

9. Транспорт в России, 2005: стат.сб. / Росстат. — Т. 65. — М., 2005. — С. 29. — URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b05_55/IssWWW.exe/Stg/1-35.htm (дата обращения: 07.11.2014).
10. Транспорт в России: стат.сб./ Госкомстат России. — Т. 65. — М., 2003 — 182 с. — URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B03_55/IssWWW.exe/Stg/d010/i010340r.htm (дата обращения: 07.11.2014).
11. Российский статистический ежегодник, 2012: стат.сб./Росстат. — Р. 76. — М., 2012. — С. 481.
12. Российский статистический ежегодник, 2012: стат.сб./Росстат. — Р. 76. — М., 2012. — С. 483.

УДК 338.47:656.6

Ю.А. Лепехина,
канд. экон. наук, доц.

РАЗРАБОТКА КОМПЛЕКСА МЕРОПРИЯТИЙ, СПОСОБСТВУЮЩИХ ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «НСПЗ»

DEVELOPMENT OF COMPLEX ACTIVITIES THAT CONTRIBUTE TO IMPROVING EFFECTIVENESS OF NOVOROSIYSK SHIPYARD JOINT-STOCK COMPANY

В статье рассмотрена динамика и структура грузооборота перегрузочного комплекса за 2010 – 2012 гг. Выполнен анализ натуральных и стоимостных показателей деятельности перегрузочного и судоремонтного производств. Дана оценка производственно-экономических результатов хозяйственной деятельности структурного подразделения ОАО «НСПЗ» по производству электрической и тепловой энергии. В работе представлена динамика показателей рентабельности, проанализированы производственные ресурсы предприятия. Дана интегральная оценка финансовой устойчивости компании на основе использования скорингового анализа, а также оценка финансового риска ОАО «НСПЗ». Выявлены причины негативного изменения рассматриваемых показателей. Предложены мероприятия, способствующие повышению эффективности деятельности ОАО «НСПЗ».

This article is about dynamics and organization of cargo turnover transshipment system of the Novorossiysk shipyard joint-stock company during 2010 – 2012. Analysis of natural and cost performance handling and ship-repair industries carried out. Production and economic results of economic activity for structural division of Novorossiysk shipyard joint-stock company for the production of electric and thermal energy evaluated. In this work the dynamics of profitability indicators presented and production enterprise resources analyzed. Given the integral assessment of the financial sustainability of the company on the basis of a scoring analysis and financial risk assessment of Novorossiysk shipyard joint-stock company. Causes of negative changes for above mentioned characteristics revealed. Proposed activities that contribute to improving the effectiveness of Novorossiysk shipyard joint-stock company.

Ключевые слова: грузооборот, перегрузочный комплекс, анализ экономических показателей, эффективность деятельности предприятия, финансовая устойчивость.

Key words: freight turnover, transshipment system, financial characteristics analysis, efficiency of Company activities, the financial sustainability.

П РЕДПРИЯТИЯ осуществляют свою деятельность на рынке в условиях жесткой конкуренции. Те из них, которые проигрывают в этой борьбе, становятся банкротами. Для того чтобы не обанкротиться, хозяйствующие субъекты должны постоянно отслеживать изменения рыночной среды, нарабатывать методы противодействия негативным моментам для сохранения своей конкурентоспособности.

Одним из инструментов исследования рынка и сохранения конкурентоспособности является всесторонний анализ его производственных и экономических показателей, который

позволяет составить общую финансовую картину организации — самой важной характеристики деятельности предприятия, что является весьма актуальным в настоящее время.

Методологию анализа рассматривали ряд авторов [1] – [3], которые справедливо считают, что его системность проявляется в определенной, логически обоснованной последовательности рассмотрения показателей хозяйственной деятельности предприятия.

Анализ, по мнению авторов, должен включать:

- анализ натуральных и стоимостных показателей деятельности основных структурных подразделений предприятия — перегрузочного производства, судоремонтного производства и энергетического хозяйства;

- оценку обеспеченности производственными ресурсами;

- анализ качественных показателей использования ресурсов предприятия.

Однако практика показывает, что в настоящее время в дополнении к перечисленным направлениям целесообразно оценивать степень финансового риска предприятия, что позволит более точно определить ресурсную базу и направления развития компании, а это, следовательно, потребует дальнейшего развития методологии анализа.

С целью определения перспектив развития ОАО «НСПЗ», как одной из стивидорных компаний Новороссийска, проведем комплексный экономический анализ его деятельности.

Приоритетным направлением деятельности ОАО «НСПЗ» является выполнение погрузочно-разгрузочных работ. В качестве анализируемого показателя выступает суммарный грузооборот предприятия (табл. 1) [4], [5].

Таблица 1

Динамика и структура грузооборота ПК ОАО «НСПЗ» за 2010–2012 гг.

Вид груза	2010 г.		2011 г.		Темп роста, %	Изменение структуры, %	2012 г.		Темп роста, %	Изменение структуры, %
	объем, тыс. т	структура, %	объем, тыс. т	структура, %			объем, тыс. т	структура, %		
Экспорт, в том числе	2578,9	94,24	1736	80,97	67,3	-13,27	2054,3	81,09	118,3	0,11
металлы черные	2495,3	91,19	1655,6	77,22	66,3	-13,97	2016,9	79,61	121,8	2,39
прочие грузы	83,6	3,06	80,4	3,75	96,2	0,70	37,4	1,48	46,5	-2,27
Импорт, в том числе	157,5	5,76	407,9	19,03	259,0	13,27	479,2	18,91	117,5	-1,11
рулоны г/о стали	-	-	121,7	5,68	-	5,68	143,4	5,66	117,8	-0,02
цемент	-	-	121,6	5,67	-	5,67	222,6	8,79	183,1	3,11
продуктовые грузы	-	-	142,4	6,64	-	6,64	105,2	4,15	73,9	-2,49
прочие грузы	157,5	5,76	22,2	1,04	14,1	-4,72	8	0,32	36,0	-0,72
Всего	2736,4	100,00	2143,9	100,00	78,3	0,00	2533,5	100,00	118,2	0,00

Анализ данных табл. 1 показывает, что достигнутый в 2010 – 2012 гг. уровень грузооборота относит перегрузочный комплекс (ПК) ОАО «НСПЗ» в разряд портов средней величины (грузоперевалка 2 – 3 млн т в год). В течение 2011 г. перегрузочным комплексом ОАО «НСПЗ» перевалено около 2144 тыс. т грузов, что на 21,7 % меньше, чем в 2010 г., когда отмечался наибольший объем перевалки — 2736,4 тыс. т (рис. 1).

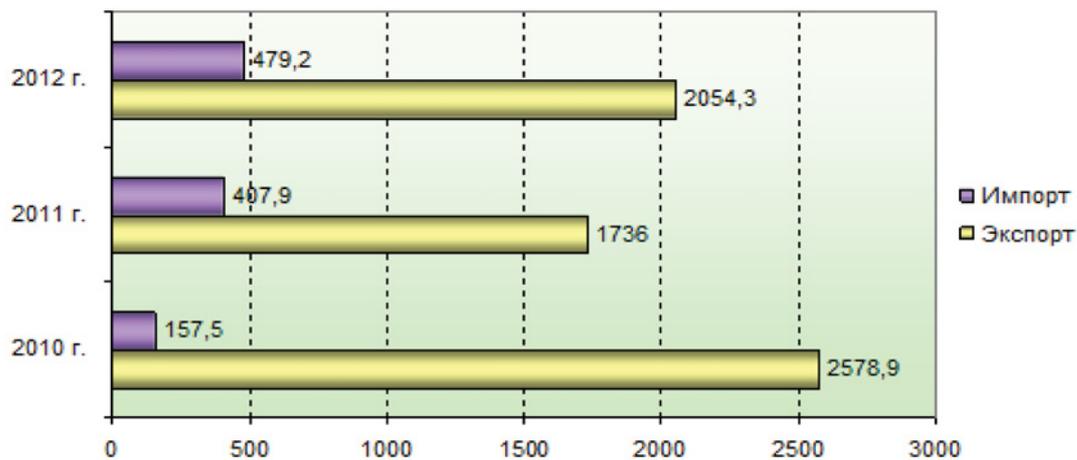


Рис. 1. Грузооборот ОАО «НСПЗ» за 2010 – 2012 гг., тыс. т

Основной тенденцией, обусловившей негативные изменения грузооборота ПК ОАО «НСПЗ» в отчетном году, стали последствия мирового финансово-экономического кризиса, в условиях которого ведущие экспортеры металлопродукции, выступающие заказчиками перегрузочных операций комплекса, резко снизили свое производство и объемы поставок ввиду отсутствия спроса.

В результате, объемы перевалки экспортируемых черных металлов, которые являются основным грузом для компании, снизились на 33,7 %. Перегрузочный комплекс предприятия в течение года перевалил 1,6 млн т данного груза против 2,5 млн т годом ранее.

Снижение перевалки черных металлов было частично компенсировано возобновлением перегрузки импортных грузов, которые выросли в объемах в 2,6 раза — с 157,5 до 408 тыс. т. В частности — цемента (121,6 тыс. т), рулонов горячеоцинкованной стали (121,7 тыс. т), скоропортящихся грузов (142,4 тыс. т).

За 2012 г. суммарный грузооборот ОАО «НСПЗ» составил 2533,5 тыс. т, что выше показателя предыдущего года на 389,6 тыс. т (или на 18,2 %). В отличие от предыдущего периода, предприятие наращивало объемы обслуживания как экспортных, так и импортных грузопотоков.

Грузооборот экспортных грузов вырос на 18,3%, прежде всего, за счет черных металлов, перевалка которых достигла 2160,3 тыс. т (+21,8 %). Импорт вырос на 17,5 %, прежде всего, за счет увеличения объемов обработки цемента в таре на 83,1 %: в апреле 2012 г. было подписано соглашение о перевалке цемента с турецкой компанией Çimsa. Грузопоток стали в рулонах показал прирост в 17,8 %, а объемы перевалки продуктовых и прочих грузов снизились на 26,1 % и 64 % соответственно.

В структуре грузооборота ОАО «НСПЗ» происходит постепенное снижение доли экспортных грузов — с 94,24 % в 2010 г. до 81 % в 2012 г. при соответствующем повышении доли импорта (около 19 % по данным за 2012 г.).

Стабильно высокой остается доля черных металлов: 91,19 % в 2010 г., 77,22 % в 2011 г., 79,61 % в 2012 г. (рис. 2).

В течение 2012 г. доли черных металлов и цемента увеличились на 2,39 % и 3,12 % соответственно на фоне уменьшения доли продуктовых грузов на 2,49 процентного пункта. На цемент в отчетном году пришлось 8,79% общего объема перевалки предприятия.

По сравнению с другими стивидорными операторами Новороссийского порта структура грузопотока ПК ОАО «НСПЗ» крайне неравномерна с ярко выраженным превалированием единственного груза. Налицо зависимость предприятия от экспортеров металлопродукции.

В табл. 2 приведены данные для анализа экономических показателей перегрузочного производства ОАО «НСПЗ».

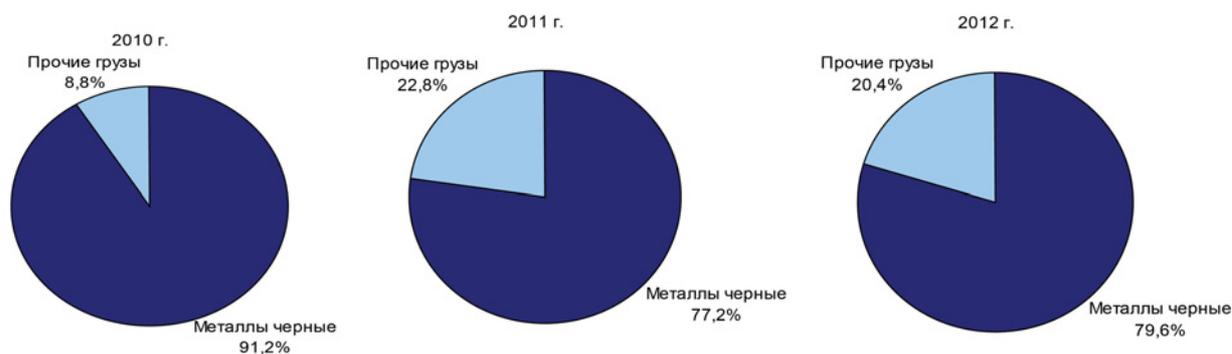


Рис. 2. Структура грузооборота ОАО «НСПЗ» за 2010 – 2012 гг.

Таблица 2

**Анализ натуральных и стоимостных показателей деятельности
перегрузочного производства ОАО «НСПЗ» за 2010–2012 гг.**

Показатель	2010 г.	2011 г.	Отклонение	Темп роста, %	2012 г.	Отклонение	Темп роста, %
Грузооборот, тыс. т	2736,4	2143,9	-592,5	78,3	2533,5	389,6	118,2
Выручка от ПРР, тыс. руб.	830170	619561	-210609	74,6	721987	102426	116,5
Средняя доходная ставка, руб./т	303,4	289,0	-14,4	95,3	285,0	-4,0	98,6
Себестоимость ПРР с учетом УР, тыс. руб.	457765	434460	-23305	94,9	538744	104284	124,0
Средняя себестоимость перегрузки одной тонны груза, руб./т	167,3	202,6	35,4	121,1	212,6	10,0	104,9
Прибыль от реализации, тыс. руб.	372405	185101	-187304	49,7	183243	-1858	99,0
Рентабельность, %	44,9	29,9	-15,0	66,6	25,4	-4,5	85,0

Анализируя данные табл. 2, прежде всего, следует выделить отрицательную тенденцию сокращения доходных поступлений от деятельности ПК ОАО «НСПЗ» в 2011 г. по сравнению с 2010 г. на 210609 тыс. руб. (или на 25,4 %).

Преимущественное влияние в данном случае оказали два фактора — сокращение грузооборота предприятия и снижение средней доходной ставки за перевалку груза на 14,4 руб./т (или на 4,7 %). В результате прибыль от реализации снизилась вдвое, а рентабельность работы перегрузочного комплекса — с 44,9 % до 29,9 %, т. е. на 15 %.

В 2012 г. положительная динамика грузооборота стала основной причиной увеличения выручки и себестоимости перегрузочного комплекса ОАО «НСПЗ» (рис. 3).

Выручка от реализации товарной продукции перегрузочного комплекса за 2012 г. составила 721987 тыс. руб., что больше показателя за предыдущий год на 102426 тыс. руб. (или на 16,5 %), хотя значение данного показателя так и не достигло уровня выручки за 2010 г. (830170 тыс. руб.). При этом абсолютное изменение средней доходной ставки за обработку одной тонны было отрицательным и составило 4 руб./т (-1,4 %).

Из-за более высоких темпов прироста себестоимости (24 %), связанных с ростом удельной себестоимости перегрузочных работ на 4,9%, по сравнению с выручкой прибыль от реализации работ и услуг перегрузочного комплекса снизилась на 1%, а рентабельность — на 4,5 %, составив 25,4 %.

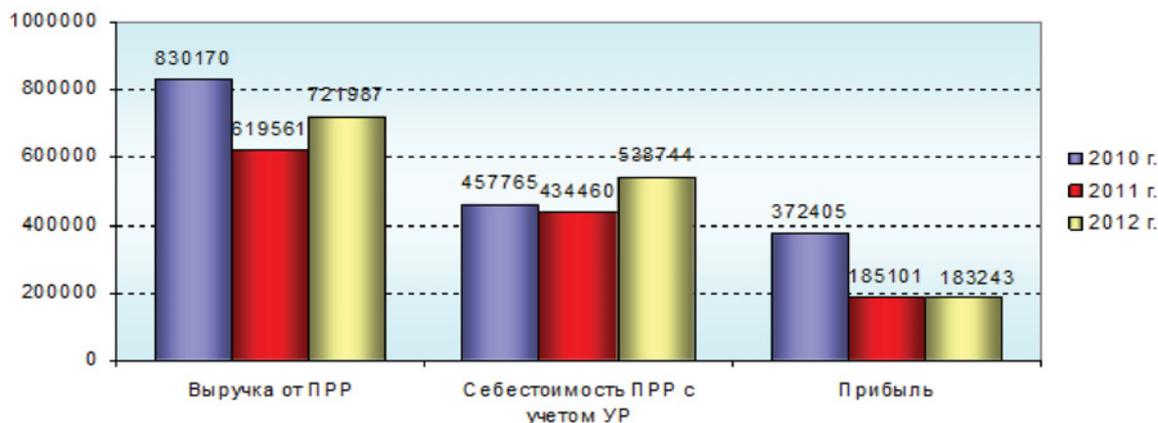


Рис. 3. Основные стоимостные показатели деятельности перегрузочного производства ОАО «НCR3» за 2010–2012 гг., тыс. руб.

В связи с падением прибыльности и рентабельности можно сделать вывод о снижении эффективности деятельности перегрузочного комплекса ОАО «НCR3» на протяжении довольно длительного периода.

Натуральные и стоимостные показатели деятельности судоремонтного производства ОАО «НCR3» за 2010–2012 гг. представлены в табл. 3.

Таблица 3

Анализ натуральных и стоимостных показателей деятельности судоремонтного производства ОАО «НCR3» за 2010–2012 гг.

Показатель	2010 г.	2011 г.	Отклоне- ние	Темп роста, %	2012 г.	Отклоне- ние	Темп роста, %
Производственные показатели							
Количество отремонтированных судов, ед.	20	21	1	105,0	16	-5	76,2
Стоимость ремонта одного судна, тыс. руб./ед.	3486	2156	-1331	61,8	3672	1516	170,3
Финансовые показатели							
Выручка от судоремонта, тыс. руб.	69726	45271	-24455	64,9	58751	13480	129,8
Себестоимость с учетом УР, тыс. руб.	84610	71092	-13518	84,0	91939	20847	129,3
Убыток от реализации, тыс. руб.	-14884	-25821	-10937	-	-33188	-7367	-

Как видно из данных табл. 3, несмотря на последствия кризиса и застой в судоремонтной отрасли России наметились положительные сдвиги в результатах работы ОАО «НCR3». Итогом проведенной работы по поиску заказчиков и созданию для них привлекательных условий стало увеличение количества заказов на ремонт судов. Так, по итогам 2011 г. заводом отремонтировано 21 судно, что на одну единицу больше, чем годом ранее.

Стоимостной объем судоремонтных услуг в размере 45271 тыс. руб. оказался на 35% ниже, чем показатель за прошлый год, что связано с разукрупнением заказов.

Полная себестоимость судоремонтных работ снизилась в 2011 г. по сравнению с 2010 г. на 16 %. Как и в 2010 г., предприятие несло убытки — около 25,8 млн руб. в 2011 г. (рис. 4).



Рис. 4. Основные стоимостные показатели деятельности судоремонтного производства ОАО «НСПЗ» за 2010-2012 гг., тыс. руб.

По итогам 2012 г. заводом выполнен объем судоремонтных работ на сумму 58751 тыс. руб., отремонтировано 16 судов (из них два переходящих с 2011 г.). Загрузка мощностей рассматриваемого структурного подразделения обеспечивалась как за счет контрактов с предприятиями группы НМТП, так и за счет развития договорных отношений с прочими заказчиками. Так, количество судов (буксиров и бункеровщиков), отремонтированных в рамках договора с ОАО «Флот «НМТП» составило пять единиц. Общий объем доходов от этого заказчика составил 13680 тыс. руб. (или 23 % всей выручки судоремонта соответственно). С прочими заказчиками было заключено 11 договоров.

Несмотря на снижение количества отремонтированных судов по сравнению с 2011 г. на пять единиц, стоимостной объем судоремонтных работ вырос на 29,8 %, что связано с увеличением стоимости ремонта одного судна на 70,3 % (или на 1516 тыс. руб. на судно). В то же время себестоимость судоремонта выросла на 29,3 % и оказалась выше суммы поступивших доходов, что привело к убыточной деятельности рассматриваемого структурного подразделения ОАО «НСПЗ» в 2012 г.

Таким образом, на протяжении 2010–2012 гг. основной проблемой судоремонтного производства оставалась его убыточность. Факторами, препятствующими наращиванию положительных результатов в судоремонтной деятельности предприятия, являются низкое налоговое бремя соседних стран в области судоремонта по сравнению с законодательством РФ, отсутствие налоговых льгот при оказании соответствующих услуг российскими компаниями.

В целях сохранения судоремонта и повышения эффективности его деятельности необходимо проводить активное изучение конъюнктуры рынка судоремонтных услуг, прогноз ее изменений, активный поиск заказчиков, при выборе которых предпочтение отдавать наиболее выгодным контрактам исходя из возможностей завода и его специфики.

Показатели работы структурного подразделения ОАО «НСПЗ» по производству электрической и тепловой энергии представлены в табл. 4.

Таблица 4

Анализ производственно-экономических результатов хозяйственной деятельности структурного подразделения ОАО «НСПЗ» по производству электрической и тепловой энергии за 2010–2012 гг.

Показатель	2010 г.	2011 г.	Отклонение	Темп роста, %	2012 г.	Отклонение	Темп роста, %
Выработано электрической энергии, тыс. кВт · ч	23849	21086	-2763	88,4	17808	-3278	84,5
Отпущено с шин электростанции, тыс. кВт · ч, в том числе	22468	21086	-1382	93,8	17812	-3274	84,5

Таблица 4
 (Окончание)

на нужды завода	6245	6677	432	106,9	5620	-1057	84,2
в сети «Кубаньэнерго»	12816	10839	-1977	84,6	9725	-1114	89,7
реализовано абонентам	3407	3570	163	104,8	2467	-1103	69,1
Отпущено тепловой энергии абонентам, Гкал	254	857	603	337,4	973	116	113,5
Утилизировано тепла, Гкал	6028	5765	-263	95,6	5729	-36	99,4
Выручка от реализации, тыс. руб.	22787	21006	-1781	92,2	19170	-1836	91,3

Данные табл. 4 свидетельствуют о том, на протяжении трех лет объемы отпущенной изучаемым предприятием электрической энергии снижались — на 6,2 % в 2011 г. и на 15,5 % в 2012 г. по сравнению с предшествующими периодами. В основном названная тенденция связана с постепенным уменьшением отпуска в сети «Кубаньэнерго», а в 2012 г. — и с уменьшением количества подключенных абонентов. Крупнейшими сторонними потребителями электроэнергии оставались ОАО «Новороссийский морской торговый порт», Новороссийский хладокомбинат и некоторые другие предприятия. На нужды завода в 2011 г. отпущено на 6,9 % больше, чем в прошедшем периоде. В 2012 г. с шин электростанции отпущено 5620 тыс. кВт · ч, что на 15,8 % меньше, чем в 2011 г. Объемы отпущенной теплоэнергии росли на протяжении всего периода — с 254 Гкал в 2010 г. до 973 Гкал в 2012 г.

Эксплуатация собственной электростанции дает ОАО «НСРЗ» экономический эффект в виде экономии затрат на тепловую и электрическую энергию, что существенно отражается на себестоимости основной продукции. Так, в сравнении с тарифами ЗАО «Кубаньэнерго» завод экономит на электро- и теплоэнергии ежегодно свыше 10 млн руб.

Объемы реализации электроэнергии сторонним абонентам за последние три года стабильно составляют около 70% электроэнергии, отпущенной с шин электростанции предприятия, поэтому оказывают наиболее значительное влияние на результаты судоремонтного производства. Вследствие сокращения отпуска электроэнергии сторонним абонентам выручка от данного вида хозяйственной деятельности ОАО «НСРЗ» в 2011 г. снизилась на 7,8 %, в 2012 г. — на 8,7 %. Для анализа ресурсов ОАО «НСРЗ» представлена табл. 5.

Таблица 5

Анализ производственных ресурсов ОАО «НСРЗ»

Показатель	2010 г.	2011 г.	Отклонение	Темп роста, %	2012 г.	Отклонение	Темп роста, %
Численность персонала, чел.	1066,00	996,00	-70,00	93,4	928,00	-68,00	93,2
Производительность труда, тыс. руб./чел.	871,03	694,32	-176,71	79,7	871,76	177,44	125,6
Заработная плата, руб./мес.	21093,73	18976,15	-2117,58	90,0	24948,99	5972,84	131,5
Стоимость основных фондов, тыс. руб.	889153,00	904445,00	15292,00	101,7	964800,00	60355,00	106,7
Фондоотдача	1,04	0,76	-0,28	73,2	0,84	0,07	109,7
Фондовооруженность труда, тыс. руб./чел.	834,10	908,08	73,98	108,9	1039,66	131,58	114,5
Износ основных фондов, %	57,77	57,22	-0,55	99,1	55,20	-2,03	96,5

На основании данных табл. 5 можно сделать вывод о недостаточно эффективном использовании ресурсов ОАО «НСПЗ» в 2011 г. Так, при сокращении численности работающих на 70 человек и росте стоимости основных фондов на 1,7 % производительность труда и фондоотдача уменьшилась на 20,3 % и 26,8 % соответственно. Причиной стал производственный спад, вследствие которого ресурсы использовались нерационально.

В 2012 г. наблюдалось улучшение использования производственных ресурсов ОАО «НСПЗ». Как и годом ранее, численность занятого персонала продолжала сокращаться — на 68 чел. (или на 6,8 %) по сравнению с 2011 г. Анализ показывает увеличение в этот период показателя производительности труда на 25,6 %, или на 177,44 тыс. руб./чел. Причиной роста производительности труда стало одновременное увеличение грузооборота комплекса и сокращение численности персонала. Среднемесячная заработная плата работников ОАО «НСПЗ» увеличилась на 31,5 % и составила около 24950 руб., что свидетельствует о повышении социальной защищенности персонала предприятия. В то же время темпы роста заработной платы (31,5 %) превышают темпы роста производительности труда (25,6 %) на 6 %, что говорит о том, что система мотивации труда на предприятии далека от совершенства.

Стоимость основных фондов в 2012 г. выросла на 6,7 % (или на 60355 тыс. руб.) по сравнению с уровнем 2011 г. — в том числе объем средств, инвестированных предприятием в приобретение новой техники и оборудования для существующего производства в рамках программы обновления основных производственных фондов, составил 48078 тыс. руб.

Сумма инвестиций в мощности перегрузочного комплекса составила 45255 тыс. руб. Были приобретены два терминальных тягача Kalmar с гузнеком г/п 32 т, погрузчик Kalmar г/п 20 т, два малотоннажных автопогрузчика г/п 10 и 7 т, роллтрейлеры. Для нужд судоремонтного производства были приобретены насос гидравлический с пневмоприводом и переносной абразивоструйный аппарат TIVIMAR для работы в труднодоступных местах.

Для служб Дирекции главного инженера были приобретены электроколонки для энергоснабжения причалов и прочее оборудование. Капитальные вложения административно-управленческого характера составили в отчетном году 8219 тыс. руб., из них 432 тыс. руб. направлено на закупку компьютерной и копировальной техники, модернизацию сетевого оборудования. Так был приобретен автобус ЛИАЗ для перевозки сотрудников и автомобиль Hyundai H1.

Можно отметить также увеличение в 2012 г. показателя фондоотдачи — на 9,7 % по сравнению с предыдущим годом. В основе роста данного показателя — наращивание выручки от реализации.

Результатом проводимой на протяжении 2010–2012 гг. политики обновления основных средств стал рост фондовооруженности труда — с 834,1 до 1039,66 тыс. руб./чел., а также снижение износа основных фондов с 57,77 % до 55,2 %, что свидетельствует о техническом прогрессе ОАО «НСПЗ».

Проведенный анализ выявил, что наиболее перспективным направлением развития ОАО «НСПЗ» является стивидорная деятельность. Также отметим, что согласно стратегическим планам развития предприятия, в качестве приоритетного направления развития компании ее руководство рассматривает возможность организовать на территории ОАО «НСПЗ» перевалку грузов (стивидорную деятельность) [6], [7]. Таким образом, по мнению автора, очевидным является необходимость усиления производственной деятельности предприятия в пользу развития стивидорного направления, что, в свою очередь, потребует совершенствования маркетингового направления. В частности, на мой взгляд, потребуется составление маркетингового плана, который должен включать мероприятия по привлечению дополнительных грузопотоков.

Вместе с тем анализ показал, что в 2011 г. эффективность хозяйственной деятельности ОАО «НСПЗ» была ниже, чем в предыдущем году (табл. 6).

**Динамика показателей рентабельности ОАО «НСПЗ»
 за 2010–2012 гг., %**

Показатель	2010 г.	2011 г.	Отклонение	Темп роста, %	2012 г.	Отклонение	Темп роста, %
Рентабельность активов	46,9	13,0	–33,9	27,7	15,1	2,1	116,0
Рентабельность оборотных активов	105,0	24,8	–80,2	23,6	28,4	3,5	114,2
Рентабельность собственного капитала	43,7	11,0	–32,7	25,2	13,8	2,8	125,1
Рентабельность продаж (оборота)	37,9	23,4	–14,5	61,7	18,8	–4,6	80,3
Рентабельность продукции	61,0	30,5	–30,5	50,0	23,1	–7,4	75,7
Рентабельность основных фондов	31,4	8,7	–22,7	27,8	11,9	3,1	136,0

Тенденция снижения объемов перевалки черных металлов, отрицательно сказавшаяся на большей части показателей ОАО «НСПЗ», привела к снижению эффективности финансовых ресурсов: показатели рентабельности активов, оборотных активов и собственного капитала снизились на 33,9 %, 80,2 % и 32,7 % соответственно. Рост себестоимости стал основной причиной снижения рентабельности продаж и продукции на 14,5 % и 30,5 % соответственно. Показатель рентабельности основных средств упал довольно значительно — на 22,7%, составив лишь 8,7 %. Можно сделать вывод о более успешной деятельности ОАО «НСПЗ» в 2012 г. по сравнению с данными 2011 г., что объясняется увеличением налогооблагаемой и чистой прибыли от хозяйственно-экономических операций предприятия.

Динамика рентабельности активов, оборотных активов и собственного капитала положительная. Перечисленные показатели возросли и составили 15,1 %, 28,4 % и 13,8 % соответственно, что является свидетельством финансовой успешности и состоятельности предприятия. Рентабельность основных фондов составила 11,9 % в 2012 г., что на 3,1 % превысило результаты 2011 г.

Рентабельность продаж и продукции снизилась на 4,6 % и 7,4 % соответственно, т. е. основная деятельность ОАО «НСПЗ» и его структурных подразделений отличается низкой экономической эффективностью. Присутствует существенный разрыв в динамике доходных ставок и удельной себестоимости работ и услуг, что ведет к снижению этих показателей на протяжении всего исследуемого периода.

Проведенный анализ показал, что в 2012 г. на фоне улучшения финансовых результатов деятельности ОАО «НСПЗ» отмечалось повышение расходов предприятия, снижение рентабельности продаж и рентабельности продукции, что связано с удорожанием осуществления погрузочно-разгрузочных работ. Это, в свою очередь, спровоцировало более низкие значения рентабельности активов в 2011–2012 гг. по сравнению с 2010 г.

С целью дальнейшего развития методологии анализа автором в работе дана интегральная оценка финансовой устойчивости предприятия на основе использования скорингового анализа. Суть данной методики состоит в классификации предприятий по степени риска с учетом фактического уровня показателей финансовой устойчивости и рейтинга каждого показателя, выраженного в баллах на основе экспертных оценок (табл. 7) [8], [9].

**Скоринговая модель оценки степени финансового риска
на основе трех показателей**

Показатель	Границы классов согласно критериям				
	I класс	II класс	III класс	IV класс	V класс
Рентабельность активов	30 и выше 50 баллов	20 – 29,9 35 – 49,9 баллов	10 – 19,9 20 – 34,9 баллов	1 – 9,9 5 – 19,9 баллов	Менее 1 0 баллов
Коэффициент текущей ликвидности	2 и выше 30 баллов	1,77 – 1,99 20 – 29,9 баллов	1,4 – 1,69 10 – 19,9 баллов	1,1 – 1,39 1-9,9 баллов	1 и ниже 0 баллов
Коэффициент финансовой устойчивости	0,7 и выше 20 баллов	0,45 – 0,69 10 – 19,9 баллов	0,30 – 0,44 5 – 9,9 баллов	0,2 – 0,29 1 – 5 баллов	Менее 0,2 0 баллов
Границы классов	100 баллов и выше	65 – 99 баллов	35 – 64 баллов	6 – 34 баллов	0 баллов

Рассмотрим простую скоринговую модель с тремя балансовыми показателями, представленную в табл. 7. Она позволяет распределить предприятия по классам:

I класс — предприятия с хорошим запасом финансовой устойчивости, что позволяет быть уверенным в возврате заемных средств.

II класс — предприятия, демонстрирующие определенную степень риска задолженности, но еще не рассматривающиеся как рискованные.

III класс — проблемные предприятия.

IV класс — предприятия с высоким финансовым риском даже после принятия мер по финансовому оздоровлению, кредиторы рискуют потерять свои средства и проценты.

V класс — предприятия высокого финансового риска, практически бессильны.

Согласно этим критериям определим, к какому классу относится анализируемое предприятие (табл. 8).

Обобщающая оценка финансового риска ОАО «НСПЗ»

Номер показателя	2010 г.		2011 г.		2012 г.	
	фактический уровень показателя	количество баллов	фактический уровень показателя	количество баллов	фактический уровень показателя	количество баллов
1	46,9	50,0	13,0	19,5	15,1	22,5
2	5,0	30,0	5,6	30,0	5,6	30,0
3	0,9	20,0	0,9	20,0	0,9	20,0
Всего	-	100,0	-	69,5	-	72,5

Количество баллов, характеризующих степень финансового риска ОАО «НСПЗ», представлено на рис. 5.

Таким образом, по степени финансового риска, рассчитанной с помощью этой методики, ОАО «НСПЗ» в 2010 г. относилось к 1 классу финансового риска, а в 2011 – 2012 гг. — к классу 2, т. е. за два последних года его финансовое состояние несколько ухудшилось.

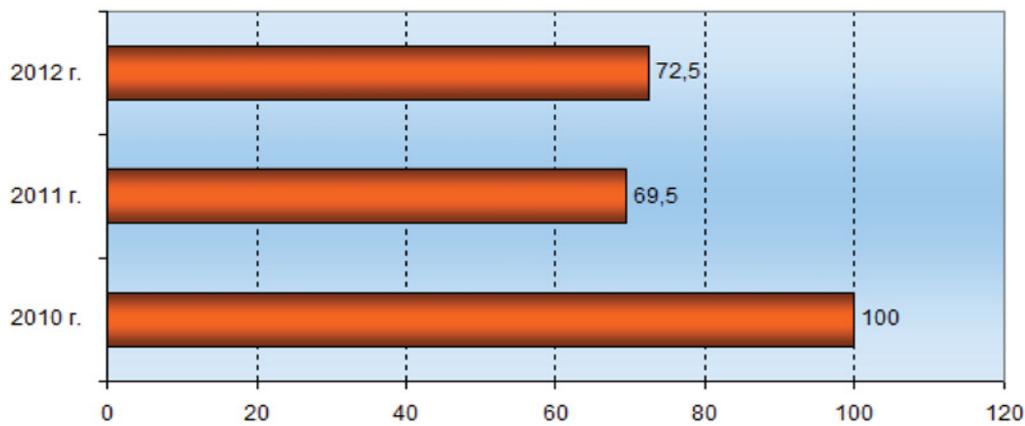


Рис. 5. Количество баллов, характеризующих степень финансового риска ОАО «НСПЗ» за 2010–2012 гг.

Как уже отмечалось, перегрузочный комплекс утратил свои позиции на российском рынке стивидорных операций, что свидетельствует о снижении конкурентоспособности его услуг [10]. В связи с изложенным, в настоящее время актуализируется необходимость разработки комплекса мероприятий, способствующих повышению эффективности деятельности ОАО «НСПЗ». Такие мероприятия представлены на рис. 6.

В дополнении к вышесказанному следует подчеркнуть, что востребованными направлениями повышения эффективности деятельности ОАО «НСПЗ» также являются следующие:

1. Повышение технической оснащенности. Реализация этого мероприятия приведет к повышению фондоотдачи, фондовооруженности, уровня механизации погрузо-разгрузочных работ, снижению трудоемкости.

2. Повышение уровня организации труда на погрузо-разгрузочных работах. Это предложение позволит снизить текучесть кадров, простои и неэффективные потери рабочего времени, повысить уровень квалификации кадров.

3. Реализация гибкой тарифной политики, учитывающей ценовые и географические преимущества портов-конкурентов.

4. Повышение энергоэффективности. Мероприятия по энергосбережению позволят снизить энергопотребление и повысить энергоэффективность.

5. Повышение эффективности использования основных фондов, а именно: освобождение предприятия от основательно изношенного оборудования (достигшего возраста двадцати лет и более); внедрение и модернизация современной погрузо-разгрузочной техники — кранов и погрузчиков; использование современных технологий на участках погрузо-разгрузочных работ, хранения, сушки и транспортировки грузов внутри порта; внедрение новых высокопроизводительных грузозахватных устройств, приспособлений, машин малой механизации.

Использование инновационных технологий в производстве позволит увеличить сроки службы основных фондов, снизить расходы на их техническое обслуживание, а также производственную себестоимость.

6. Развитие системы электронного документооборота с клиентами и партнерами предприятия. Реализация этого предложения позволит устранить потери времени на документооборот, которые существуют в настоящее время, а это, в свою очередь, приведет к увеличению производительности и грузооборота порта, обеспечить эффективный и прозрачный таможенный контроль и отслеживание грузопотоков.

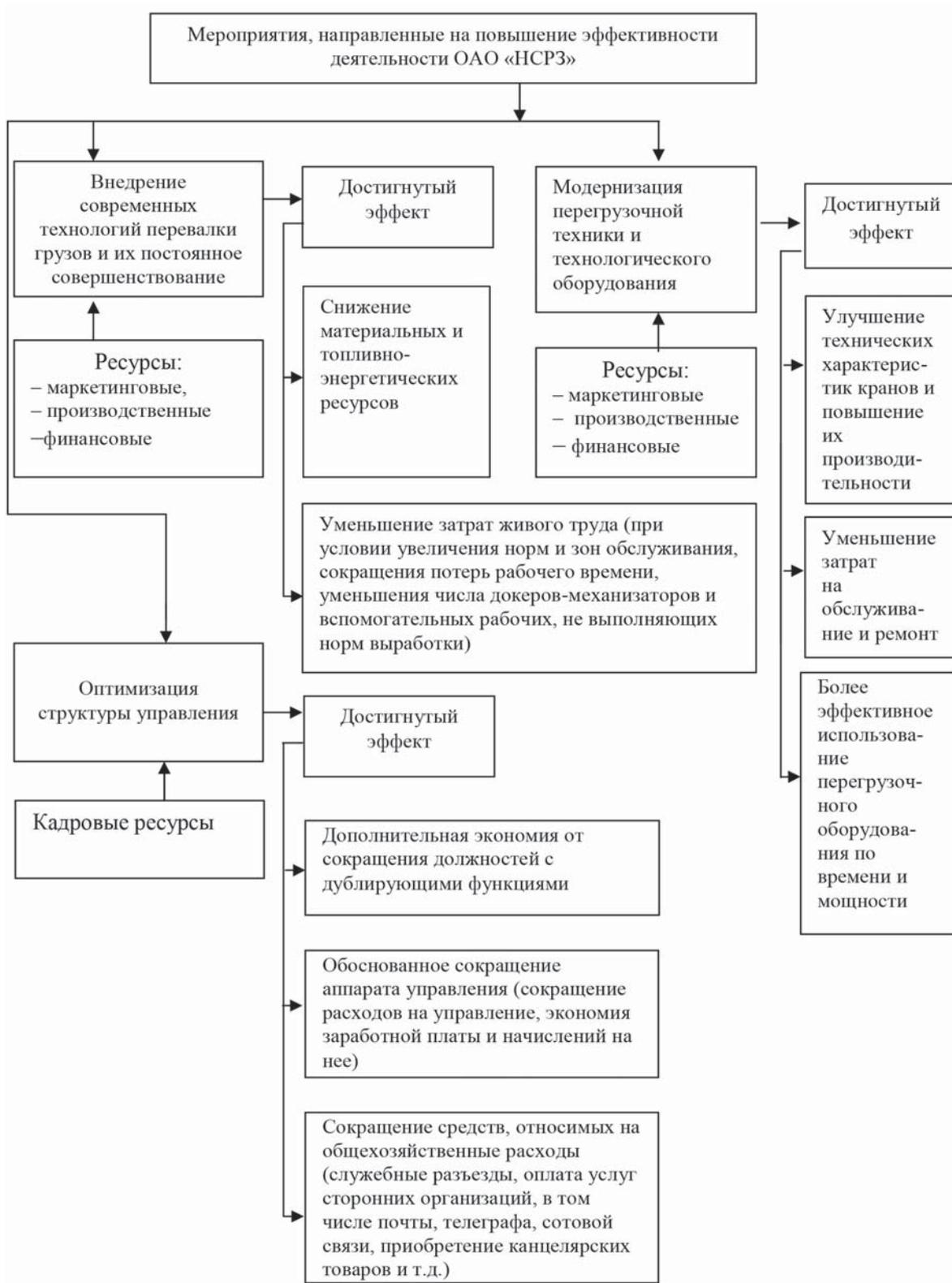


Рис. 6. Пути повышения эффективности деятельности ОАО «НСРЗ»

Предложенные мероприятия положительно отразятся на финансовых показателях ОАО «НСРЗ»: снизят расходы на производство, увеличат прибыль и рентабельность производственной деятельности, а также приведут к повышению конкурентоспособности предприятия на рынке стивидорных услуг, что доказывает целесообразность их применения.

Список литературы

1. *Шеремет А. Д.* Методика финансового анализа деятельности коммерческих организаций: учебник / А. Д. Шеремет. — М.: Инфра-М, 2012. — 345 с.
2. *Анущенко К. А.* Финансово-экономический анализ: учеб.-практ. пособие / К. А. Анущенко. — М.: Дашков и К, 2012. — 404 с.
3. *Алексеева А. И.* Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учеб. пособие / А. И. Алексеева, Ю. В. Васильев. — М.: КНОРУС, 2009. — 688 с.
4. Новороссийский судоремонтный завод [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.nsrz.ru/> (дата обращения: 10.10.2014).
5. Новороссийский морской торговый порт [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.nmtp.info/> (дата обращения: 10.10.2014).
6. Новороссийский СРЗ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://novomor.forum2x2.com/t23-topic> (дата обращения: 20.10.2014).
7. *Антолович Р.* Проект «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла»: перспективы реализации [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.rotransport.com/themes/8961/> (дата обращения: 20.10.2014).
8. *Свиридова Н. В.* Система рейтингового анализа финансового состояния организаций: учеб. пособие / Н. В. Свиридова. — М.: Альфа, 2012. — 256 с.
9. *Савицкая Г. В.* Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебник / Г. В. Савицкая. — 5-е изд., перераб. и доп. — М.: Инфра-М, 2009. — 536 с.
10. *Лепехина Ю. А.* Анализ деятельности перегрузочного комплекса ОАО «Новороссийский судоремонтный завод» на российском рынке стивидорных услуг / Ю. А. Лепехина. // Журнал университета водных коммуникаций. — 2012. — №1. — 185 – 192 с.

УДК 330.341

Е. Д. Караваева,
канд. техн. наук, доц.;

В. И. Караваев,
канд. техн. наук, аналитик

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ВОПРОСАМ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

THEORETICAL APPROACHES TO SOCIAL RESPONSIBILITY IN WATER TRANSPORT

В данной статье исследованы понятийные сущности ответственности, социальной ответственности и корпоративной социальной ответственности. Научными результатами статьи являются авторское определение корпоративной социальной ответственности, ее основные признаки, классификация корпоративной социальной ответственности по различным критериям. Приведен анализ современного подхода к социальной ответственности в коммерческих организациях. В работе сделан акцент на вопросы социальной ответственности на водном транспорте, к основным видам которой отнесены проблемы безопасности грузовых и пассажирских перевозок, экологической защиты водной среды, а также вопросы, связанные с трудовой деятельностью работников организаций водного транспорта. Данная статья представляет собой теоретический подход к исследованию проблем корпоративной социальной ответственности на водном транспорте и является основой для дальнейших методических разработок для внедрения системы корпоративной социальной ответственности в организации водного транспорта, а также по оценке эффективности систем корпоративной социальной ответственности для конкретных организаций водного транспорта.

This article investigated the conceptual essence of responsibility, social responsibility, and corporate social responsibility. Based on this authors' definition of corporate social responsibility is given and its main features are