

УДК 338.47

***О. В. Молчанова***

Каспийский институт морского и речного транспорта филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ», Астрахань, e-mail: ovm54@mail.ru

***О. А. Харченко***

Каспийский институт морского и речного транспорта филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ», Астрахань, e-mail: Kharchenko2007@mail.ru

***А. А. Корчагин***

Каспийский институт морского и речного транспорта филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ», Астрахань, e-mail: alexkor72@rambler.ru

## **ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФГУП «РОСМОРПОРТ»**

**Ключевые слова:** Транспорт, инфраструктура производства, операционный и финансовый леверидж, ФГУП Росморпорт, финансовый инструмент, отчетность предприятия, управленческая модель, расчетные показатели, маржинальный доход, запас финансовой прочности, выручка от реализации, операционный рычаг, плечо финансового рычага, прибыль, эффективность деятельности.

Актуальность выбранной темы обусловлена необходимостью обеспечения прибыльной и стабильной работы организации, предприятия, эффективного продвижения на рынке, создания и достижения оптимального соотношения между собственными и заемными средствами, т.е. создания такой структуры капитала, которая позволит сохранить достаточный уровень финансовой независимости, что ведет к повышению эффективности деятельности самого предприятия. Цель исследования заключается в изучении механизма и оценки эффективности операционного и финансового левериджа как финансового инструмента по управлению прибылью предприятия ФГУП «Росморпорт» и, как следствие, повышение эффективности основной деятельности предприятия. В статье проведен анализ финансового состояния исследуемого предприятия и дана оценка динамики уровня эффективности воздействия операционного и финансового рычагов на деятельность ФГУП «Росморпорт». Обобщающим интегральным показателем для оценки размера влияния операционного и финансового левериджа является операционно-финансовый леверидж. Рычаги должны быть связаны обратно пропорциональной зависимостью – при высоком уровне операционного левериджа на предприятии предполагается относительно низкий уровень финансового левериджа, и наоборот. В данном исследовании объекта это правило подтверждается.

***О. V. Molchanova***

Caspian Institute of Sea and River Transport Branch FSBEI HE «VGUVT», Astrakhan, e-mail: ovm54@mail.ru

***О. А. Kharchenko***

Caspian Institute of Sea and River Transport Branch FSBEI HE «VGUVT», Astrakhan, e-mail: Kharchenko2007@mail.ru

***А. А. Korchagin***

Caspian Institute of Sea and River Transport Branch of FSBEI HE «VGUVT», Astrakhan, e-mail: alexkor72@rambler.ru

## **INCREASING THE EFFICIENCY OF THE ACTIVITY OF FSUE «ROSMORPORT»**

**Keywords:** transport, production infrastructure, operational and financial leverage, FSUE Rosmorport, financial instrument, enterprise reporting, management model, estimated indicators, margin income, financial strength margin, sales revenue, operating leverage, financial leverage leverage, profit, performance.

The relevance of the chosen topic is due to the need to ensure profitable and stable work of the organization, enterprise, effective promotion on the market, creation and achievement of the optimal ratio between own and borrowed funds, i.e. the creation of such a capital structure that will maintain a sufficient level of financial independence, which will lead to an increase in the efficiency of the enterprise itself. The purpose of the study is to study the mechanism and evaluate the effectiveness of operational and financial leverage as a financial instrument for managing the profit of the FSUE «Rosmorport» enterprise and, as a result, increase the efficiency of the main activities of the enterprise. The article analyzes the financial condition of the enterprise under study and assesses the dynamics of the level of effectiveness of the impact of operational and financial leverage on the activities of FSUE «Rosmorport». A generalizing integral indicator for assessing the size of the impact of operational and financial leverage is operational and financial leverage. Leverage should be inversely related – with a high level of operational leverage at the enterprise, a relatively low level of financial leverage is assumed, and vice versa. In this study of the object, this rule is confirmed.

## Введение

Транспорт, как отрасль материального производства и субъект производственно-социальной инфраструктуры народного хозяйства оказывает существенное влияние на формирование эффективной рыночной экономики. В настоящее время, в условиях коренного реформирования экономики и изменения геополитического положения России формируется определяющая роль транспорта в народном хозяйстве. Огромные массы сырья, топлива, материалов, полуфабрикатов, готовой продукции постоянно находится в сфере обращения, требуя значительной доли затрат совокупного общественного труда и высококвалифицированной транспортной системы. Транспорт входит в состав инфраструктуры производства, обслуживающего основные отрасли экономики: добывающую, перерабатывающую промышленность и сельское хозяйство.

**Актуальность** данного научного исследования обусловлена необходимостью обеспечения прибыльной и стабильной работы транспортной организации, эффективного ее продвижения на рынке, создания и достижения оптимального соотношения между собственными и заемными средствами, т.е. создания такой структуры капитала, которая позволит сохранить достаточный уровень финансовой независимости и эффективной деятельности.

**Цель работы** заключается в изучении механизма и оценки эффективности операционного и финансового леве́риджа как финансового инструмента по управлению прибылью предприятия ФГУП «Росморпорт» и, как следствие, повышение эффективности основной деятельности предприятия.

## Материалы и методы исследования

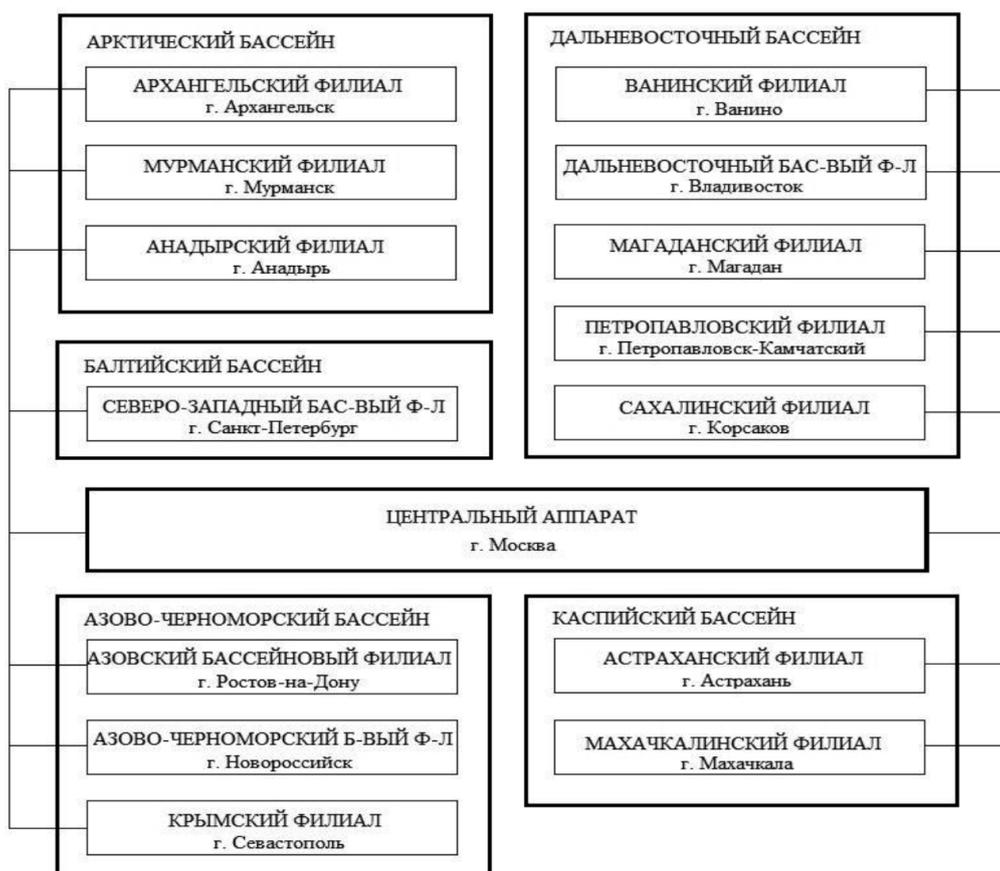
Теоретической основой и методологической базой исследования послужили основные положения и выводы, сформулированные в научных трудах ведущих зарубежных и отечественных ученых в области финансового менеджмента, экономического анализа, бухгалтерского учета и аудита. В процессе исследования использовались нормативные документы и правовые аспекты, определяющие

законодательную политику основ учета и контроля, управления морскими портами. Информационной базой исследования явились данные бухгалтерского учета и оперативной отчетности предприятия. В процессе исследования использовались общенаучные методы познания, системный подход, методы сопоставления и сравнительного анализа, технологии оптимизации производственных функций, план-факторного анализа.

## Результаты исследования и их обсуждение

Объектом исследования является Федеральное государственное унитарное предприятие, которое было основано на праве хозяйственного ведения, ФГУП «Росморпорт», в дальнейшем именуемое «Предприятие». Предприятие создано в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 705 «О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами» [1], приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 ноября 2002 г. № 154 «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 705» [2] и распоряжением Министерства имущественных отношений Российской Федерации от 7 апреля 2003 г. № 1069-р [3]. Предприятие находится в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта и является коммерческим. Функции учредителя Предприятия осуществляет Правительство Российской Федерации, Федеральное агентство морского и речного транспорта в соответствии с законодательством Российской Федерации и Федеральное агентство по управлению государственным имуществом. Предприятие имеет 14 филиалов в разных регионах страны (рисунок).

Единый хозяйствующий субъект – федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» был образован в мае 2003 года во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 25.09.2002 № 705 в целях реформирования системы государственного управления в морских портах РФ.



Организационная структура предприятия ФГУП «Росморпорт»

Предприятие создано в целях удовлетворения общественных потребностей в результатах его деятельности и получения прибыли.

Для достижения поставленных целей компания осуществляет в установленном законодательством РФ порядке следующие виды деятельности (предмет деятельности Предприятия):

1) обеспечивает и организует эффективное использование федерального и иного имущества, принадлежащего Предприятию в морских торговых и специализированных портах и на подходах к ним;

2) проводит безопасную эксплуатацию закрепленных за ним гидротехнических сооружений, систем обеспечения безопасности мореплавания и других объектов портовой инфраструктуры;

3) содействует в разработке и утверждении генеральных схем, технико-экономических обоснований развития,

стратегических проектов, реконструкции, модернизации и технического перевооружения транспортно-технологических перегрузочных комплексов морских портов и других объектов и сооружений прибрежно-портовых механизмов;

4) выполняет функции заказчика-застройщика при новом строительстве, преобразовании, модернизации и техническом перевооружении транспортно-технических перегрузочных мощностей портов, а также других объектов и сооружений прибрежно-портовых ресурсов;

5) осуществляет авторский и технический контроль над строительством, принимает участие в работе государственных комиссий по подбору площадок строительства и передаче объектов в эксплуатацию;

6) проводит ремонт, модернизацию и новое строительство гидротехнических и портовых объектов,

в том числе перегрузочных комплексов и терминалов;

7) поддерживает в соответствующем техническом состоянии, способствует функционированию, модернизирует и создаёт новые системы обеспечения безопасности мореплавания, размещённых на акваториях и территориях морских портов и на подходах к ним;

8) осуществляет водолазную, промерную, дноуглубительную деятельность;

9) ремонтирует, реконструирует и возводит новые сооружения производственного и социально-бытового назначения;

10) выполняет постройку, модернизацию и эксплуатацию судов служебно-вспомогательного, дноуглубительного флота, судов, выполняющих цели, вытекающие из международных контрактов, членом которых является Российская Федерация;

11) предоставляет в аренду закрепленное за Предприятием имущество, контролирует его сохранность, надлежащее содержание, целевое и эффективное использование, а также соблюдение арендатором условий договора аренды;

12) осуществляет весь перечень услуг судам на подходах и внутри границ акватории морских портов по их безопасному управлению движения и стоянке;

13) выполняет транспортно-экспедиционную функцию, используя морской транспорт;

14) реализовывает погрузочно-разгрузочное функционирование в морских портах;

15) предоставляет услуги в роли морского агента и/или морского посредника;

16) взыскивает портовые сборы в пределах морских портов Российской Федерации;

17) исполняет роль судовладельца;

18) участвует в аварийно-спасательных работах;

19) выполняет работы по подъему затонувших объектов в акваториях морских портов;

20) проводит работы по ликвидации и/или минимизации результатов загрязнения акваторий морских портов и объектов;

Возможность увеличения финансового результата, как в целом, так и по отдельным операциям, следует рассматривать одновременно с определением степени сопутствующего риска, связанного с неполучением объёма планируемой прибыли или получением убытка, поскольку риск и доходность находятся в прямой зависимости: чем выше доходность, тем выше риск, и наоборот. Прибыль и увеличение её объёмов – не гарантии финансово-производственной деятельности. Это результат умелого, успешного и эффективного управления бизнесом и плата за риск в ходе осуществления коммерческой деятельности предприятия [4].

Для того, чтобы сформировать управленческую модель, необходимо определить, какую часть себестоимости реализованных работ и услуг составляют постоянные расходы, какую – переменные. Для этого рассмотрим управленческую модель отчёта о финансовых результатах ФГУП «Росморпорт» в соответствии с табл. 1.

**Таблица 1**

Управленческая модель отчёта о финансовых результатах ФГУП «Росморпорт» за 2017-2019 гг.

Показатели	2017 год	2018 год	2019 год	Изменение абсолют. (+,-)		Темп прироста, %
				2018 г. от 2017 г.	2019 г. от 2018 г.	2019 г. к 2017 г.
Выручка от реализации работ и услуг, тыс. руб.	22584036	25084053	26916666	2 500 017	1 832 613	19,2
Сумма постоянных затрат, тыс. руб.	6248674	7128643	7655987	879969	527 344	22,5
Сумма переменных затрат, тыс. руб.	14580240	15148367	17040744	568127	1 892 377	16,9
Операционная прибыль	1755122	2807043	2219935	1051921	-587108	26,5
Чистая прибыль	929677	869376	1031362	-60301	161986	10,9

**Таблица 2**

Оценка показателей операционного анализа ФГУП «Росморпорт» за 2017-2019 гг.

Показатели	2017 год	2018 год	2019 год	Изменение абсолют. (+,-)		Темп прироста, %
				2018 г. от 2017 г.	2019 г. от 2018 г.	2019 г. к 2017 г.
1	2	3	4	5	6	7
Выручка от реализации работ и услуг, тыс. руб.	22584036	25084053	26916666	2500017	1832613	19,2
Сумма переменных затрат, тыс. руб.	14580240	15148367	17040744	568127	1892377	16,9
Валовая маржа	8003796	9935686	9875922	1931890	-59764	23,4
Коэффициент валовой маржи	0,35	0,39	0,36	0,040	-0,030	2,9
Сумма постоянных затрат, тыс. руб.	6248674	7128643	7655987	879969	527344	22,5
Удельный вес постоянных затрат в структуре себестоимости	0,3	0,32	0,31	0,02	-0,01	3,3
Точка безубыточности	17853354	18278572	21266631	425218	2988059	19,1
Проценты к уплате	14253	308	243	-13945	-65	-98,3
Операционная прибыль	1755122	2807043	2219935	1051921	-587108	26,5
Налогооблагаемая прибыль	1740869	2806735	2219692	1065866	-587043	27,5
Запас финансовой прочности в стоимостном выражении, руб.	4730682	6805481	5650035	2074799	-155446	19,4
Запас финансовой прочности в стоимостном выражении, %	20,9	27,1	21	6,2	-6,1	0,5
Уровень операционного рычага	4,6	3,5	4,4	-1,1	0,9	-4,4

Выручка от реализации работ и услуг увеличилась за три года на 4 332 630 тыс. руб. или 19,2%, переменные затраты возросли примерно пропорционально росту объема продаж, постоянные расходы выросли на 22,5%, что в денежном выражении составило 1 407 313 тыс. руб., за счёт этого операционная прибыль выросла на 26,5% или 464 813 тыс. руб., а чистая прибыль – на 10,9% или 101 685 тыс. руб.

Далее рассчитаем валовую маржу, точку безубыточности, запас финансовой прочности и уровень операционного левереджа [5, 6] в соответствии с табл. 2.

На основе анализа расчетных показателей, можно сделать определенные выводы. Для нормального функционирования предприятия необходимо, чтобы маржинального дохода хватало не только на покрытие постоянных расходов, но и на формирование прибыли. Во всех трёх анализируемых периодах размер валовой маржи превосходит сумму постоянных расходов. Коэффициент валовой маржи за 2017-2019 гг. практически не изменился, что свидетельствует о том, что переменные расходы изменяются непропорционально изме-

нению выручки от продаж. Так выручка от продажи работ и услуг за трёхлетний период выросла на 19,2% (4 332 630 тыс. руб.), а переменные затраты на 16,9% (2 460 504 тыс. руб.). Увеличение выручки от реализации работ и услуг произошло за счёт увеличения объёма продажи цены. Средняя цена реализации за 2017 г. сложилась в сумме 31 914 тыс. руб. (из расчёта выручка от реализации работ и услуг / грузооборот), в 2019 г. – 32 785 тыс. руб. Точка безубыточности (порог рентабельности) – такая выручка от продаж, при которой предприятие уже не имеет убытков, но ещё не имеет прибыли. Таким образом, для покрытия всех затрат ФГУП «Росморпорт» необходимо иметь выручку от реализации работ и услуг в 17853354 тыс. руб. (2017 г.), 18278572 тыс. руб. (2018 г.), 21266631 тыс. руб. (2019 г.). В 2019 г. по сравнению с 2017 г. порог рентабельности увеличился на 19,1%, так как при росте переменных затрат 16,9%, примерно пропорционального объёму продаж 19,2%, постоянные расходы возросли на 22,5%. В 2019 г. по сравнению с 2017 г. под влиянием роста постоянных затрат на 22,5%, порог рентабельности

увеличился в 1,2 раза, это увеличение обосновано, так как к 2018 г. предприятие произвело модернизацию и реконструкцию основных средств. Запас финансовой прочности в 2019 г. в 1,2 раза больше, чем в 2017 г., наблюдается рост этой величины на 19,4%. Такое соотношение рассмотренных показателей говорит о способности предприятия ФГУП «Росморпорт» выдержать 21 %-е снижение выручки от реализации работ и услуг без серьёзной угрозы для своего финансового положения.

Операционный рычаг – такой инструмент, в результате проявления которого изменение в продажах приводит к изменению операционной прибыли. Сила его воздействия – это процентное изменение операционной прибыли как результата процентного изменения объёма продаж работ и услуг [7]. В 2017 г. сила воздействия операционного рычага равна 4,6%, в 2018 г. его величина снизилась на 23,9%, до 3,5%, в 2019 г. произошёл рост этого показателя на 25,7% до 4,4%. Как известно, операционный рычаг действует в краткосрочном периоде при неизменности постоянных затрат, в нашем случае за 3 года переменные затраты сохраняются на одном уровне от 30% до 32%. В 2019 г. по сравнению с 2017 г. рост операционной прибыли составил 26,5%, в случае, если бы доля постоянных затрат росла, то прибыль была бы ниже.

Итак, следует рекомендовать предприятию ФГУП «Росморпорт» уделить внимание соотношению роста затрат и выручки от реализации работ и ус-

луг. Естественно, не удастся оставить прежним уровень постоянных расходов, так как в 2020 г. запланировано приобретение новых судов и техники для дальнейшей реконструкции предприятия. Необходимо установить пристальный контроль над изменением переменных расходов, которые должны соответствовать изменению объёмов продаж, так как предполагаем, что доля их должна снизиться, из-за того, что предприятие предусматривает серьёзную модернизацию и реконструкцию, и автоматизация, в свою очередь, предусматривает очевидное снижение переменных затрат.

Перейдем к рассмотрению следующего инструмента – финансового левеиджа. В случае недостаточности собственных финансовых ресурсов для бесперебойного производства и функционирования предприятие прибегает к использованию заемных средств. Чтобы определить, насколько эффективно предприятие ФГУП «Росморпорт» использует заёмный капитал, как изменяется рентабельность его собственных средств, оценим уровень финансового левеиджа. Среди показателей оценки уровня финансового левеиджа наибольшую известность получили два: соотношение заемного и собственного капитала; отношение темпа изменения чистой прибыли к темпу изменения прибыли до вычетов процентов и налогов [8].

Рассчитаем эффект финансового рычага первым способом на основе данных, взятых бухгалтерского баланса и отчёта о финансовых результатах, в табл. 3.

**Таблица 3**

Количественная оценка эффективности финансового левеиджа ФГУП «Росморпорт» за 2017 – 2019 гг.

Показатели	2017 год	2018 год	2019 год	Изменение абсолют. (+,-)	Темп прироста, %
				2019 г. от 2017 г.	2019 г. к 2017 г.
Собственный капитал, тыс. руб.	188071847	206825375	212855447	24783600	13,2
Заёмный капитал, тыс. руб.	1754746	1068016	5663686	3908940	222,8
ИТОГО капитал, тыс. руб.	189826593	207893391	218519133	28692540	15,1
Доля заемного капитала в общем капитале, %	0,9	0,5	2,6	1,70	-
Эффект финансового рычага (плечо)	0,01	0,01	0,03	0,02	-

Предприятие ФГУП «Росморпорт» можно охарактеризовать как финансово малоависимую компанию, поскольку за анализируемый период оно имеет незначительную долю заемного капитала. Так, в 2017 г. доля заемного капитала в общем объеме капитала составила 0,9%, несколько снизилась в 2018 г. до уровня 0,5%, поскольку часть кредитных средств была погашена, в объёме 686 730 тыс. руб., и выросла до 2,6% в 2019 г. по причине привлечения заемных средств в размере 4 595 670 тыс. руб., при этом увеличился общий объём кредитных денег до 5 663 686 тыс. руб.

Проведем оценку уровня финансового леверидж предприятия ФГУП «Росморпорт» первым способом как отношение заемного капитала к собственному капиталу, тем самым определим коэффициент финансового левериджа (КФЛ) или плечо финансового рычага. Полученные показатели очень низкие: 2017 г. КФЛ составил 0,01, п.п., 2018 г. – 0,01 п.п., 2019 г. – 0,03 п.п. Данный показатель мы рассчитали, используя данные бухгалтерской отчет-

ности, хотя чаще всего принято рассчитывать по рыночной оценке активов. Об успешности предприятия ФГУП «Росморпорт» свидетельствуют стабильные темпы роста выручки от продаж работ и услуг и чистой прибыли. За период 2017 – 2019 гг. выручка выросла, в общем, на 4332 630 тыс. руб. или на 19,2%, чистая прибыль при этом выросла на 101 685 тыс. руб. или 10,9%. Плечо финансового рычага правильнее рассчитывать по рыночной стоимости предприятия. В консолидированной отчетности заявлено, что рыночная стоимость собственного капитала с учетом рыночных ставок в 2017 г. выше балансовой на 14,98%, в 2018 г. выше на 15,27% и в 2019 г. выше на 15,95%. Соответственно, пересчитав показатель финансового плеча, исходя из рыночной стоимости, уровень риска снижается до показателей: 2017 г. – 0,01 п.п., 2018 г. – 0,005 п.п., 2019 г. – 0,02 п.п. Рассчитаем эффект финансового рычага вторым способом на основе данных, взятых из бухгалтерского баланса и отчёта о финансовых результатах, в табл. 4.

Таблица 4

Количественная оценка эффективности финансового левериджа по методике И.А. Бланка ФГУП «Росморпорт» за 2017 – 2019 гг.

Показатели	2017 год	2018 год	2019 год	Изменение	Темп
				абсолют. (+,-)	прироста, %
				2019 г. от 2017 г.	2019 г. к 2017 г.
Собственный капитал, тыс. руб.	188071847	206825375	212855447	24783600	13,2
Заёмный капитал, тыс. руб.	1754746	1068016	5663686	3908940	222,8
ИТОГО капитал, тыс. руб.	189826 593	207893 391	218519 133	28692540	15,1
Доля заемного капитала в общем капитале, %	0,9	0,5	2,6	2	-
Ставка налога на прибыль, %	20	20	20	0	-
Налоговый корректор	0,8	0,8	0,8	0	-
Валовая прибыль, тыс. руб.	4861315	5982222	5760902	899587	18,5
Средняя стоимость активов, тыс. руб.	187773572	206049572	221007336	33233764	17,7
Коэффициент валовой рентабельности активов	0,03	0,03	0,03	0	-
Процентная ставка по заёмным кредитам, %	13,5	13,5	7,8	-6	-
Дифференциал финансового левериджа	0,3	0,3	0,03	0	-
Средняя сумма собственного капитала предприятия, тыс. руб.	178315448	197448611	209840411	31524963	17,7
Средняя сумма заемного капитала, тыс. руб.	1639584	1411381	3365851	1726267	105,3
Коэффициент финансового левериджа	0,001	0,01	0,02	0,02	-
Эффект финансового рычага	-0,08	-0,04	-0,11	-0,03	-

Вторым способом определим эффект финансового левеиджа по формуле, используя методику И.А. Бланка, где ЭФЛ заключается в приросте коэффициента рентабельности собственного капитала, %. В результате вычислений получили весьма низкие показатели эффективности финансового левеиджа за трехлетний анализируемый период от -0,08 п.п. в 2017 году, до -0,11 п.п. в 2019 году, что весьма далеко от рекомендуемого значения ЭФР, равного 0,33 – 0,5 п.п. Это говорит о том, что приобретенные за счет получения кредита активы не окупаются, а прибыль незначительна для погашения процентов и тела кредита. Рентабельность активов значительно ниже, чем стоимость заёмных средств. В данной ситуации, с финансовой точки зрения, можно сделать вывод, что предприятию не следовало брать кредит, так как нерационально используется собственный капитал, для того, чтобы получать прибыль и есть соответственно риск, что они не заработают достаточное количество денежных средств для покрытия заёмного кредита [9].

Приведенная формула расчета эффекта финансового левеиджа позволяет выделить в ней три основные составляющие:

- налоговый корректор финансового левеиджа остаётся неизменным на протяжении трёх лет в связи с одинаковым уровнем налогообложения прибыли;
- дифференциал финансового левеиджа, характеризующий разницу между коэффициентом валовой рентабельности активов и средним размером про-

цента за кредит, на протяжении 2017 – 2018 гг. составляет 0,3 п.п., а в 2019 г. 0,03 п.п., разница показателей обоснована снижением кредитной ставки в 2019 г. до 7,9%;

– коэффициент финансового левеиджа, характеризующий сумму заёмного капитала, используемого предприятием ФГУП «Росморпорт», в расчете на единицу собственного капитала, вырос с 2017 г. по 2019 г. с 0,001 п.п. до 0,02 п.п., рост этого показателя обусловлен привлечением дополнительных заёмных средств в 2019 г.

### Выводы

Таким образом, на примере проведенного анализа исследуемого объекта, можно сделать заключение, что проведенные исследования необходимы для повышения эффективности деятельности предприятия. Финансовый левеидж является необходимым инструментом при финансовом анализе. Он отражает возможности предприятия по влиянию на величину прибыли путем изменения структуры капитала. Обобщающим интегральным показателем для оценки размера влияния операционного и финансового левеиджа является операционно-финансовый левеидж. Рычаги должны быть связаны обратно пропорциональной зависимостью – при высоком уровне операционного левеиджа на предприятии предполагается относительно низкий уровень финансового левеиджа, и наоборот. В данном исследовании объекта это правило подтверждается.

### *Библиографический список*

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 705 «О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами»// СПС ГАРАНТ.
2. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 ноября 2002 г. № 154 «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 705»// СПС ГАРАНТ.
3. Распоряжение Министерства имущественных отношений Российской Федерации от 07 апреля 2003 г. № 1069-р// СПС ГАРАНТ.
4. Ван Хорн Дж.К. Основы финансового менеджмента / пер. с англ. М.: Финансы и статистика, 2016. – 800 с.

5. Ансофф И. Стратегическое управление. – М.: Экономика, 2016. – 333 с.
6. Ермолаева В.В. Оценка финансового леввериджа, как фактор управления прибылью организации. Хабаровская государственная академия экономики и права, 2017. – 541 с.
7. Крейнина М.Н. Финансовый менеджмент: учебное пособие / М.Н. Крейнина. – М.: Дело и Сервис, 2017. – 304 с.
8. Рудык Н.Б., Финансовый левверидж и финансовый рычаг. М: Высшая школа международного бизнеса Академии народного хозяйства при Правительстве РФ, 2018– 392 с.
9. Ласкина Л.Ю. Финансовый левверидж и его детерминанты / Л.Ю. Ласкина // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия экономика и экологический менеджмент. – 2015. – № 2. – С. 277-286.