, заземляющих устройств защиты электродвигателей и другого оборудования, принимать меры для немедленного устранения имеющихся неисправностей;

 обеспечить и контролировать соблюдение всеми членами экипажа (пассажирами) установленного противопожарного режима;

 составить расписание по пожарной тревоге, в котором определить порядок действий каждого члена экипажа в случае возникновения пожара;

 обеспечить разработку и представление на утверждение судовладельцу инструкций о мерах пожарной безопасности, планов эвакуации людей при пожаре (далее планы эвакуации людей), проводить в каждом полугодии практические тренировки по его отработке;

 организовывать обучение членов экипажа требованиям пожарной безопасности;

 не допускать к работе лиц, не прошедших противопожарный инструктаж;

 обеспечить соблюдение требований пожарной безопасности при проведении на судах массовых мероприятий.

Экипаж судна обязан соблюдать и выполнять мероприятия по обеспечению взрывопожарной безопасности судна при всех условиях его эксплуатации.

Капитан (командир) совместно с первым помощником капитана (первым помощником командира) и механиком должны не реже одного раза в месяц производить проверку противопожарного состояния судна, исправности ТСППЗ и дыхательных изолирующих аппаратов.

Результаты проверки записываются в вахтенный журнал судна с указанием лиц, ответственных за устранение обнаруженных недостатков.

На судне в любое время суток должен быть обеспечен доступ во все закрывающиеся помещения; для каждого замка на судне должно быть два комплекта ключей, один из которых должен храниться у вахтенного начальника.

При размещении мест для курения в помещениях отделка ограждающих конструкций (полов, стен и перекрытий) в них должна быть выполнена из негорючих материалов. В местах для курения не допускается устанавливать мягкую мебель.

Оставлять без присмотра нагревательные приборы, горелки не допускается.

Приготовление (разогрев) пищи допускается только в местах, специально отведенных и оборудованных для этих целей.

Необходимо также знать, что делать при пожарной тревоге. Поэтому особенно важно запомнить путь, по которому придется выбираться на шлюпочную палубу.

Параметры путей эвакуации, эвакуационных (аварийных) выходов (высота, ширина), их количество должны соответствовать проектной документации и не должны уменьшаться. Под трапами не допускается складирование горючих материалов и хозяйственного инвентаря, устройство различных помещений, за исключением узлов управления центрального отопления и водомерных узлов.

Ковры и ковровые покрытия (дорожки), линолеумы и другие подобные покрытия на путях эвакуации должны быть жестко прикреплены к полу.

Светильники аварийного освещения и световые указатели эвакуационных выходов должны постоянно содержаться в исправном состоянии.

На пассажирских судах у членов экипажа, задействованных согласно судовому расписанию по общесудовой (пожарной) тревоге в эвакуации пассажиров, должны быть электрические фонари. Если судно оборудовано пассажирскими каютами, указанные члены экипажа должны быть обеспечены исправными средствами защиты органов дыхания.

На пассажирских и грузопассажирских судах члены экипажа обязаны осуществлять постоянный контроль за соблюдением противопожарного режима пассажирами.

На пассажирских судах после отхода от причала из начальных пунктов необходимо проводить передачу по судовой радиотрансляции о соблюдении противопожарного режима пассажирами на судне и порядке пользования бытовыми электроприборами.

В пассажирских каютах на видном месте у входа должны быть вывешен индивидуальный план эвакуации.

На судах, осуществляющих перевозку пассажиров, не допускается перевозка опасных грузов, взрывчатых, легкогорючих веществ и материалов, производство огневых, ремонтных работ.

Перевозка пассажиров на неисправных судах не допускается.

Пассажирам следует воздержаться от прогулок по открытой палубе, если она влажная или когда море штормит. Важно также знать расположение судового медпункта.

Следует помнить и о возможном появлении еще одной неприятности - морской болезни. Она возникает при укачивании и сопровождается головной болью, холодным потом, тошнотой и рвотой. Для предотвращения этой болезни рекомендуется:

 чем-нибудь заниматься, чтобы отвлечься;

 оставаться на свежем воздухе, избегать солнца;

 пить очень мало и принимать небольшое количество пищи каждый час, несмотря на отсутствие аппетита.

### **5.1.3 Действия туриста при кораблекрушении**

### Одно из важнейших правил, которое необходимо помнить человеку при кораблекрушении - это не паниковать и быстро выполнять все указания капитана и экипажа судна.

Следует взять с собой документы, предварительно завернув их в полиэтиленовый пакет, не снимая одежды и обуви надеть спасательный жилет. Необходимо быстро, но без спешки подняться на верхнюю палубу и по команде экипажа, когда подойдет очередь, садиться в спасательное средство (в шлюпку, на плот).

В случае, если сесть в шлюпку (на плот) не представляется возможным, необходимо прыгать в воду с полусогнутыми ногами вниз (спасательный жилет уже надет), закрыв одной рукой нос и рот, а другой обхватив себя за пояс, чтобы не сорвало спасательный жилет. Оказавшись в воде, необходимо как можно быстрее, отплыть от борта корабля. При необходимости следует принять участие в совместных действиях по спасению и оказанию помощи тем, кто в ней нуждается.

Увидев шлюпку, в которой есть свободные места, следует подплыть к ней и с помощью спасателей подняться на нее. Если в шлюпке нет мест, нужно попросить о помощи, чтобы бросили трос (фал, канат), необходимо обвязаться тросом под мышками и плыть за шлюпкой.

Находясь в шлюпке (на плоту) при сильном солнечном облучении, необходимо защитить голову и открытые участки тела во избежание солнечного удара и ожога. При аварийном плавании (на вспомогательном судне) следует рационально использовать запас воды и провизии и верить в спасение.

**5.1.4Дополнительные меры безопасности**

1) Плавание в некоторых заповедных местах ограничено или вообще запрещено.

2) Для занятия дайвингом, подводной кино- или фотосъемкой и другими видами водного приключенческого туризма необходимо иметь специальное удостоверение или сдать экзамен.

) На яхте не принято ходить в повседневной обуви, для этого используют специальные тапочки со светлой подошвой или просто носки.

) Так как водная гладь активно отражает солнечные лучи, то надо быть осторожным и заранее запастись солнцезащитными средствами, а также кремом от загара.

) Необходимо иметь в личной аптечке медикаментозные средства против укачивания.

) На случай штормовой погоды следует предусмотреть специальную страховку от несчастного случая (трос, веревку, крючья, карабины страховочные и т.д.).

) Перед походом шкипер проводит инструктаж о правилах поведения на борту, в том числе пользовании туалетом (гальюном).

## **5.2 Охрана окружающей среды**

Естественная и искусственная окружающая среда являются наиболее фундаментальной составляющей туристского продукта. Как только начинает разворачиваться туристская деятельность, так неизбежно окружающая среда подвергается изменениям либо для обеспечения туризма, либо вседствие его.

Для изучения физического воздействия туризма на окружающую среду определяют:

 сравнение с влиянием на нее других видов деятельности (антропогенной нагрузок);

 условия до начала освоения турбаз и маршрутов;

 однозначный показатель уровня терпимости флоры и фауны к вмешательству в их уклад;

 косвенные и стимулированные виды воздействия, связанные с развитием туризма на исследуемой территории.

Воздействие на окружающую среду, связанные с развитием туризма, можно рассматривать с точки зрения прямых, косвенных и стимулированных эффектов. Эти воздействия могут быть как положительными, так и отрицательными. Развитие туризма невозможно без воздействия на окружающую среду, но можно за счет правильного планирования управлять развитием туризма таким образом, чтобы минимизировать негативные последствия и поддерживать положительные эффекты.

Отмечаются положительные эффекты:

 восстановление или сохранение исторических зданий и мест, реконструкция и приспособление пустующих зданий для нужд туристов (гостиницы, пансионы, мотели);

 создание национальных парков и заповедников; защита и благоустройство прибрежных зон (пляжей, рифов и т.п.);

 поощрение работ, связанных с улучшением качества окружающей среды и направленных на создание более привлекательных условий для туристов (озеленение городов; мелиорация земель; сохранение лесов; строительство набережных);

 рост обеспечения местного населения и туристов оборудованием для занятий спортом и активного отдыха;

 усовершенствование инфраструктуры, включая дороги, автостоянки и тротуары; транспортные службы; системы элктро-, водоснабжения и связи.

Негативные стороны:

 ограничения пастбищных угодий; уничтожение растительности в результате вырубки леса и сбора цветов и трав; нерациональное использование растений и их плодов и семян, а также вытаптывания насаждений и расчистки местности для размещения средств обслуживания туристов;

 рост уровня шума при транспортировке (автомобили, моторные лодки, самолеты) и туристской деятельности (дискотеки, ночные клубы и бары);

 или разведенных в периоды засушливого лета костров;

 оставление битой посуды (загрязнение и возможная пожароопасность из-за случайной фокусировки солнечного света);

 вандализм в отношении памятников древней архитектуры (надписи, разборка на сувениры);

 изменение состояния грунтов и рельефа при строительстве высотных гостиниц;

 эрозия почвы (уплотнение в результате вытаптывания; увеличение риска оползней и лавин; разрушение геологических образований: скал, пещер и т.д. и берегов рек);

 истощение подземных и загрязнение прибрежных вод в результате слива сточных вод из зданий гостиничной индустрии и пролива нефтепродуктов (прогулочные, экскурсионные катера и моторные лодки; дизельные установки энергоснабжения);

 загрязнение воздуха в результате сжигание топлив для обеспечения энергией гостиничных кондиционеров и холодильников; выхлопными газами автомобилей;

 нарушение биологического равновесия в популяциях фауны за счет охоты и рыболовства; нарушение процессов размножения; миграция животных;

 разрушение песчаных дюн при оборудовании спортивных площадок;

 пожары от непотушенных поверхностных водных и топливных ресурсов;

 нарушение эстетического восприятия (средства обслуживания туристов; рост застроенной территории; мусор и т.д.).

Категорически запрещается выбрасывать за борт мусор.

5**.3 Обеспечение безопасности водного туризма и отдыха у водоема**

Водные объекты функционально используются для организации пляжно-купального отдыха, круизов, рыбной ловли и оздоровления. Определяющим фактором безопасного отдыха и лечения на водах является их санитарное состояние, нарушаемое в ходе урбанизации и вследствие ввода в эксплуатацию новых промышленных объектов. Поэтому важно следить за объявлениями в средствах массовой информации, указателями и буями, ограничивающими зоны купания и отдыха. В плане оздоровления решающее значение имеет температурный режим водоемов:

 комфортные условия купания - (+18…240С);

 допустимые прохладные условия - (+16…170С);

 теплые условия - (+25…260С).

При температурах ниже +160С возможно принятие водных процедур только закаленным туристам, приучивших свой организм к низким температурам; при перегреве воды в водоеме свыше +260С оздоровительный эффект не наступает.

Полезное воздействие водной среды на организм не наблюдается, а опасность для здоровья и даже для жизни становится реальной, если у туриста:

 острые простудные или инфекционные заболевания;

 ослабленный иммунитет; например, вследствие приема антибиотиков или систематических психофизиологических перегрузок;

 неадекватная реакция на происходящее (алкогольное или наркотическое опьянение; психоэмоциональный шок и т.д.).

Категорически запрещены водные процедуры в водоемах, в которых в изобилии водятся представители хищной фауны (рыбы-акулы, пираньи и т.д.; насекомые-клещи, жуки и т.д. и грызуны-крысы, морские свинки и т.д., являющиеся переносчиками инфекций), или отравленных сбросами биохимических отходов.

Усилить оздоровительный эффект купания способна повышенная минерализация морских вод, а также вод соленых озер.

При использовании водно-спортивных снарядов (лодок, байдарок, водных лыж, катамаранов и т.д.) в целях безопасности необходимо держать равновесие при нахождении на воде и прочно удерживать в руках регулировочные приспособления, рукоятки весел или тросов. При быстром передвижении по воде центр тяжести тела должен отклоняться назад, создавая условия для небольшого запаса хода, чтобы задержать резкое падение за борт или удар о водную поверхность и иметь возможность вовремя восстановить равновесное положение. Для водных лыжников предусматриваются надувные (плавучие) спасательные жилеты, потребность в которых связана с ограниченной подвижностью ног; они вступают в действие как только моторная лодка или катер, тянущий за собой водного лыжника либо остановится, либо потеряет с ним "жесткую связь" через трос. При плавании и занятием рыбной ловлей следует остерегаться глубоких мест, высоких волн и мутной воды. В любой чрезвычайной ситуации необходимо сохранять спокойствие и не напрягаться, так как тело в расслабленном состоянии обладает большой плавучестью.

При ведении подводной охоты необходимо специальное аквалангистское снаряжение, защищающее от длительного воздействия параметров водной среды; случайных механических повреждений; контакта с зубами и острыми плавниками объектов охоты. Использование пружинно-механических подводных ружей должно исключить возможность: вылета гарпуна в сторону самого охотника или находящихся поблизости туристов; ненадежного блокирования механизма в заряженном положении; разгерметизации снаряжения или прекращения доступа воздуха из баллона через дыхательную трубку под маску; прилипания части снаряжения к подводным объектам или застревания при их прохождении. При буксировке добычи в морях и океанах не следует оставлять в водных слоях "шлейфов" крови своей жертвы, так как она становится приманкой для опасной атаки со стороны стай хищников, например, акул.

При путешествии на надводных судах характер утепления одежды зависит от суммы скоростей ветра и движения плавучего средства. Во избежания конвекционного переохлаждения на теплоходах типа "река-море", рекомендуется экирировка с пониженной влагопроницаемостью (куртки-штормовки, накидки или плащи из ткани типа "болонья" и т.д.). При качке следует занимать такие положения, при которых воздействие этого фактора максимально сглаживается: создавать себе видимость "раскачивания палубы своими силами", имея при себе санитарные пакеты и рассчитывая заранее наиболее вероятные траектории своего перемещения, которые не должны давать травм даже при резких толчках судна. Во время шторма более трех баллов нахождение на палубе грозит "смыванием" пассажиров в водную стихию, поэтому туристы должны находиться в помещении кают. Покидать каюты в аварийных случаях целесообразно по каманде экипажа, выполняющего спасательные операции как на малых плавучих средствах (лодках, шлюпках, ботах, яхтах и т.д.), так и на крупных пассажирских судах. В случае критического подтопления самих кают, что является явным признаком кораблекрушения, пассажирам приходится надевать спасательные жилеты и покидать корабль, или самостоятельно вплавь, или на спасательных плавсредствах (шлюпках, надувных лодках и плотах). Потерпевшие кораблекрушение туристы добираются до суши или ждут помощи со стороны.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В данной дипломной работе был проведен анализ производственно-хозяйственной деятельности Филиала РТУП «Белорусское Речное Пароходство» речной порт Гомель за 5 лет (2006 - 2006 гг.), В целом за пять анализируемых лет объем грузовых перевозок увеличился на 454,1 тыс. т., темп прироста составил 318,8 %. И на протяжении пяти лет наблюдается положительная динамика объема перевозок и грузооборота. Грузооборот увеличился в 2010 году по сравнению с 2006 годом в восемь раз или на 698,3 %.

Пассажирооборот за анализируемые пять лет увеличился на 89,6 % при среднегодовом темпе роста 106,4%.

Значительное увеличение пассажирооборота объясняется небольшой долей (30 - 40 %) пригородных перевозок и преобладающей долей местных перевозок, которые совершаются на небольшие расстояния.

За пять лет объем погрузочно-разгрузочных работ в тоннах увеличился на 167,8 % при среднегодовом темпе роста 127,9 %.

На протяжении всего анализируемого периода (2006-2010 гг.) наблюдается положительная динамика объема перегрузочных работ. Несмотря на снижение на 13,6 % объема перегрузочных работ в 2010 году по сравнению с 2009 годом, в целом за анализируемый период объем работ увеличился на 1043,2 тыс. т или на 167,8 %.

Анализ объемных показателей свидетельствует о том, что предприятие за исследуемый период стабильно наращивает объемы производства (перевозки грузов, пассажиров, переработка грузов). Преобладают все же работы по переработке грузов, так как они осуществляются круглогодично, т.е. и в межнавигационный период, а перевозки осуществляются в навигационный период, который составляет 225 суток для рек Беларуси и длится с 1 апреля до 15 ноября. Доля пассажирских перевозок очень мала в общем объеме производства. Порт осуществляет перевозку пассажиров в пригородном (дачном) сообщении и организовывает прогулочные рейсы. В последние годы в пригородном сообщении, куда можно было добраться только водным транспортом, открыты автотранспортные линии. В связи с этим произошло перераспределение пассажиров на автомобильный транспорт. Пассажирский водный транспорт используется в основном на прогулочных рейсах.

Таким образом, по результатам выполненного анализа можно сделать вывод, что рост доходов за пять анализируемых лет составил 8511,8 млн. руб. в сопоставимых ценах или 363,3 %. Рост расходов предприятия за тот же период составил 362,9 % или 7329,2 млн. руб. в сопоставимых ценах.

В целом рост доходов предприятия за анализируемый период в сопоставимых ценах выше роста расходов на 0,2 процентных пункта, а среднегодовой темп прироста доходов опережает прирост расходов на 0,1 процентных пункта. Этот факт является положительной стороной в управлении предприятием.

Из анализа затрат порта на производство продукции (работ, услуг) по элементам затрат за 2008-2010 гг.видно, что в затратах на производство транспортной продукции за 2008-2010 годы основной удельный вес занимают материальные затраты (до 45%), затраты на оплату труда с отчислениями на социальные нужды (свыше 40%) и амортизация основных средств (свыше 13%). Анализ структуры материальных затрат порта на производство продукции свидетельствует о том, что данное производство является энергоемким: расходы на энергоносители за анализируемый период составляют до 20 %.

Анализ темпов роста производительности труда и средней заработной платы по порту свидетельствует о том, что по речному порту Гомель среднемесячная заработная плата в сопоставимых ценах за исследуемый период уменьшилась на 10,6 %, а производительность труда за анализируемый период уменьшилась на 5,4 %, т.е. темпы роста заработной платы не опережают темпы роста производительности труда.

Если темп роста заработной платы опережает темп роста производительности труда, то такая модель стимулирует рост производительности труда, но порождает инфляцию. Слишком высокие темпы роста заработной платы нарушают связь между затратами труда и его оплатой, что так же приводит к снижению его производительности.

Рассматривая показатели структуры баланса по данным таблицы 2.20 можно отметить, что предприятие имеет удовлетворительную структуру баланса в 2006-2010 годах, так как два показателя выполнены, что говорит об удовлетворительной ликвидности, и достатке собственных оборотных средств.

Выявлено, что коэффициент текущей ликвидности снизился за 2006-2010 гг. с 3,45 до 2,7, что все равно выше норматива (норматив для транспорта 1,3, утвержденный Министерством финансов, Министерством экономики и Министерством статистики и анализа Республики Беларусь). Это означает, что организация может погасить 270 % своих обязательств, при условии использования всех оборотных средств.

Также в 2010 году по сравнению с 2006 годом снизился коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами (составил в 2010 году 0,629) что все равно выше норматива (норматив 0,10) и характеризует снижение собственных оборотных средств, необходимых для финансовой устойчивости организации. Кроме того, это свидетельствует о том, что организация использует 62,9 % собственного капитала в формировании оборотных средств.

Коэффициент обеспеченности финансовых обязательств активами увеличился и составил в 2010 году 0,108. Это говорит об увеличении способности организации рассчитаться со своими финансовыми обязательствами после реализации активов.

После проведенных расчетов можно сделать вывод об экономической эффективности и целесообразности проекта. Вложенные в проект инвестиции вернутся через 4,0 года для катамаранов и 3,5 года для прогулочных лодок. Доходность проекта составит для катамаранов 24 %, для прогулочных лодок 15 %, т.е. на один вложенный в проект рубль инвестиции придется рубля чистого дохода.

Чистая дисконтированная стоимость проекта для катамаранов при нормативе дисконтирования 15 % составит 1953,7 тыс. руб., но в случае увеличения норматива дисконтирования до 38 % реализация проекта нецелесообразна.

Чистая дисконтированная стоимость проекта для прогулочных лодок при нормативе дисконтирования 15 % составит 656,2 тыс. руб., но в случае увеличения норматива дисконтирования до 45 % реализация проекта будет нецелесообразной.

Таким образом, можно сделать вывод, что реализация комплекса мероприятий, предложенных в данном дипломном проекте, улучшит финансовое состояние речного порта Гомель.

# **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННХ ИСТОЧНИКОВ**

1) Афитов, Э.А. Планирование на предприятии./ Э.А. Афитов -. шк., 2001

) Баканов, М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа: 4-е изд/ М.И. Баканов, А.Д. Шеремет - М.: Финансы и статистика, 2001. - 536 с.

) Бланк, Ш.П. Экономика внутреннего водного транспорта / Ш.П. Бланк, А.А. Митаишвили, В.А. Легостаев. - М.: Транспорт, 1983. - 333 с.

) Бочаров, В.В. Финансовый анализ./ В.В.Бочаров - СПб: «Питер», 2004.

) Бочаров, В. В. Финансовое моделирование / В. В. Бочаров. - Спб.: Питер, 2000. - 208 с.

) Бугаев, В. П. Менеджмент: учебное пособие / В. П. Бугаев. - Гомель: БелГУТ, 1998. - 138 с.

) Бугаев, В.П. Инновации, инвестиции, эффективность: пособие для студентов экономических специальностей /В.П. Бугаев, Е.В. Бугаева.-Гомель: УО «БелГУТ», 2005. - 139 с.

) Бутов, А.С. Планирование работы флота и портов / А.С. Бутов, В.А. Легостаев. - М.: Транспорт, 1988. - 175 с.

) Винников, В. В. Экономика предприятия морского транспорта / В. В. Винников. - Одесса: РИЦ ХЭТК "Моряк": ОКФА, 1999. - 352 с

) Герчикова, Л. Н. Менеджмент: учебник / Л. Н. Герчикова. - М. "Банки и биржи". ЮНИТИ,1995. - 480с.

) Гизатуллина, В.Г. Анализ финансового состояния предприятия (по данным бухгалтерского баланса): Учебное пособие / В.Г. Гизатуллина, И.Ю. Скуратова. - Гомель: БелГУТ, 1995. - 230 с.

) Гизатуллина, В.Г., Липатова О.В., Метлушко С.К. Теория анализа хозяйственной деятельности/ В.Г. Гизатуллина, О.В. Липатова, С.К. Метлушко. - Гомель: БелГУТ, 2000.- 250 с.

) Гизатуллина, В.Г. Анализ производственно-финансовой деятельности железной дороги / В.Г. Гизатуллина, О.И. Пустоход, О.Г. Быченко, И.Г. Бойко. - Мн.: Вышэйшая школа, 1989.-220 с.

) Гусаков, Б.И. Экономическая эффективность инвестиций собственника./ Б.И. Гусаков - Мн.: НПЖ «Финансы, учет, аудит», 1998. - 216 с.

) Громова, Н.Н. Менеджмент на транспорте: Учеб.пособие для студ. Высш. Учеб. Заведений./Под общ. ред. Н.Н. Громова, В.А.Персианова. - М.: Издательский цент «Академия», 2003. - 528 с.

) Давыдов, С.П. Экономика водного транспорта / С.П. Давыдов, Н.Н. Селезнева. - М.: транспорт, 1991. - 276 с.

) Ильенкова, С.Д. Инновационный менеджмент. / С.Д. Ильенкова - Москва, «Банки и биржи», изд. объединение «ЮНИТИ», 1997. - 327 с.

) Липсиц, И. В. Коммерческое ценообразование: учебник для вузов / И. В. Липсиц. - М.: Издательство БЕК, 1997. - 368 с.

) Легостаев, В.А. Анализ хозяйственной деятельности речного транспорта. / В.А Легостаев - М.: Транспорт, 1976.

) Ляхов, К.С. Экономика, организация и планирование работы флота/ К.С. Ляхов, Н.К. Медведев. - М.: Транспорт, 1978. - 328 с.

) Менеджмент. Учебник. / под ред. Ф. М. Русинова и М. Л. Разу. - М.: ФБК-ПРЕСС,1999. - 504 с.

) Методические рекомендации по оценке экономической эффективности инвестиционных проектов / В.В. Косов, В.И. Ливишиц, А.Г. Шахназаров и др. - М.: Экономика, 2000. - 44 с.

) Национальный правовой Интернет-портал РБ [Электронный ресурс]. - 2005. - Режим доступа: http://www.pravo.by. - Дата доступа: 10.05.2010.

) Официальный сайт Национального банка РБ [Электронный ресурс]. - 2005. - Режим доступа: http://www.nbrb.by. - Дата доступа: 10.05.2010.

) Официальный сайт Министерства статистики и анализа РБ [Электронный ресурс]. - 2005. - Режим доступа: http://belstat.gov.by. - Дата доступа: 10.05.2010.

) Савицкая, Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учеб. пособие для вузов. 4-е изд., пер. и доп. / Г. В. Савицкая,. - Мн.: ООО «Новое знание», 2000. - 688 с.

) Сенько, А.Н. Экономика предприятия: Практикум/ А.Н. Сенько, Э.В. Крум. - Мн.:Выш. шк., 2002. - 224 с.

) Суша, Г.З. Экономика предприятия: Учеб. пособие / Г.З. Суша - М.: Новое знание, 2004. - 383 с.

) Шавилков, С.А. Экономика водного транспорта: Пособие.- Гомель: БелГУТ, 2004. -182 с.

) Шавилков, С.А. Организация труда: пособие для студентов специальности Э.01.03.04 «Экономика и управление на предприятии (водный транспорт)». - Гомель: УО «БелГУТ», 2005. - 211 с.

) Экономика предприятия/ В.Я. Хрипач, Г.З. Суша, Г.К. Оноприенко; Под ред. В.Я.Хрипача.-2-е изд.Стереотипное.-Мн.:Экономпресс, 2000.- 464 с.

) www. tora-centre.ru

34) www. management.com.ua

) http://www.stroybest.ru/info/view/1479