Бабурина О.Н.[1], **Макоед Е.Н.**[2] ©
[1]Д.э.н., проф. кафедры «Экономика и менеджмент»;
[2]аспирант кафедры «Экономика и менеджмент»
ФГБОУ ВО «Государственный морской университет им. адм. Ф.Ф. Ушакова»

АНАЛИЗ ОПЕРАЦИОННО-ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕВОГО ХОЛДИНГА – ГРУППЫ НМТП В УСЛОВИЯХ АНТИРОССИЙСКИХ САНКЦИЙ

Аннотация

Целью статьи является обоснование направлений развития Группы НМТП (Новороссийский морской торговый порт) на основе анализа консолидированных финансовых показателей, динамики и структуры ее грузооборота. В условиях экономического спада и действия антироссийских санкций, несмотря на падение грузооборота на 7%, произошло увеличение консолидированной выручки Группы на 3%. Во внешней торговли России обозначилась тенденция к сокращению российского экспорта невозобновляемых сырьевых товаров с низкой добавленной стоимостью (сырой нефти) и увеличению объемов экспорта возобновляемых ресурсов с более высокой добавленной стоимостью (зерна). Перспективы развития Группы НМТП, 4/5 консолидированных доходов которой приходится на выручку от оказания стивидорных услуг, связываются с изменениями в структуре российской внешней торговли и переориентацией на перевалку высокодоходных грузов – зерна, черных металлов и чугуна, контейнеров и нефтепродуктов.

Ключевые слова: Группа НМТП, холдинг, морской транспорт, морской порт, стивидорная компания, грузооборот, санкции.

Keywords: NMTP Group, holding, sea transport, sea ports, stevedoring company, freight turnover, sanctions.

Введенные США и ее государствами-сателлитами антироссийские санкции, в первую очередь, отразились на динамике и структуре (товарной и географической) внешней торговли России и существенным образом затронули морской транспорт и международные портовые операции, на долю которых приходится около 80% мировой торговли по физическому и более 70% по стоимостному объему [1, С. 20]. Межгосударственные санкции – явление противоречивое. С одной стороны, для Российской Федерации они ограничивают доступ к уже имеющимся в мировом сообществе достижениям и ресурсам, с другой стороны, дают шанс на использование национального потенциала для развития страны [2, С. 49]. Рассмотрим, как повлияли санкции на деятельность отраслевого холдинга – Группы НМТП с целью определения направления ее дальнейшего развития.

История создания, состав и стратегические цели отраслевого холдинга – Группы НМТП. В настоящее время холдинговая компания (холдинг) в системе интегрированных корпоративных структур является одной из наиболее конкурентных организационно-правовых форм организации бизнеса. Холдинговая модель представляет собой систему коммерческих предприятий, которая включает в себя «материнскую (управляющую) компанию» (которая может выполнять не только управленческие, но и производственные функции) и дочерние компании. Под влиянием объективных процессов интернационализации и интеграции экономической деятельности холдинги получили широкое распространение во всех странах мира. Основным преимуществом холдинга является, во-первых, достижение системного синергетического эффекта от деятельности входящих в него организационных структур. Во-вторых, минимизация отрицательного

© Бабурина О.Н., Макоед Е.Н., 2015 г.

воздействия конкуренции, в силу того, что участники интегрированной структуры не допускают взаимной конкуренции на одном и том же рынке. В-третьих, холдинговая структура способствует централизации капитала, который в зависимости от экономической конъюнктуры может перемещаться из одной сферы деятельности в другую [4]. Стратегической целью холдинга является, как правило, или завоевание новых секторов рынка, или снижение издержек, и то и другое способствует росту стоимости компании и ее капитализации.

В сфере международных портовых и стивидорных операций одной из наиболее эффективных структур, основанной на координации управления и централизации капитала, является холдинг – Группа НМТП. В этот холдинг входят предприятия одной отрасли – морского транспорта, что позволяет его характеризировать как отраслевой. Группа, созданная в 2006 г. на базе Новороссийского морского торгового порта, в настоящее время является четвертым по объему грузооборота портовым оператором Европы (131,1 млн. т.[1]. Мощности объединенной компании позволяют обрабатывать все основные виды грузов и оказывать полный спектр стивидорных услуг, включая буксировку и бункеровку судов.

Материнской компанией Группы является Новороссийский морской торговый порт (НМТП), история которого насчитывает 170 лет (был создан в 1845 г.). В 1992 г. из государственного предприятия НМТП было преобразовано в открытое акционерное общество. С 15 июля 2015 года открытое акционерное общество «Новороссийский морской торговый порт» (ОАО «НМТП») переименовано в публичное акционерное общество «Новороссийский морской торговый порт» (ПАО «НМТП»)[2]. Основным направлением деятельности ПАО НМТП является оказание стивидорных и дополнительных услуг порта и обслуживание морских судов.

ПАО «НМТП» имеет восемь крупных дочерних предприятий (табл. 1).

Таблица 1

Дочерние предприятия ПАО «НМТП»

	Название предприятий группы	Виды деятельности
1	ООО «Приморский торговый порт» («ПТП»)	Осуществляет перевалку нефти и нефтепродуктов в порту г. Приморск, Ленинградская область
2	ОАО «Новороссийский зерновой терминал» («Зерновой терминал»)	Осуществляет услуги по хранению и перевалке зерна в западной части Цемесской бухты
3	ОАО «Новорослесэкспорт» («Новорослесэкспорт»)	Осуществляет хранение и перевалку на экспорт лесоматериалов, контейнеров, цветных и скоропортящихся грузов
4	ОАО «ИПП» («ИПП»)	Специализируется на обработке наливных грузов, предоставляет услуги бункеровки в порту Новороссийск
5	ОАО «Новороссийский судоремонтный завод» («Судоремонтный завод»)	Крупнейшее судоремонтное предприятие на Юге России, имеет в своем распоряжении крупнейший универсальный порт, специализируется на перевалке черных металлов, цемента и скоропортящихся грузов. Оказывает услуги по перевалке навалочных грузов в мягкой таре и биг-бэгах, строительных, крупногабаритных грузов, а также трейлерной перевалки с помощью парома
6	ООО «Балтийская стивидорная компания» («БСК»)	Осуществляет перевалку и хранение контейнеров, а также перевозку пассажиров в порту г. Балтийск, Калининградская область
7	ОАО «Флот Новороссийского морского торгового порта» («Флот»)	Оказывает услуги портового и служебно-вспомогательного флота, а также осуществляет бункеровку судов в Новороссийском порту (Порт). Компания оказывает услуги по швартовке, противопожарному обеспечению технологических процессов погрузки/выгрузки опасных грузов, снятия сточных вод и твердых

		бытовых отходов с судов, заходящих в Порт и очистке акватории порта от плавающего мусора.
8	ЗАО «СоюзФлотПорт» («СФП»)	Дочернее предприятие Приморского торгового порта, оказывает лоцманские и другие служебно-вспомогательные услуги в порту г. Приморск, Ленинградская область

Источник: составлено автором.

В состав Группы входят: первый по грузообороту порт России – Новороссийск на Черном море, пятый по грузообороту порт России – Приморск на Балтийском море и порт Балтийск – первый по грузообороту контейнерный терминал в Калининградской области. Объемы перевалки грузов за 2014 г. в этих портах составили 121,5 млн. т, 53,7 млн. т и 1,0 млн. т. соответственно, а по итогам года рыночная доля портов Группы НМТП составила 21% от грузооборота всех морских портов России. Сделка по приобретению порта Приморск Группой состоялась в 2011 г. Порт Приморск был введен в эксплуатацию в 2001 г. и признается экспертами как лучший порт Балтии с точки зрения защиты экологической среды и обеспечения экологической безопасности.

Стратегия товарной и географической диверсификации путем приобретения новых портов открывает Группе НМТП доступ к новым рынкам и оказывает существенное влияние на перспективы развития. Стратегически выгодное географическое положение предприятий позволяет Группе участвовать во всех ключевых северо-западных и южных направлениях российской внешней торговли. Как отмечено в годовом отчете Группы ее стратегическими целями является:

- разработка и создание новых портовых комплексов с использованием передовых и высокоэффективных технологий;
- предоставление комплексных стивидорных услуг, соответствующих мировому уровню;
- внедрение системы инновационных методов управления;
- увеличение объемов грузопереработки и производительности труда;
- снижение себестоимости грузопереработки;
- повышение экологичности и энергоэффективности [6].

Реализация консолидированной стратегии будет способствовать устранению внутренней конкуренции в порту, вследствие эффекта масштаба позволит снизить себестоимость погрузочно-разгрузочных работ, что повысит конкурентоспособность стивидорных компаний (как в части цены услуг, так и в части их качества и сроков предоставления), привлечет новых клиентов и увеличит доходную базу Группы НМТП.

Главными акционерами Группы являются Группа «Сумма» и ОАО «Траснефть» им принадлежит 50,1% акций, Росимуществу - 20%, ОАО «РЖД» - 5%, остальные акции находятся в свободном обращении. Акционерный капитал Группы состоит из 19259815400 обыкновенных акций, разрешенных к выпуску, выпущенных, полностью оплаченных с номинальной стоимостью 0,054 цента США (0,015 руб.) за акцию [7].

Анализ операционных и финансовых результатов деятельности Группы НМТП. Холдинг оказывает услуги по перевалке широкой номенклатуры грузов (табл. 2).

Таблица 2

Динамика структуры грузооборота Группы НМТП в 2013-2014 гг.

Виды грузов	Тыс. т		Уд. вес, %	
	2013 г.	2014 г.	2013 г.	2014 г.
Грузооборот, всего	**140 982,0**	**131 131,6**	**100**	**100**
Наливные грузы, всего из них	***116 768,3***	***101 498,8***	**82,80**	**77,40**
- Сырая нефть	91 735,9	72 780,0	78,56	55,5
- Нефтепродукты	24 205,2	27 784,9	17,16	21,18
- КАС	632,7	644,2	0,44	0,49

- Масла	194,5	289,7	0,14	0,22
Навалочные грузы, всего из них	***8 809,7***	***12 331,3***	**6,24**	**9,4**
- Зерно	4 065,6	7 434,8	2,88	5,66
- Минеральные удобрения	835,0	794,1	0,59	0,60
- Сахар	847,5	1 169,9	0,60	0,89
- Руда и железорудный концентрат	1 944,0	1 693,0	1,37	1,29
- Цемент	214,8	38,6	0,15	0,03
- Уголь	902,8	1 200,9	0,64	0,92
Генеральные грузы, всего из них	***10 581,1***	***11 846,8***	**7,50**	**9,03**
- Черные металлы и чугун	8 554,3	9 546,6	6,06	7,28
- Лесные грузы	457,9	626,0	0,32	0,48
Лесные грузы (тыс.куб.м)	*832,1*	*1 138,1*	-	-
- Цветные металлы	1 042,1	1 027,7	0,74	0,78
- Скоропортящиеся грузы	319,7	291,4	0,23	0,22
- Прочие	207,1	355,1	0,15	0,27
Автомобили (шт.)	3 439,0	5 614,0	-	-
Контейнеры	***4 822,9***	***5 454,7***	**3,42**	**4,15**
Контейнеры (тыс.TEU)	*610,5*	*639,7*	-	-

Источник: 5.

Из данных табл. 2 следует, что в 2014 г. грузооборот Группы сократился на 7,0% и составил 131,13 млн. т против 141,98 млн. т в 2013 г. Наибольший спад наблюдается в перевалке сырой нефти (20,7%), руды и железосодержащих концентратов (12,9%). В группе «наливные грузы» на фоне спада перевалки сырой нефти отмечается рост объемов перевалки нефтепродуктов (14,8%), масла (48,9%) и КАС (карбидно-аммиачные смеси, 1,8%).

В 2014 г. произошло увеличение перевалки навалочных и генеральных грузов, рост 40,0% и 12,0% соответственно. Как положительный факт для российской экономики можно отметить рост экспорта зерна (на 82,9%). Как известно, зерно в отличие от нефти является возобновляемым ресурсом, не истощающим природно-ресурсный потенциал России. На 11,6% возрос объем перевалки черных металлов и чугуна. Приблизительно на треть по сравнению с 2013 г. произошло увеличение объемов перевалки сахара, угля и лесных грузов, на 13,1% увеличились объемы перевалки грузов в контейнерах. Количество автомобилей, перегружаемых в терминалах Группы, выросло на 63,2%.

В структуре грузов наибольшая доля приходится на наливные грузы – 82,8% в 2013 г. и 77,40% в 2014 г. Доля перевалки сырой нефти сократилась с 78,56 до 55,5%. В 2014 г. наблюдается рост доли навалочных грузов с 6,24% до 9,40%, генеральных грузов с 7,50% до 9,03% и контейнеров с 3,42%до 4,15%.

Анализ влияния изменения объемов перевалки грузов на выручку показал, что наибольший вклад в увеличение консолидированных доходов оказал рост перевалки зерна. Зерновая выручка увеличилась по сравнению с 2013 г. на 89,9% или 49,7 млн. долл. (при росте объемов на 82,9% или 3,4 млн. т). В 2014 г. выручка от перевалки черных металлов и чугуна выросла на 13,5% или на 9,9 млн. долл. (при росте объемов на 11,6% или 1 млн. т). Увеличение контейнерооборота на 13,1% в тоннах и 4,8% в TEU обеспечило прирост выручки на 17,6% или 9,8 млн. долл. Все это позволяет отнести вышеуказанные грузы к высокомаржинальным.

Рассмотрим вклад различных видов оказываемых услуг в консолидированную выручку Группы (табл. 3).

Таблица 3

Структура консолидированной выручки Группы НМТП в 2013-2014 гг.

Показатель	2013 г.		2014 г.	
	млн. долл.	уд. вес, %	млн. долл.	уд. вес, %
Выручка, в том числе	928,1	100	955,6	100
- от стивидорных услуг	735,1	79,20	752,5	78,75
- от дополнительных портовых услуг	86,4	9,30	106,9	11,17
- от услуг флота	90,7	9,77	81,5	8,52
- прочая	15,9	1,71	14,7	1,54

Источник: 6.

Анализ структуры консолидированной выручки Группы НМТП показал, что наибольшая доля доходов приходится на стивидорные услуги – 79,2% и 78,8% в 2013 г. и 2014 г. соответственно. В 2014 г. доходы от этой деятельности увечились на 2,4% и составили 752,5 млн. долл. Выручка от оказания дополнительных портовых услуг увеличилась на 23,7%, а ее доля выросла до 11,2% против 9,3% в 2013 г. Выручка от услуг флота сократилась на 10,1% и составила 81,5 млн. долл. Доля доходов от этого вида деятельности колеблется от 8,5% в 2013 г. до 9,8% в 2014 г. Доходы от прочих услуг весьма незначительны и составляют 1,5% в объеме консолидированной выручки.

Консолидированные финансовые результаты деятельности Группы НМТП представлены в табл. 4.

Таблица 4

Консолидированный отчет о совокупном убытке за 2014 г. Группы НМТП (тыс. долл. США)

Показатель	31 декабря 2013 год, тыс. долл.	31 декабря 2014 г., тыс. долл.	Изменение, тыс. долл.	Темп роста (падения) 2014 г. /2013 г., в %
Выручка	928090	955645	27555	102,97
Себестоимость услуг	424456	372709	-51747	87,80
Валовая прибыль	503634	582936	79302	115,06
Коммерческие, общехозяйственные и административные расходы	76942	71598	-5344	93,52
Обесценение гудвила	259903	29539	-230364	11,37
Прочие операционные доходы, нетто	342	67	275	19,59
Прибыль от операционной деятельности	167131	481866	314735	В 2,88 раз
Процентный доход	25464	33437	7973	131,31
Финансовые расходы	137307	200733	63426	14,64
Доля в убытке/ (прибыли) совместного предприятия, нетто	1,757	7,123	5,366	В 4,0 раз
Расходы по курсовым разницам, нетто	125353	789115	663762	В 6,3 раз.
Прочие (расходы) /доходы, нетто	202	10345	10143	В 51,2 раз.
Убыток до налогообложения	68105	492013	423908	В 7,2 раз
Налог на прибыль	36601	77350	40749	В 2,11 раз
Убыток за год	104706	414663	309957	В 4,21 раз
EBITDA	510,4	569,1	58,7	111,50
Инвестиции (CAPEX)	127,5	96,9	-30,6	0,76
Долг (включая обязательства по финансовой отчетности)	2186,0	1741,4	-444,6	79,66
Денежные средства и эквиваленты	421,0	310,7	-110,3	73,80

Чистый долг	1765,0	1430,7	-334,3	81,06
Чистый долг/ EBITDA	3,46	2,51	-0,95	72,54

Источник: 6,7.

Анализ финансовых результатов деятельности Группы НМТП показал, что в 2014 г. произошло увеличение консолидированной выручки на 3% и она достигла 955,6 млн. долл. Это стало возможным как за счет изменения структуры грузооборота в пользу роста доли высокодоходных грузов, так и сбалансированной тарифной политики. В настоящее время Федеральной службой по тарифам прямое ценовое регулирование в большинстве морских портов заменено ценовым мониторингом. В этой связи Группа имеет право устанавливать тарифы на стивидорные услуги согласно рыночным условиям, что позволяет оперативно реагировать на конъюнктуру рынка и действия портов-конкурентов.

Анализ структуры затрат Группы показал, что себестоимость услуг в 2014 г. снизилась на 51,8 млн. долл. или 12,2%. Существенный вклад в сокращение расходов оказало снижение затрат на топливо (на 31,1млн. долл. или 22,5%), коммерческие, общехозяйственные и административные расходы (на 5,3 млн. долл. или 6,9%) и заработную плату (на 4,5 млн. долл. или 5,9%). Однако в связи с тем, что большинство затрат Группы номинированы в рублях, из-за резкой девальвации национальной валюты произошел рост убытка от обесценения дебиторской задолженности на 4,8 млн. долл.

В настоящее время в качестве ключевого индикатора эффективности деятельности используется показатель EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization), который рассчитывается как прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации. Как следует из данных табл. 4 в 2014 г. показатель EBITDA увеличился на 11,5% и достиг 569,1 млн. долл. против 510,4 млн. долл. в 2013 г. Рентабельность по EBITDA (рассчитывается как отношение EBITDA к выручке) выросла на 4,6% и составила 59,6%.

В 2014 г. на изменение показателя EBITDA существенное влияние оказали следующие факторы.

1. Рост выручки от оказания стивидорных услуг за счет увеличения объемов и доли более высокодоходных грузов в структуре грузооборота и рост некоторых тарифов увеличили показатель EBITDA на 61,5 млн. долл.

2. Увеличение выручки от дополнительных портовых услуг при сокращении выручки от услуг флота добавили к показателю EBITDA 6,1 млн. долл.

3. В связи с падением объемов перевалки нефти в 2014 г. убыток Приморского торгового порта (ПТП) в совокупности сократил показатель EBITDA на 8,9 млн. долл.

Несмотря на рост EBITDA по итогам 2014 г. Группа НМТП показала чистый убыток в размере 414,7 млн. долл., что в 4,2 раза больше убытка 2013 г. (104,7 млн. долл.). Убытки вызваны расходами по курсовым ризницам в размере 789,1 млн. долл. в 2014 г. и 125,4 млн. долл. в 2013 г.[3] Этот факт еще раз подтверждает, что в условиях непредсказуемости внешней среды все хозяйствующие субъекты подвержены различным видам риска. В связи с тем, что холдинг осуществляет большую часть операций в иностранной валюте, привлекает средства как по фиксированной, так и по плавающей процентной ставке, валютный и кредитный риски, риски изменения процентных ставок и ликвидности для Группы неизбежны.

Дальнейшие перспективы развития холдинга во многом зависят от факторов внешней среды [3]. Как уже было отмечено, в состав Группы НМТП входят три крупнейших морских порта России – Новороссийск на Черном и Приморск и Балтийск на Балтийском море, на грузооборот которых приходится свыше 1/5 всех российских портов. Деятельность этих портов напрямую зависит от внешней торговли России. В настоящее время структуре российского экспорта около 70% приходится на минеральные продукты. Развитие национальной экономики зависит от объемов мирового спроса и цены на нефть и газ. По данным таможенной статистики в 2014 г. произошло снижение объемов экспорта сырой нефти на 14 млн. т, а объемы экспорта переработанной нефти увеличились на 13 млн. т. [8]. В связи с этим дальнейшее направление развития порта должно быть переориентировано с

перевалки нефти на экспорт нефтепродуктов. Второе кардинальное направление связано с ростом спроса на зерно на мировом рынке. В 2014 г. из России экспортировано 22 млн. т зерна на сумму 5,4 млрд. долл., что лишь в 10 раз уступает доходам, полученным от экспорта газа (54,7 млрд. долл.) [2, С. 55]. Растущие объемы перевалки зерна делают актуальным модернизацию производственных площадей Новороссийского зернового терминала.

Проведенное исследование операционно-финансовых результатов показало, что основную массу выручки Группа как оператор морских портовых терминалов получает от оказания основной деятельности - стивидорных услуг. В 2014 г., в условиях экономического спада и действия антироссийских санкций, несмотря на падение грузооборота на 7%, произошло увеличение консолидированной выручки Группы на 3%. Выручка от оказания стивидорных услуг, на долю которой приходится около 4/5 всех доходов, увеличилась на 2,4%. Эти данные говорят о благоприятных перспективах дальнейшего развития Группы и переориентации ее деятельности на перевалку высокомаржинальных грузов – зерна, черных металлов и чугуна, контейнеров и нефтепродуктов.

---

[1]На первом месте Роттердам – 444,7 млн. т, на втором – Антверпен –199,0 млн. т, на третьем – Гамбург – 145,7 млн. т.

[2]В соответствии с Федеральным законом № 99-ФЗ от 05.05.2014 г. «О внесении изменений в главу четвертую первой части Гражданского кодекса Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» и решением годового общего собрания акционеров Общества от 30.06.2015 г.

[3]Курсовые разницы формируются в результате переоценки финансовых обязательств и активов Группы в иностранной валюте по курсу рубля на начало и конец отчетного периода.

Литература

1. Бабурина О.Н. Развитие морского транспорта России в условиях глобализации: роль государственной власти // Транспорт Российской федерации. 2013. №2 (45). С. 20-23.
2. Бабурина О.Н. Санкции и внешнеэкономическая стратегия России сквозь призму Вашингтонского и Пекинского консенсуса // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2015 № 23 (308). С. 48-58.
3. Бабурина О.Н. Стратегическое управление Группой НМТП (Новороссийский морской торговый порт) в контексте анализа макросреды // Альманах современной науки и образования. 2013. №12 (79). С. 25-29.
4. Холдинги: преимущества и недостатки. Центр научной политической мысли и идеологии (центр Сулакшина) // http://rusrand.ru/analytics/holdingi-preimuschestva-i-nedostatki
5. Группа НММТП // http://www.nmtp.info/
6. Группа НМТП // Годовой отчет 2014 // http://kgo.rcb.ru/2015/otchet/nmtp_ar2014_rus.pdf
7. Консолидированная финансовая отчетность Группы «НМТП» за 2014 год // http://www.nmtp.info/upload/iblock/adf/ncsp_ifrs_cons_fs_14_r.pdf
8. Россия, 2015. Статистический справочник // http://www.gks.ru/