



Презентация Мастер-плана «Стратегия развития Группы «НМТП» до 2020 года»

Март 2012





Все положения данной презентации, за исключением исторических фактов, которые касаются бизнеса компании, являются прогнозными. Несмотря на то, что НМТП считает, что ожидания, выраженные в данных прогнозах, базируются на обоснованных предположениях, данные прогнозы ни при каких обстоятельствах не могут быть истолкованы как гарантии будущих показателей деятельности. Факторы, способные вызвать принципиальные отличия предположений от фактов, включают общие условия рынка. Компания подвержена специфическим видам риска, связанным со стивидорной деятельностью и общей экономической и бизнес-конъюнктурой. Любое положение или значение в этой презентации может быть изменено в зависимости от рыночных условий и прочих значимых событий.

1. Введение
2. Элементы стратегии
3. Инвестиционные проекты



Группа НМТП сегодня

Ключевые факты

- Крупнейший портовый оператор в России и третий в Европе по грузообороту
 - 29,75% общего грузооборота российских морских портов в 2011
- Уникальная география присутствия – все ключевые западные и южные направления российской внешней торговли
- Сочетание надежной базы традиционных грузов и источников роста перспективных грузов
- Универсальность портовых активов
- Новая команда – новая стратегия
- Положительная динамика операционных и финансовых показателей



Основные показатели

млн. \$	2009	2010
НМТП⁽¹⁾		
Грузооборот (млн.т)	86,5	81,6
Выручка	675,1	635,3
ЕБИТДА	431,0	416,0

млн. \$	2009	2010
ПТП⁽¹⁾		
Грузооборот (млн.т)	74,9	71,8
Выручка	152,2	166,7
ЕБИТДА	94,7	102,7

млн. \$	9M2011
Группа НМТП⁽¹⁾	
Грузооборот (млн. т)	117,2
Выручка	782,0
ЕБИТДА	403,8

История Группы НМТП

2006 – 2007

- Первая волна консолидации
- Устранение внутренней конкуренции в порту
- Начало строительства новых терминалов

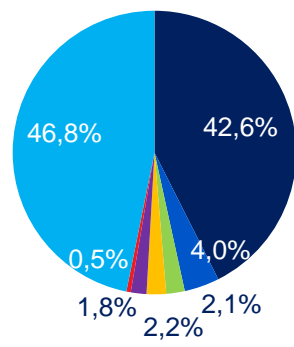
2007 – 2010

- Кредитные рейтинги, еврооблигации, IPO
- Завершение строительства НЗТ
- Завершение первого этапа БСК
- Начало строительства НМТ

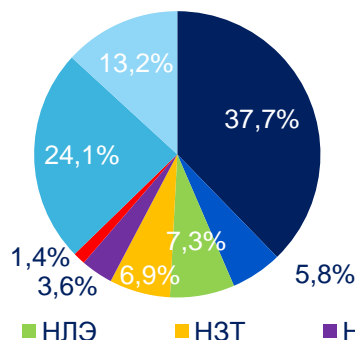
2011

- Покупка ПТП
- Новая команда - новая стратегия
- Начало реализации Мастер Плана

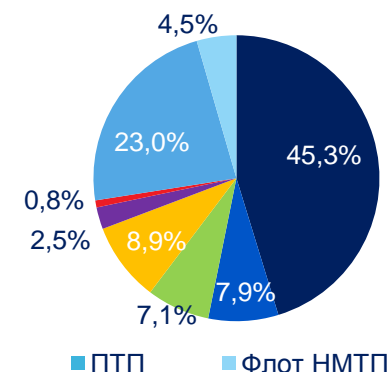
Грузооборот 2010 г.
153 млн. тонн⁽¹⁾



Выручка 2010 г.
\$836 млн.⁽²⁾



ЕБИТДА 2010 г.
\$533 млн.⁽³⁾



■ НМТП

■ ИПП

■ НЛЭ

■ НЗТ

■ НСПЗ

■ БСК

■ ПТП

■ Флот НМТП

1. Суммарный оборот НМТП и ПТП за 2010 год

2. Суммарная выручка НМТП, ПТП и Совфрахт-Приморск, не является показателем МСФО

3. Суммарная ЕБИТДА НМТП, ПТП и Совфрахт-Приморск, не является показателем МСФО, не соответствует сумме ЕБИТДА по компаниям, так как учитывает курсовые разницы

Структура акционерного капитала Группы НМТП и Золотая акция

Структура акционерного капитала



Ожидаемые события

- Приватизация государством 20% пакета акций
- Продажа казначейских акций. На данный момент завершена конвертация казначейских акций в ГДР

Золотая акция – это параграф в Уставе, который дает:

- Право Правительству РФ в лице ФАУГИ назначать Директора с правом вето по некоторым корпоративным вопросам
 - право назначать одного из членов Ревизионной комиссии
- Продажа или передача Золотой акции другому лицу невозможна
 - Для НМТП Золотая акция является дополнительным инструментом, подтверждающим стратегическую значимость актива

Новая команда



Шайдаев Марат Магомедович
Первый заместитель генерального директора

- Назначен на должность в феврале 2011 года
- 2004 - 2006 – Генеральный директор ООО «Сумма»
- 2005 - 2009 – Генеральный директор ЗАО «Транс-Флот»
- 1990 - Окончил Военный Краснознаменный институт Министерства обороны СССР по специальности «Юрист-правовед»
- 2007 - окончил Российскую академию государственной службы при Президенте РФ по специальности «Государственное и муниципальное управление»



Антолович Радо
Заместитель генерального директора по продажам и маркетингу

- Назначен на должность в марте 2011 года. В портовой отрасли работает с 1976 года, в том числе в MOL, APL, P&O Ports, CMA CGM, DP World
- Окончил Университет Эдварда Кордели в Любляне по специальности «Морской инжиниринг». Получил степень бакалавра и MBA по специальности «Транспортный бизнес» в Университете Сиднея
- Г-н Антолович отвечает за стратегическое развитие и повышение эффективности бизнеса. В зону его ответственности входят: привлечение новых клиентов, оптимизация грузопотоков, разработка и реализация новых проектов и комплексное управление инвестиционной программой



Матвиенко Юрий Викторович
Исполнительный директор

- Присоединился к команде в июне 2011 года
- 1987 - 2003 – Занимал руководящие должности в АО «Сахалинское морское пароходство», ОАО «Новороссийское морское пароходство»
- 2003 - 2004 - Первый заместитель генерального директора ЗАО «Морской портовый сервис»
- 2004 - 2005 – Генеральный директор ЗАО «Морской портовый сервис»
- 2005 - 2009 – Генеральный директор ООО «Приморский торговый порт»
- 2009 - 2011 – Генеральный директор ООО «БалттрансСервис»
- 1987- окончил Новороссийское высшее инженерное морское училище по специальности судовождение на морских путях
- 2010 – окончил IMISP (Санкт-Петербург), получил степень MBA



Бубнов Андрей Владимирович
Заместитель генерального директора по финансам и экономике

- Присоединился к команде в мае 2011 года
- 2003 - 2011 - Занимал различные должности в московском и лондонском офисах банка «Морган Стэнли»
- 2010 – 2011 – Начальник департамента Рынков долгового капитала
- 2003 - Окончил факультет Международных экономических отношений МГИМО, специализировался на международных валютных и кредитных отношениях
- Г-н Бубнов курирует вопросы бюджетирования и финансового планирования, вопросы учета и отчетности, взаимодействует с рейтинговыми агентствами, банками и отраслевыми аналитиками

Новая команда



Медведев Алексей Алексеевич
Директор Дирекции информационных технологий

- С отличием закончил Ижевский Государственный Технический Университет по специальности «Инженер»
- В 1999 году получил степень Магистра техники и технологий.
- Более 11 лет занимает управленческие позиции в сфере информационных технологий в крупных компаниях различного профиля, работал как в IT-консалтинге, так и в реальном секторе
- Является номинантом и лауреатом престижной ежегодной премии «IT-Лидер»



Сидоров Михаил Владимирович
Заместитель генерального директора по внутрикорпоративным коммуникациям и связям с общественностью

- 2006-2009 - Занимал различные должности в холдинге «Группа ИМА». Более 15 лет занимается профессиональной деятельностью. Имеет успешный опыт реализации информационных и рекламных кампаний в России и за рубежом. Принимал участие в информационной поддержке крупных проектов, в том числе: ре-брендинг ВТБ; приоритетные национальные проекты «Образование» и «Возрождение АПК»
- 2007 - Заместитель руководителя Центрального избирательного штаба партии «Единая Россия», и.о. заместителя руководителя ЦИК партии
- 2009 - Директор департамента по связям с общественностью Инвестиционной группы «Сумма Капитал»(с 2011 года Группа «Сумма»)



Степанько Михаил Петрович
Директор Дирекции по персоналу

- В 1993 году с отличием окончил Государственный медицинский институт
- В 1993-1994 год работал младшим научным сотрудником на кафедре экспериментальной и клинической онкологии
- В 1996 году закончил Казахстанский Институт Менеджмента, Экономики и Государственного прогнозирования, факультет: «Экономика в государственном управлении». Получил степень Магистра Экономики
- С 1996 по 2011 год Михаил занимал руководящие должности в сфере управления персоналом в компаниях: «The Coca-Cola», Дивизион Средняя Азия, регион СНГ (Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркмения, Узбекистан), Группа компаний «Ренова», АО «САМПУК»



Максимов Петр Александрович
Заместитель генерального директора по правовым и корпоративным вопросам

- 1995 - 2004 - Работал в ряде ведущих международных юридических фирм: Milbank, Tweed, McCloy, Coudert Brothers, Dempsey
- 2004 - 2005 - Возглавлял юридический департамент в таких компаниях как COALCO AG и EastOne (Interpipe)
- 1999 – Окончил Московский государственный университет по специальности «юриспруденция», в 2001 году получил степень магистра права (LL.M degree - Колумбийский университет (Нью-Йорк, США))
- Г-н Максимов является специалистом в сфере слияний и поглощений, международных инвестиционных сделок, а также корпоративного управления

1. Введение
- 2. Элементы стратегии**
3. Инвестиционные проекты



Цели, задачи и элементы стратегии Группы НМТП

Цели

- Стать наиболее эффективным оператором портовых активов в России
- Закрепить позиции крупнейшего логистического холдинга в России и одного из крупнейших в мире
- НМТП – эталон с точки зрения качества услуг, внедрения передовых технологий, социальной и эко ответственности
- Рост акционерной стоимости компании

Элементы стратегии

- Переход от специализации стивидорных компаний к специализации по производственным площадям
- Фокус на быстрорастущих высокодоходных грузах при сохранении общей универсальности активов
- Ввод в эксплуатацию новых терминалов
- Инвестиции в развитие новых технологий, совершенствование производственных процессов

Задачи

- Обеспечить равный доступ к инфраструктуре НМТП для всех грузоотправителей
- Достижение максимальной эффективности существующих активов
- Рост грузооборота
- Обеспечение высокого процента возврата на инвестиции
- Привлечение и удержание высокопрофессиональных специалистов
- Взаимоотношения с партнерами на принципах доверия и долгосрочного сотрудничества
- Четкое соблюдение лучших стандартов корпоративного управления
- Ответственность и инициатива в области охраны окружающей среды, охраны труда и промышленной безопасности
- Социально-экономическое процветание регионов присутствия

Крупнейшая компания в портово-логистической отрасли России...

... мирового уровня



Текущие направления повышения эффективности Группы НМТП

СТРАТЕГИЯ

- Подготовлен Мастер план развития компании на 2012 -2020 годы с учетом перспектив развития бизнеса.

ОРГАНИЗАЦИОН- НЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

- Произведена смена руководителей на высокопрофессиональную команду топ-менеджеров;
- Реорганизован Московское представительство Группы, произведено 50% сокращение вспомогательного персонала. Организована эффективная поддержка бизнеса Группы, путем перевода в регионы топ-менеджеров;
- С целью повышения качества управленческой эффективности, начата реорганизация и оптимизация организационно функциональной структуры ОАО «НМТП» и компаний Группы.
- Сокращено количество уровней менеджмента и численность руководства, установлена четкая вертикальная и горизонтальная связь, обеспечивающая эффективные коммуникации, правильное планирование работы, оптимальный процесс принятия решений и своевременный контроль за результатами.

ПРОИЗВОДСТ- ВЕННАЯ ЭФФЕКТИВ- НОСТЬ

- Планируется создание матричной структуры управления Группой. Создана единая коммерческая дирекция Группы НМТП;
- Начато исполнение плана действий по повышению производственной эффективности компании McKinsey (28 позиции), что приведет к увеличению производительности на 14% без дополнительных расходов;
- Организовано проведение технического аудита и выполнение долгосрочного плана действий для максимального использования существующих активов и развития новых сфер деятельности. Проводится обзор всей производственной деятельности с целью выявления возможности увеличения производительности и снижения себестоимости работ;
- Начат аудит всей инфраструктуры Порта с целью определения ключевых направлений и усиления эффекта от инвестиций, направленных на бесперебойное обеспечение производственной деятельности и развития порта, путем привлечения дополнительного грузопотока в Новороссийск, Приморск и Калининград. Проводится аудит энергобезопасности производства, возможности внедрения дополнительных источников энергообеспечения. Внедрение энергосберегающего производства, путей рециркуляции и рекуперации энергии. Активное обучение персонала важности вопросов энергосбережения и внедрения энергосберегающих технологий;
- Реорганизована дирекция по эксплуатации. Сокращена численность и количество отделов, исключены два уровня менеджмента. Появилась возможность оперативного перераспределения трудовых ресурсов на разных пирсах, повысилась гибкость оперативного управления грузопотоками при складировании, постановке судов. Повысилась эффективность использования передвижных технических средств: ПМК, локомотивов, автотехники высокой и малой грузоподъемности. Введена функция внутренней логистики, что позволяет повысить эффективность использования складских площадей Порта и снизить количество внутренней перевалки груза.

Текущие направления повышения эффективности Группы НМТП

УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ

- Создание единой мотивационной системы для Группы Компаний на основе KPI и их привязки к стратегическим направлениям развития компаний;
- Для команды топ-менеджмента установлены KPI, основанные на исполнении поставленных задач и обеспечивающие взаимосвязь с интересами акционеров;
- Выработка мероприятий по снижению текущих операционных затрат, создание механизма оценки, планирования, бюджетирования и утверждения показателей экономики труда Группы компаний;
- Разработка и внедрение нормирования труда; увеличение производительности труда путем внедрения прогрессивных форм и систем материального стимулирования. Введение нормативов численности и положенности для основного и вспомогательного персонала, управленческого персонала.
- Планирование и контроль фонда оплаты труда в соответствии с производственными показателями.
- Организовано обучение, развитие, повышения квалификации для рабочих и руководства путем внедрения лучших мировых практических методик и инновационных технологий;
- Создание кадрового резерва Группы с целью обеспечения бизнеса управленческим ресурсом;
- Повышена заработная плата для инженерно-технического персонала и рабочих на производстве;
- Снижена социальная напряженность;
- Установлено взаимодействие с профсоюзными организациями.

КОРПОРАТИВНЫЕ ВОПРОСЫ

- Проводится работа с городскими и областными органами управления. Установлен центр взаимодействия с местным узлом РЖД с целью исключить дублирование полномочий при оперативном взаимодействии со станцией по подаче/уборке вагонов;
- Проводится совместное с РЖД планирование, обучение и сертификация персонала, усилен контроль за безопасностью движения на путях порта;
- Повышена эффективность использования локомотивов, составительских бригад, ж/д инфраструктуры, что увеличило вагонооборот Порта, бесперебойность и своевременность подачи грузов, снизило простои.
- IT аудит и внедрение консолидированных IT программ, основанных на современных моделях, предоставляющих информацию по производственным и управленческим процессам, а также решения вопросов в реальном времени и централизованную базу данных, необходимую для детального анализа и долгосрочного бизнес-плана.
- Особое внимание уделяется репутации и имиджу Порта как надежного партнера. Увеличение грузооборота основано на долгосрочном партнерстве с действующими клиентами, привлечении новых клиентов путем предоставления качественного сервиса и расширения ассортимента предоставляемых услуг.
- Разработаны и приняты лучшие стандарты корпоративного управления.

БЕЗОПАСНОСТЬ, ОХРАНА ТРУДА И ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

- Внедрение лучших стандартов безопасности, охраны труда и окружающей среды для защиты сотрудников от несчастных случаев и для защиты окружающей среды;
- Обязательное введение KPI по охране труда для менеджмента среднего звена и ИТР;
- Организация соревнований на производстве за звание лучшего подразделения по охране труда и промышленной безопасности, привлечение профсоюзных организация и корпоративной прессы к этому процессу.

Стратегия Группы НМТП на 2011-2020 гг.

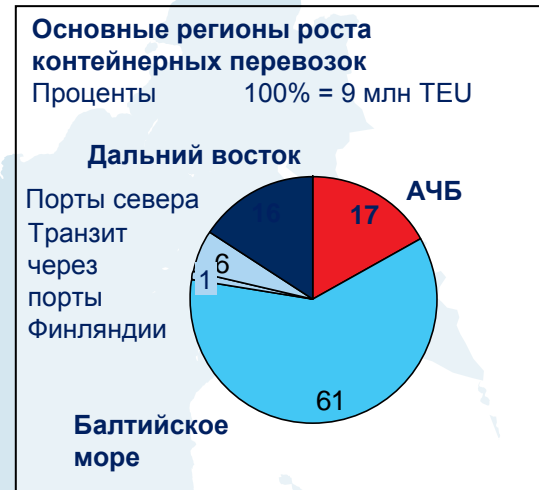
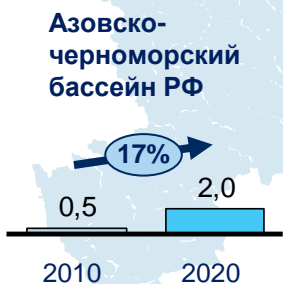
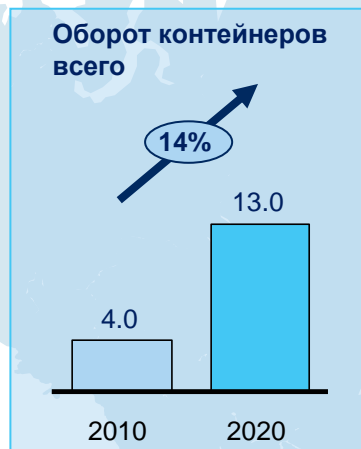
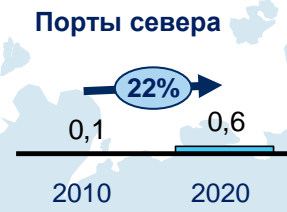
	Краткосрочная стратегия (2011-2012)	Среднесрочная стратегия (2012-2015)	Долгосрочная стратегия (2015-2020)
Организация	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Принятие новой организационной структуры 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Пилотные проекты по консолидации отдельных функций 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Применение опыта пилотных проектов для консолидации функций по Группе
Операции	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Инвентаризация грузов по доходности, волатильности 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Удержание существующих и привлечение новых клиентов за счет создания уникального предложения 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ НМТП – лидер портово-логистической отрасли России и глобальный оператор с мировым именем
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Клиенты и грузы 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Принятие модели рынка стратегических грузов ➤ Привлечение высокодоходных и долгосрочных грузов 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Расширение спектра услуг 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Фокус на перспективных высокомаржинальных грузах ➤ Добавленная стоимость по всей цепочке услуг
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Качество услуг и эффективность 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Реализация программы McKinsey ⁽¹⁾ 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ KPI для всех функций и процессов ➤ Показатели эффективности выше средних по рынку 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ № 1 по KPI качества и эффективности
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Персонал 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Точечная индексация з/п ➤ Унификация тарифных сеток по компаниям 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Привлечение и удержание высокопрофессионального персонала 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ НМТП - лучший работодатель региона
Разное	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Начало реализации Мастер Плана 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Создание инфраструктуры, способной обеспечить планы по росту 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Диверсификация вдоль логистической цепочки

1. В течение 2011 года компанией McKinsey был проведен анализ возможности повышения операционной эффективности Группы НМТП. Была разработана программа, состоящая из 28 рекомендаций, некоторые из которых были приняты к реализации

Модель рынка контейнеров

Млн. TEU в год

В 2011 году грузооборот контейнеров Группы НМТП увеличился на 27% (в TEU), в том числе рост на 44% в Новороссийске, в то время как средний рост по рынку в России составил 20%



- Ожидается, что контейнерный рынок России вырастет более, чем в 3 раза к 2020 году при условии роста экономики, расширения мощностей терминалов АЧБ, ДВ и Санкт-Петербурга
- Рост контейнерооборота за счет контейнеризации грузопотоков
- Доминирование западных портов в обороте сохранится за счет более высоких затрат восточного маршрута и низкой пропускной способности Транссиба

Модель рынка зерна

Млн. тонн в год

В 2011 году Группа НМТП достигла роста объемов перевалки зерна (+0,3%), несмотря на то, что запрет на экспорт в 2011 году длился шесть месяцев против 4,5 месяцев в 2010 году, демонстрируя рекордные среднемесячные объемы перевалки

Северо-западный бассейн



Ж/д и прочие виды транспорта

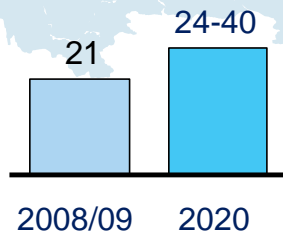


Фактическая перевалка
 Прогнозируемая перевалка

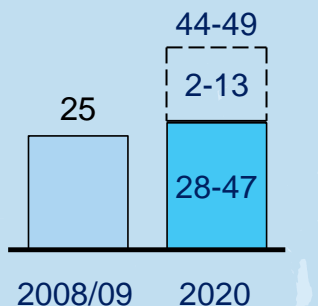
Перевалка через порты Украины



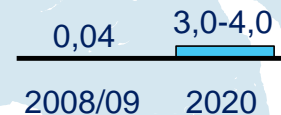
Перевалка через российские порты на АЧБ



Экспорт из России



Перевалка через порты на Дальнем Востоке



- Более 80% зерна экспортируется через российские порты на АЧБ
- При текущем развитии сельского хозяйства и неизменном внутреннем потреблении, можно ожидать стабильного роста экспорта зерна из РФ

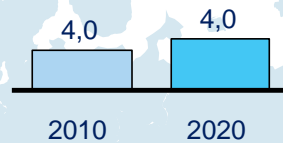
Модель рынка ЖРС

Млн. тонн в год

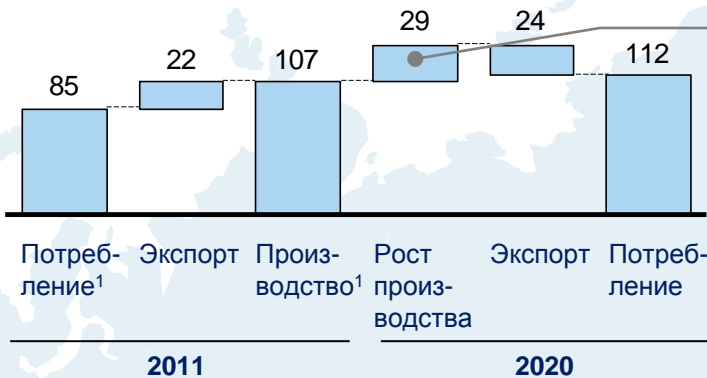
В 2011 году Группа НМТП увеличила перевалку ЖРС на 25%

■ Фактическая перевалка
■ Прогнозируемая перевалка

Прочие/нет данных



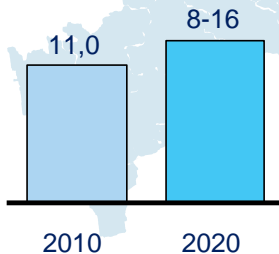
Баланс производства и экспорта ЖРС в РФ



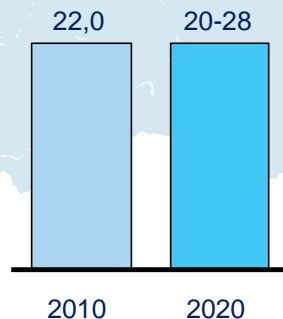
Проекты расширения мощностей

- Кимканское } Дальний восток
- Гаринское } Дальний восток
- Березовское } Чита
- Приоскольское } Белгород
- Таежное } Якутия

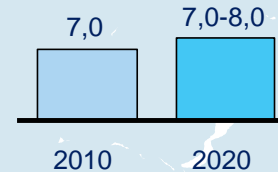
Азовско-черноморский бассейн²



Экспорт ЖРС из РФ



Экспорт в Китай



- Ожидается умеренный рост производства и экспорта ЖРС из РФ
- Экспорт, в основном, будет направлен в Китай
- В НМТП возможно увеличение перевалки ЖРС за счет привлечения объемов украинских портов

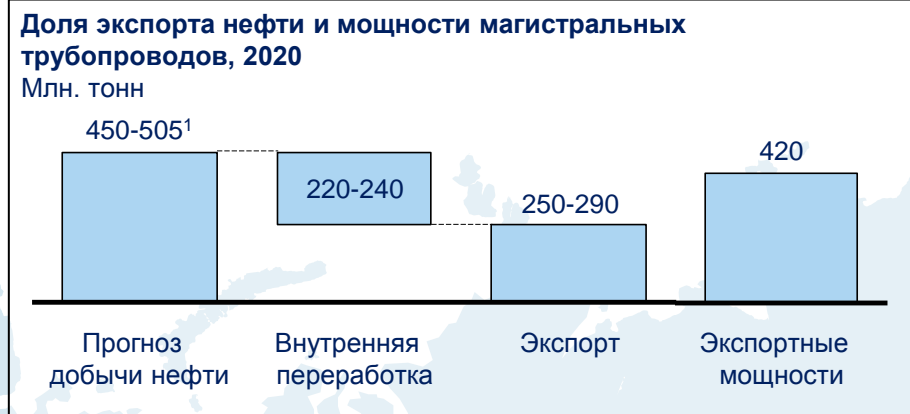
1. Исключая импорт из Казахстана (~ 10 млн. т в год)

2. Включая порты Украины

Модель рынка нефти

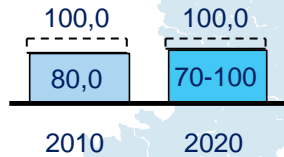
Млн. тонн в год

В 2011 году Группе НМТП удалось обеспечить стабильный уровень перевалки сырой нефти (-0,9%), в то время как экспорт из России сократился более чем на 6% по данным ФТС и более чем на 2% по данным Росстата %

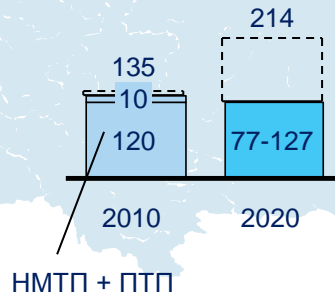


- Запас перевалочных мощностей
- Фактическая перевалка
- Прогнозируемая перевалка

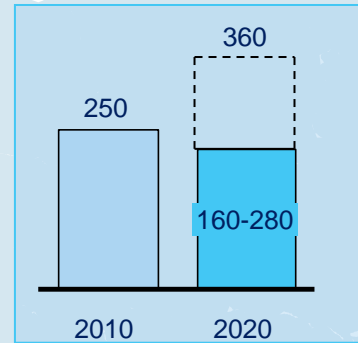
Нефтепроводы Дружба и Сургут - Полоцк



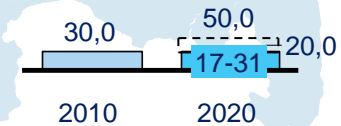
Российские западные порты



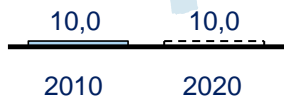
Всего экспорт нефти из РФ



Дальневосточные порты



Украинские порты



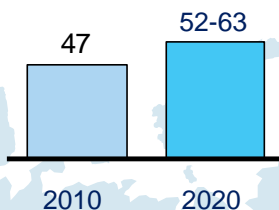
- Прогнозы по добыче нефти содержат существенный фактор неопределенности
- Даже при максимальном прогнозе добычи, ожидается избыток перевалочных мощностей
- НМТП и ПТП уже сейчас переваливают больше, чем прогнозируемый совокупный объем перевалки всех западных портов РФ
- Объемы внутренней переработки, скорее всего, вырастут или останутся на том же уровне

Модель рынка нефтепродуктов

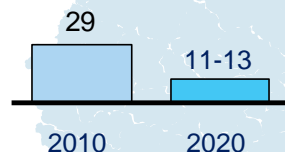
Млн. тонн в год

В 2011 году Группа НМТП увеличила перевалку нефтепродуктов на 30%, в том числе за счет аренды двух причалов в Приморске. Дальнейший потенциал роста обеспечивается новым мазутным терминалом в Новороссийске

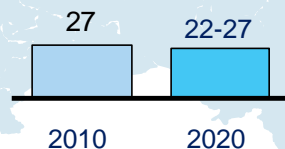
Российские порты на Балтике



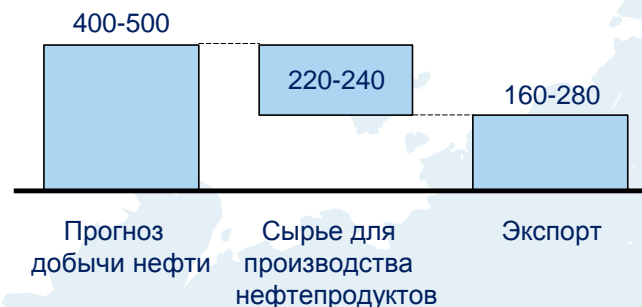
Порты прибалтийских стран



Южные порты

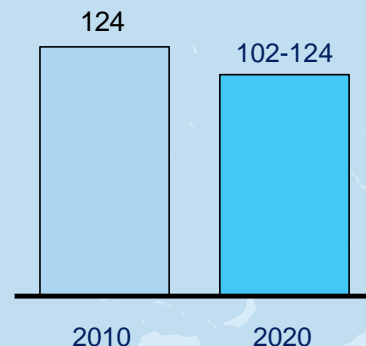


Доля экспорта и внутренней переработки нефти, 2020

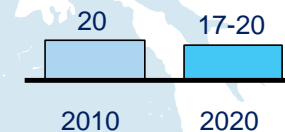


■ Фактическая перевалка
■ Прогнозируемая перевалка

Экспорт нефтепродуктов всего



Дальний Восток



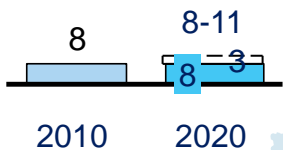
- Рост российского экспорта нефтепродуктов маловероятен, однако, у ПТП есть возможность привлечь объемы прибалтийских, а у НМТП – украинских портов
- Принимаемый сценарий развития экспорта нефтепродуктов коррелирует с прогнозами по рынку нефти
- Внутреннее производство нефтепродуктов зависит от роста производственных мощностей НПЗ, что, в свою очередь, зависит от программы капитальных затрат НПЗ

Модель рынка угля

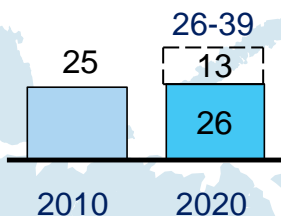
Млн. тонн в год

- Фактическая перевалка
- Прогнозируемая перевалка негативный сценарий
- Прогнозируемая перевалка позитивный сценарий

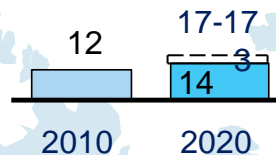
Перевалка через порты Балтийских стран



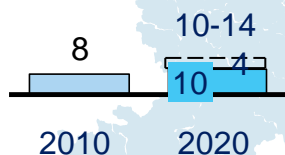
Перевалка через российские порты на Балтике



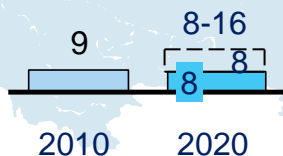
Ж/д и прочие виды транспорта



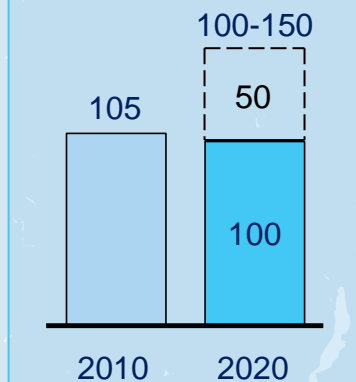
Перевалка через порты Украины



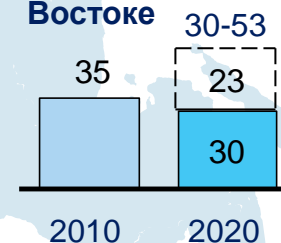
Перевалка через российские порты на АЧБ



Экспорт из России



Перевалка через порты на Дальнем Востоке



- Ожидается рост потребления угля в России, Китае и Индии
- Индия и Китай будут крупнейшими импортерами угля
- Экспорт российского угля в Китай экономически выгоден только при импорте Китаем свыше 50 млн. тонн
- Возможно увеличение перевалки угля через западные порты РФ за счет объемов Балтийских стран

Задачи для Группы НМТП

Контейнеры

- Обеспечить необходимый рост производственных мощностей
- Составить график увеличения мощностей, начиная с наименее затратных проектов
- Расширять спектр предоставляемых услуг

Зерно

- Обеспечить запас мощности для закрепления доли НМТП на рынке перевалки зерна
- Проработать варианты расширения инфраструктуры
- Изучить возможности организации регулярного сервиса по наиболее востребованным направлениям
- Учитывать цикличность перевалки зерна

ЖРС

- Создать уникальное предложение для производителей
- Обеспечить универсальность технологии по перевалке навалочных грузов с возможностью реверсивного цикла
- Установить долгосрочные партнерские отношения с Металлоинвестом в Новороссийске

Нефть

- Отслеживать прогнозы по добыче нефти, в том числе по месторождениям Восточной Сибири
- Реализовать конкурентные преимущества НМТП в перевалки нефти в АЧБ
- Взаимодействовать с Федеральной Службой по Тарифам (ФСТ) с целью совершенствования системы тарифного регулирования

Нефтепродукты

- Увеличить долю Группы НМТП в перевалке нефтепродуктов в Балтийском и Азово-Черноморском бассейнах
- Учитывать прогнозную динамику экспорта нефтепродуктов при разработке новых инвестиционных проектов

Уголь

- Учитывать фактор возможного колебания экспорта угля в зависимости от тенденций мирового спроса
- Обеспечить универсальность технологии по перевалке навалочных грузов с возможностью реверсивного цикла
- Детализировать модель рынка транспорта угля для определения тяготеющих к АЧБ производителей

Проблема развития железнодорожной инфраструктуры к порту Приморск решается комплексно в сотрудничестве с Росжелдором и РЖД

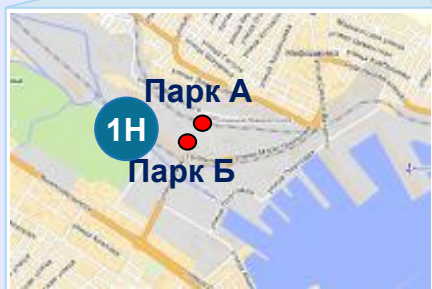
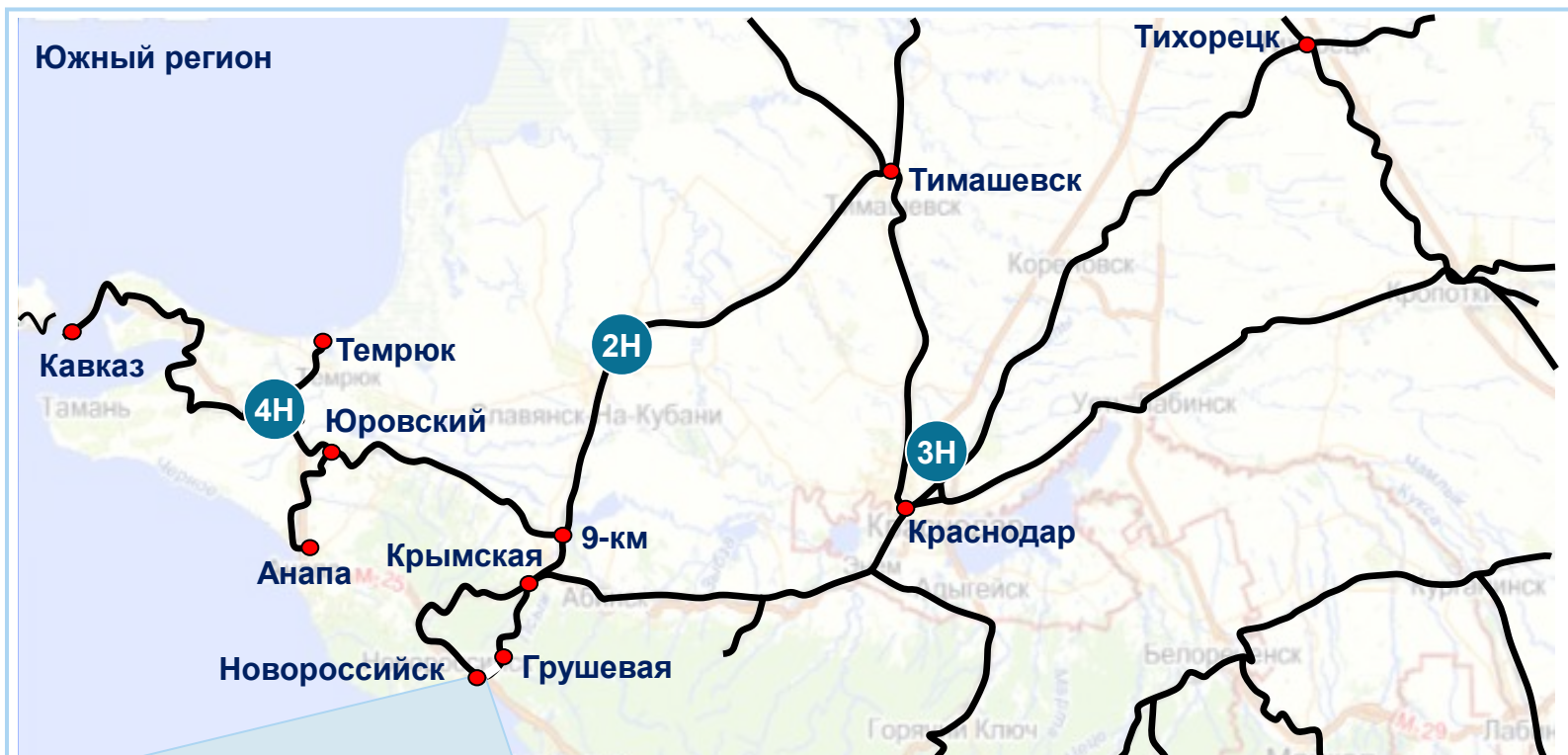
--- Строящийся путь

Федеральным бюджетом на 2012г и плановый 2013-2014г год предусмотрено целевое увеличение УК ОАО «РЖД» объемом в 7,5 млрд. рублей на развитие железнодорожного участка Выборг—Приморск—Ермилово

- Группа НМТП рассчитывает на то, что при бесперебойном финансировании проект может быть завершен в течение двух-трех лет



Строительство парка "Б" станции Новороссийск позволит разрешить проблему нехватки пропускных способностей в направлении порта



- Основным узким местом являются не магистральные пути и подходы к порту, а железнодорожный парк "А" станции Новороссийск, в связи с чем необходимо в кратчайшие сроки начать проект по строительству парка "Б"
- В ФЦП¹ РЖД, помимо Новороссийского транспортного узла, фокусируется в том числе на узле Юровский – Темрюк – Анапа – Кавказ, что может негативно сказаться на сроках выполнения работ в Новороссийске

1. Введение
2. Элементы стратегии
- 3. Инвестиционные проекты**



Инвестиционные проекты Группы НМТП – Резюме

Группа НМТП **продолжает реализацию инвестиционной программы**, которая была принята предыдущей командой. Основной акцент прежней программы был сделан на строительство новых терминалов (Шесхарис, НМТ, БСК). По состоянию на конец 2011 года, из \$538 млн.¹, было освоено \$416 млн. После реализации программы мощности по Группе увеличатся на 5,5 - 20,5 млн. тонн и 238 тыс. TEU

В рамках Мастер Плана менеджмент предлагает **Новую концепцию** развития Группы НМТП. Согласно новой концепции предполагается переход от специализации по стивидорным компаниям, к **специализации по производственным площадям** с фокусом на **высокодоходные грузы**

- Специализация НЛЭ на перевалке контейнеров. Строительство специализированного контейнерного терминала мощностью в 500 тыс. TEU.
 - Когда новые мощности НЛЭ будут задействованы как минимум на 75%, Группа начнет реализацию проекта по строительству контейнерного терминала на базе Западного района НМТП, что увеличит мощность перевалки контейнеров НМТП с 170 до 700 тыс. TEU, что в сумме с НЛЭ даст 1,2 млн. TEU
- Расширение спектра предоставляемых услуг за счет приобретения и развития земельного участка в порту
- Строительство терминала по перевалке ЖРС мощностью до 12 млн. тонн с возможностью использования технологии для перевалки других видов насыпных грузов (минеральные удобрения, уголь) и реверсивного цикла
- Переориентация труб, черных и цветных металлов, лесных (возможно), скоропортящихся, негабаритных и других видов грузов на Восточный район НМТП и НСРЗ
- Техническое перевооружение перевалочного оборудования Восточного района НМТП и НСРЗ
- Создание универсального глубоководного порта на базе Приморского торгового порта, создание условий для увеличения экспортного потенциала РФ, диверсификация бизнеса за счет разработанной долгосрочной программы строительства терминалов в Приморске для перевалки контейнеров, металлов, ЖРС, минеральных удобрений и нефтепродуктов

Расширение спектра оказываемых **услуг** и создание дополнительной стоимости **вдоль логистической цепочки** движения грузов

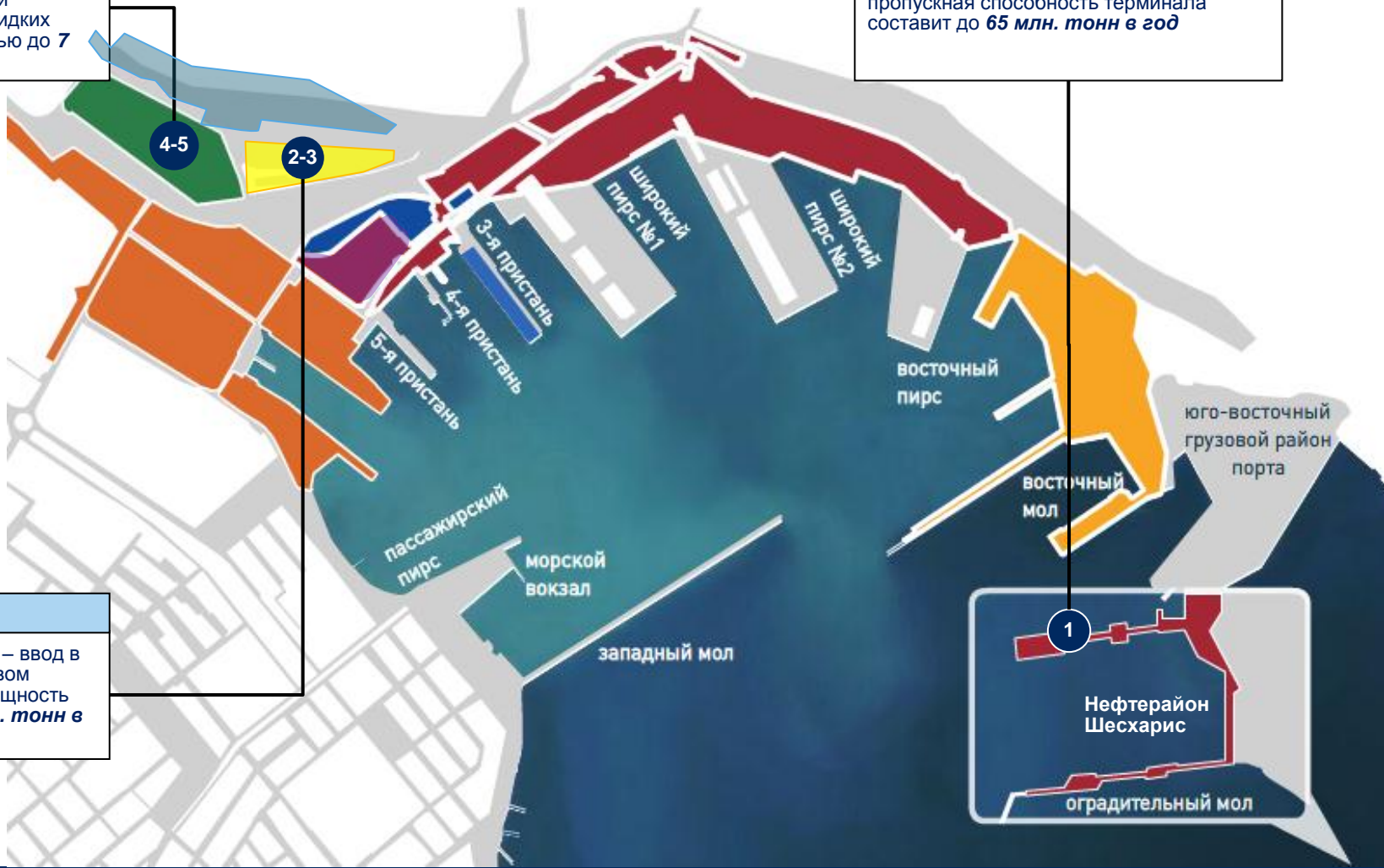
Реализуемые проекты по действующей инвестиционной программе

ИПП - Реализация

Замена устаревшего парка емкостей, строительство новых для перевалки нефтепродуктов и жидких удобрений мощностью до **7 млн. тонн в год**

НР Шесхарис - Реализация

Реконструкция нефтерайона завершается в 2013 году. Потенциальная пропускная способность терминала составит до **65 млн. тонн в год**



НМТ - Реализация

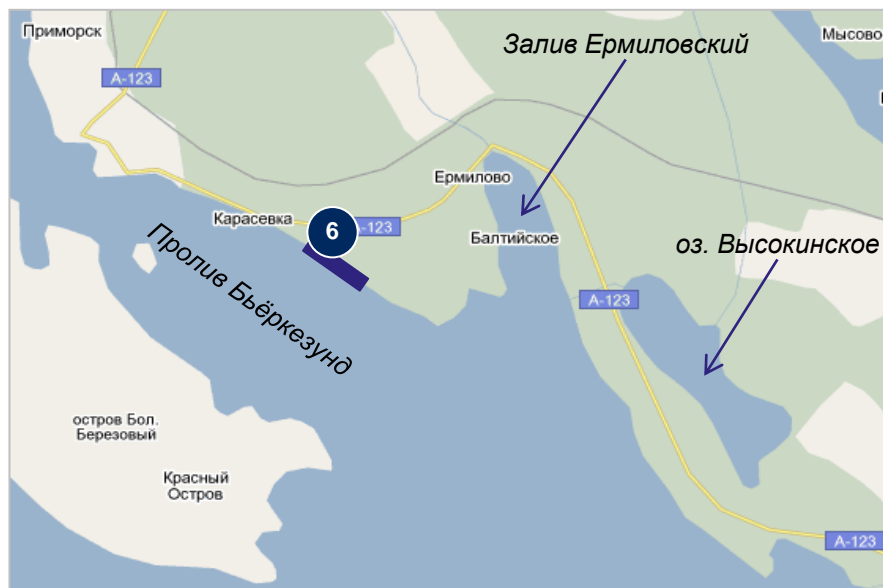
Мазутный терминал – ввод в эксплуатацию в первом квартале 2012 г. Мощность терминала до **4 млн. тонн в год**



Действующая инвестиционная программа

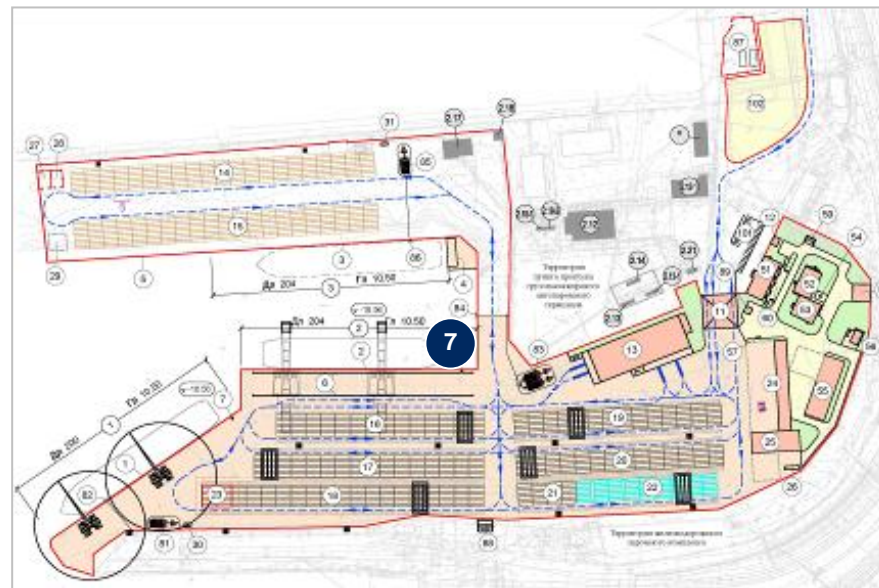
Бункеровочный комплекс ПТП

Завершено строительство бункеровочного комплекса мощностью в 410 тыс. тонн в год (перспектива начала отгрузки топлива на экспорт, что еще увеличит объемы перевалки)



БСК

Завершение строительства первого этапа контейнерного терминала мощностью в 200 тыс. TEU для обслуживания нужд Калининградской области, продолжение реализации проекта с перспективой увеличения мощностей до 400 тыс. TEU



Существующая инвестиционная программа

Наименование проекта	Сроки реализации		Инвестиции Млн. долл. США	Оплачено Млн. долл. США	Дополнительные мощности
	Начало	Окончание			
1. Утвержденные и реализуемые проекты					
Новоросийск					
1 Реконструкция нефтерайона Шесхарис	2006	2013	145,7	113,8	+ 0-15 млн. тонн
2 Строительство мазутного терминала	Апр. 2010	1 кв. 2012	173,6 ⁽²⁾	153,0 ⁽²⁾	
3 Реконструкция пристани №4	Апр. 2010	1 кв. 2012	50,0	47,1	+ 4 млн. тонн
4 Расширение бункеровочного комплекса ИПП	Фев. 2012	Сен. 2012	2,2	0,2	+ 96 тыс. тонн
5 Реконструкция ИПП, замена РВС	Сен. 2010	4 кв. 2012	18,3	5,0	+ 1 млн. тонн
Приморск, Балтийск					
6 Бункеровочный комплекс (Приморск)	Мар. 2010	1 кв. 2012	61,0	55,8	+ 410 тыс. тонн
7 Контейнерный терминал (Балтийск)	Янв. 2010	4 кв. 2013	87,5	40,8	+ 238 ¹ тыс. TEU
Итого			538,3	415,7	+5,5-20,5 млн. тонн +238 тыс. TEU

1. 87,5 млн. долл. США – стоимость строительства greenfield терминала. Факт по перевалке 2011 – 162 тыс. TEU. Следовательно, оставшиеся 46,7 млн. долл. США инвестиций необходимы для доведения объемов до 400 тыс. TEU

2. Доля НМТП в проекте составляет 50%

Обзор утвержденных проектов Компании

Реконструкция нефтерайона Шесхарис



Цель

- Строительство терминала "А" мощностью в 50 млн. тонн для обеспечения возможности капитальной реконструкции терминала "Б"
- Возможность приема судов дедвейтом 150 тыс. тонн, которые в настоящее время обслуживаются на площадке "Б"
- Автоматизация системы управления и учета нефти

Планируемый результат

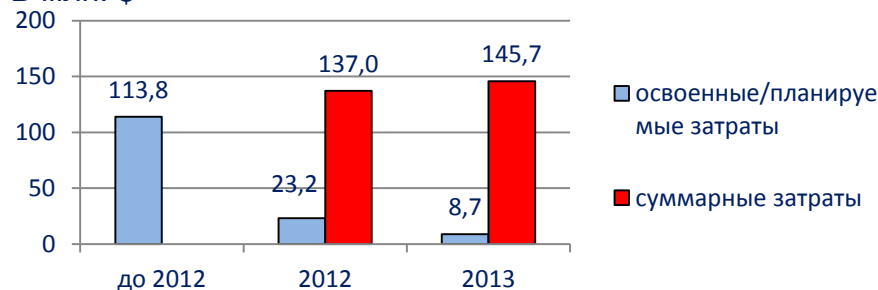
- Пропускная способность нефтерайона увеличится с 50 до 65 млн. тонн нефти в год (65 млн. тонн = ограничение магистрального трубопровода)
- Возможность реконструкции площадки «Б» без сокращения объемов перевалки

Основные показатели проекта

Начало проекта	2006 год
Окончание проекта	2013 год
Планируемые мощности	+15 млн.т в год
Инвестиции	\$145,7 млн.

Затраты по проекту "Реконструкция Шесхарис",

В млн. \$



Обзор утвержденных проектов Компании

Строительство мазутного терминала, реконструкция пристани №4



Цель

- Строительство терминала по перевалке мазута мощностью в 4 млн. тонн на паритетных началах с крупнейшим нефтетрейдером
- Дноуглубление до 13,5 метров и реконструкция пристани №4 для возможности обработки танкеров DWT 45 тыс. тонн (пристань раньше не эксплуатировалась)

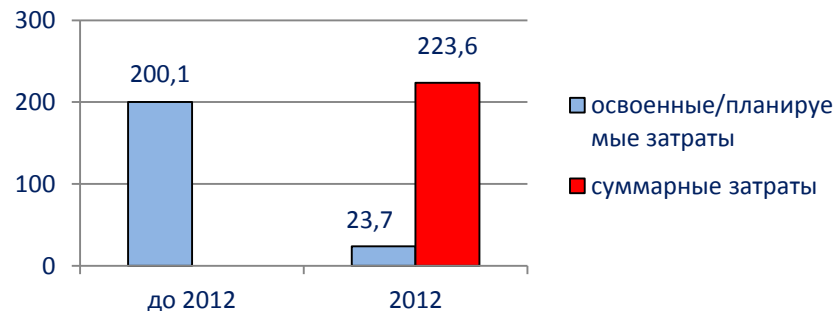
Планируемый результат

- Переориентация потоков российских нефтепродуктов, идущих сегодня через порты Украины
- Тариф на перевалку составляет \$11,8 за тонну для НМТ и \$2,7 для НМТП за перевалку
- Будет дополнительно создано 278 рабочих мест

Основные показатели проекта

Начало проекта	Апрель 2010
Окончание проекта	1 кв. 2012
Планируемые мощности	4 млн. тонн в год
Инвестиции ⁽¹⁾	\$223,6 млн.

Затраты по проекту "Строительство мазутного терминала", в млн. \$





Обзор утвержденных проектов Компании

Реконструкция и расширение бункеровочного комплекса ИПП

Расширение бункеровочного комплекса ИПП

Цель

- Расширение действующего резервуарного парка путем строительства резервуара емкостью 5 тыс. куб.м

Планируемые результаты

- Увеличение объемов бункеровки на 96 тыс. тонн в год
- Универсальность бункеровочного комплекса, возможность в перспективе осуществлять экспорт
- Создание дополнительных конкурентных преимуществ ОАО ИПП на рынке бункеровки Новороссийска

Текущий статус

Проектная документация готова

Заключение Главгосэкспертизы получено

Производятся строительно-монтажные работы

Основные показатели проекта

Начало проекта	Февраль 2012
Окончание проекта	Сентябрь 2012
Планируемые мощности	+96 тыс. тонн в год
Инвестиции	\$2,2 млн.

Реконструкция ИПП

Цель

- Увеличение существующих мощностей ИПП за счет замены резервуаров для ДТ большего объема и реконструкции других технологических объектов

Планируемые результаты

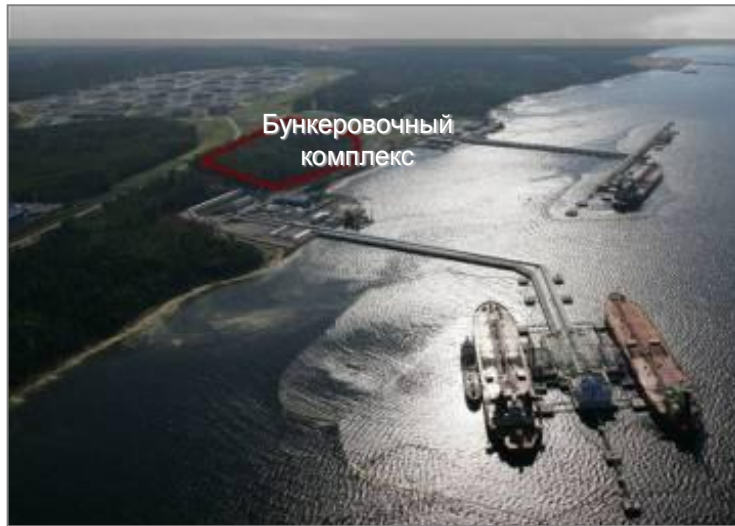
- Замена 4х физически изношенных резервуаров общим V = 20 000 куб. м. на 3 резервуара общим V = 30 000 куб.м, для перевалки ДТ в объеме до 6 млн. т в год и КАС до 1 млн. тонн
- Плановый срок реконструкции комплекса составляет 16 месяцев, из них
 - 7 месяцев на выполнение ПИР
 - 9 месяцев на выполнение СМР

Основные показатели проекта

Начало проекта	Сентябрь 2010
Окончание проекта	Ноябрь 2012
Планируемые мощности	+1 млн.тонн (до 7 млн.тонн)
Инвестиции	\$18,3 млн.

Обзор утвержденных проектов Компании

Строительство бункеровочного комплекса в Приморске



Основные показатели проекта

Начало проекта	март 2010
Окончание проекта	1 кв. 2012
Планируемые мощности	410 тыс. тонн в год
Инвестиции	\$61,0 млн.

Цель

- Завершено строительство бункеровочного комплекса мощностью в 410 тыс. тонн в год
- До ввода бункеровка осуществлялась бункеровочными судами других операторов, что сопряжено с дополнительными расходами и экологическими рисками

Планируемый результат

- Сокращение времени нахождения судна в порту и времени стоянки у причала - сокращение затрат грузовладельцев
- Сокращение рисков при взаимодействии 2-х судов с опасными грузами (плавбункеровщика и танкера)
- Сокращение расходов на привлечение лоцманов, на проведение ЛРН мероприятий
- Увеличение объемов прокачки за счет начала а) поставки бункеровочного топлива на экспорт и б) доставки бункеровочного топлива по ж/д
- Реализация проекта позволит ПТП получить большую отдачу от существующих активов и стать более технологичным и привлекательным портом для контрагентов

Обзор утвержденных проектов Компании

Строительство контейнерного терминала в Балтийске



Цель

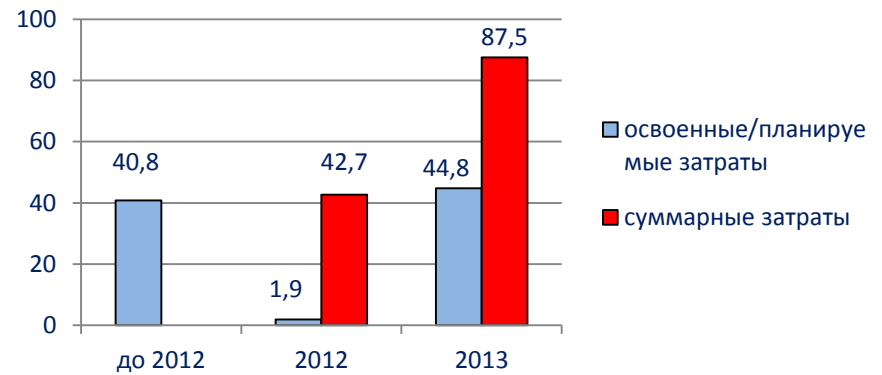
- Создание современного контейнерного терминала мощностью в 400 тыс. TEU для обслуживания нужд Калининградской области

Ключевые изменения

- Рост перевалки контейнеров возможен за счет роста объемов по существующим клиентам, а также за счет привлечения новых линий
- Достигнута мощность терминала в 200 тыс. TEU, планируется увеличение до 400 тыс. TEU по мере подтверждения новой грузовой базы
- Рассматривается возможность начала перевалки генеральных грузов

Затраты по проекту "Строительство контейнерного терминала в Балтийске"

В млн. \$

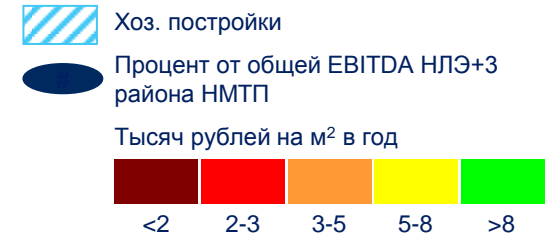
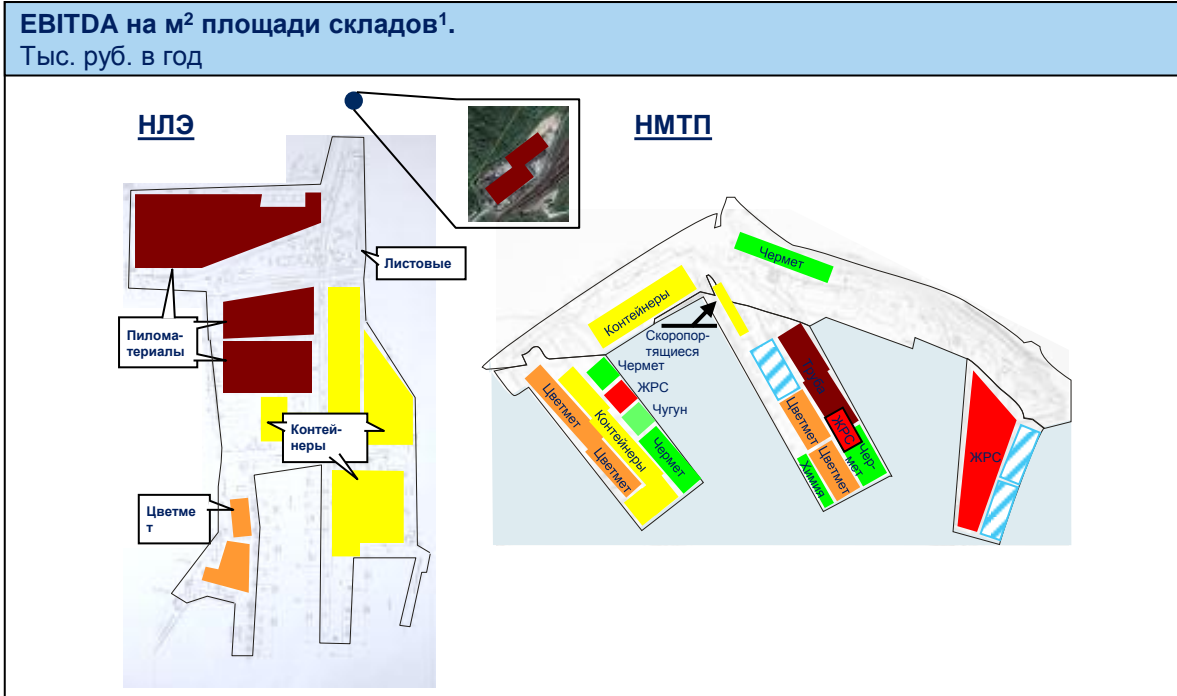


Основные показатели проекта

Начало проекта	Январь 2010
Окончание проекта	4 кв. 2013
Планируемые мощности	400 тыс. TEU
Инвестиции	\$87,5 млн.

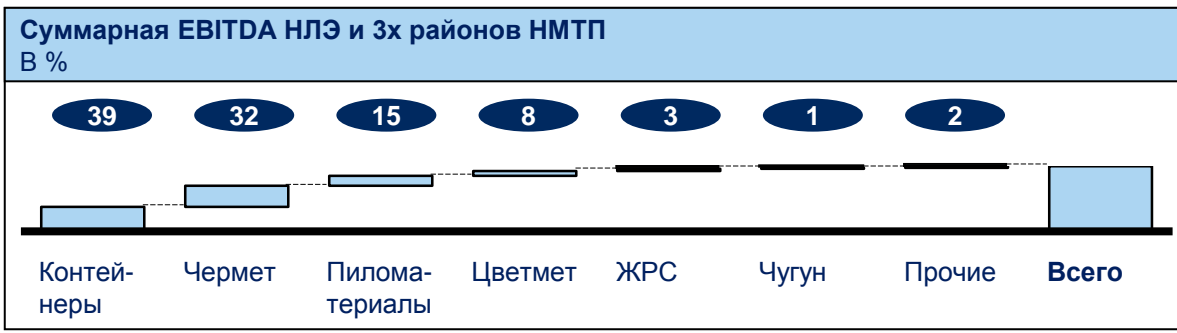
Новая концепция развития – специализация площадей НМТП

Анализ прибыльности складских площадей НЛЭ и НМТП в 2010 г.



▪ Согласно проведенному совместно с McKinsey анализу

▪ До 60% общих складских площадей НЛЭ и НМТП занято низкорентабельными грузами (ЖРС, пиломатериалы, труба), генерирующими около 20% суммарной EBITDA (3 района НМТП + НЛЭ)



▪ Уже по результатам 2011 года доходность контейнеров увеличилась в среднем на 2 тыс. р./м², превысив показатели доходности по черным металлам

¹ Расчет сделан как фактическая EBITDA в 2010/средняя площадь, занятая под данный тип груза за 2010

Новая концепция развития – специализация площадей НМТП

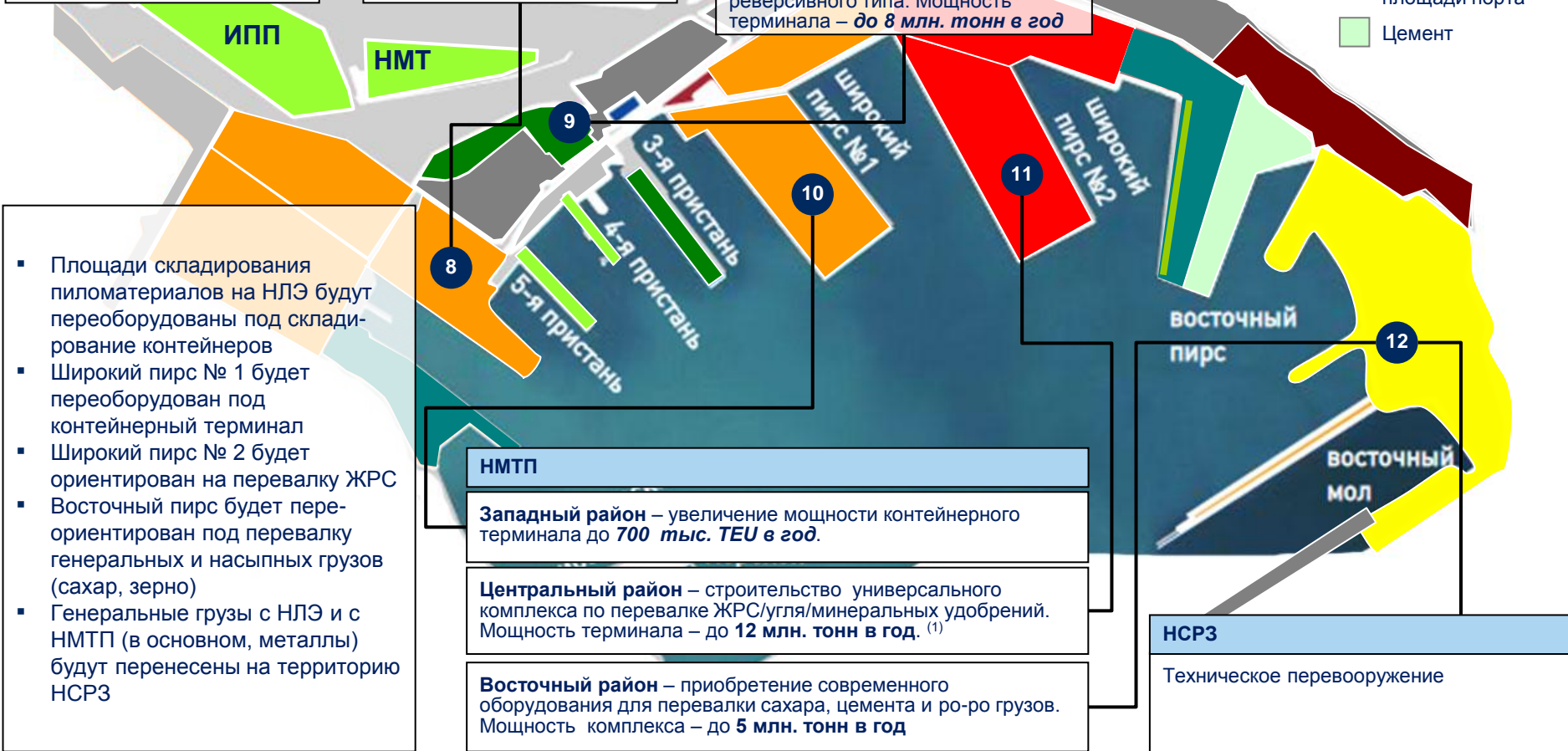
Прогнозируемая специализация складских площадей в 2020 году

ТКТ / Покупка земли
 Организация ТКТ в Новороссийске путем покупки земли

НЛЭ
 Строительство специализированного контейнерного терминала мощностью до **500 тыс. TEU** в год

НЗТ – На рассмотрении
 Строительство дополнительных емкостей для хранения зерна (до 188 тыс. тонн) и/или реконструкция причалов, приобретение дополнительного оборудования реверсивного типа. Мощность терминала – **до 8 млн. тонн в год**

- Зерно
- Контейнеры
- Сахар/скоропорт.
- ЖРС/удобрения
- Металлы
- Пиломатериалы
- Нефтепродукты
- Ген. грузы
- Административные площади порта
- Цемент



1. Является предметом технического аудита

Новая концепция развития – Контейнеры

Возможные варианты развития

Существовало три варианта увеличения контейнерооборота в Новороссийске. Менеджмент остановил свой выбор на наиболее дешевом и наименее рискованном варианте достижения результата

Вариант I – РЕШЕНО ОТКАЗАТЬСЯ

- Строительство **нового контейнерного терминала** мощностью 1,2 млн. TEU на базе объединенной территории НСРЗ и восточного района НМТП
- Этот проект являлся частью прежней инвестиционной программы. Этот вариант решения потребовал бы
 - CAPEX > 1,0 млрд. долл. США
 - Время > 3х лет
- Определенные исследовательские и предпроектные работы были сделаны, но было принято решение от этого проекта отказаться

Вариант II – РЕШЕНО ОТКАЗАТЬСЯ

- Приобретение **НУТЭПа** и объединение территории НУТЭПа и НСРЗ
- За счет использования пограничных площадей (между НСРЗ и НУТЭП) можно было бы довести совокупную мощность до 1,0-1,2 млн. TEU
 - CAPEX > 1,0 млрд. долл. США
 - Время > 3х лет
- Цена предложения не соответствует рынку

Вариант III

- Расширение существующих терминальных комплексов **НЛЭ** до 500 тыс. TEU и **НМТП** до 700 тыс. TEU, строительство **тылового контейнерного терминала (ТКТ)** в Новороссийске
- Менее затратный вариант, дающий те же результаты, но имеющий больший потенциал
- Соответствует концепции специализации площадей
- Проект специализированного терминала НЛЭ уже находится в процессе одобрения Группой
- Строительство ТКТ значительно расширит спектр предоставляемых услуг НЛЭ и ляжет в основу строительства логистической цепочки НМТП
- Увеличение объемов: НЛЭ – с 270 до 500 тыс. TEU (CapEx \$207 млн.), НМТП – со 170 до 700 тыс. TEU (CapEx \$350 млн.)

Новая концепция развития – Контейнеры

Строительство специализированного контейнерного терминала на базе НЛЭ мощностью в 500

тыс. TEU

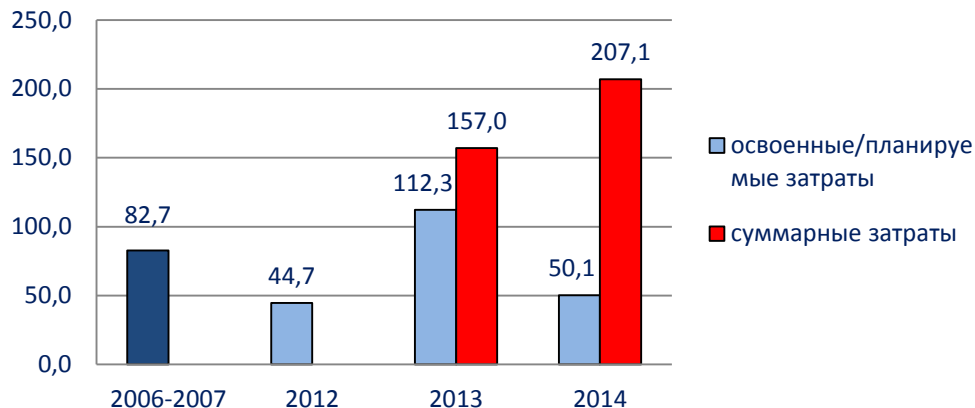
МОЩНОСТИ НЛЭ ТЫС. TEU	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Новый проект	0	0	0	86	300	400	450
Существующие мощности без инвестиций	265	265	270	200	200	100	50
Итого	265	265	270	286	500	500	500

Цель

- Строительство специализированного контейнерного терминала на базе НЛЭ мощностью до 500 тыс. TEU при среднем сроке хранения 10 дней, как первый этап реализации стратегии НМТП по увеличению контейнерооборота

Ориентировочные затраты по проекту "Расширение мощностей контейнерного терминала ОАО НЛЭ"

Млн. долл. США



Основные задачи

- Предыдущий инвестиционный проект был завершен в 2007 году
- Некоторые инвестиции были сделаны "без запаса" относительно существующих реалий рынка
- Новый подход – строительство специализированного КТ мощностью в 500 тыс. TEU на базе НЛЭ с использованием активов НЛЭ и НМТП
- Проведение дноуглубительных работ на причалах № 28, 28А ОАО "НЛЭ", что позволит принимать суда прямых океанских линий вместимостью в 5 тыс. TEU
- Уже снято ограничение по швартовке контейнеровозов на причалах при нахождении танкера на причале № 27
- Привлечение новых контрагентов – Maersk

Планируемый результат

- НМТП сможет принимать суда океанских контейнерных линий большей вместимостью
- Превращение Новороссийска в порт-хаб для внутрироссийских перевозок – конкуренция портам Балтики
- Контейнеризация лесных грузов

Новая концепция развития - Контейнеры

Строительство тылового контейнерного терминала (ТКТ)



Отличительной особенностью ТКТ является его функциональная зависимость от операций морского порта, которой и определяется набор услуг на терминале

Основные факторы, влияющие на успешную работу ТКТ портов

- Уровень портового сервиса и конкурентоспособность тарифа на ПРР
- Уровень взаимодействия с таможней
- Наличие технических условий для приёма/отправки УКП (блок-трейнов), оснащение российских ж/д станций перегрузочным оборудованием, способным обрабатывать крупнотоннажные контейнеры
- Наличие ж/д фитинговых платформ для перевозки контейнеров
- Возможность краткосрочного промежуточного хранения грузов

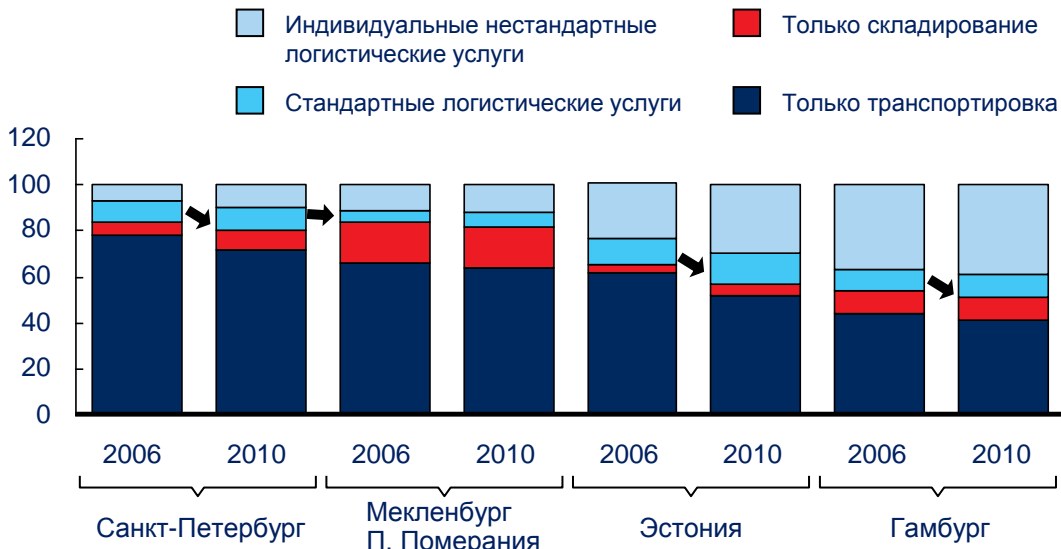
Основные преимущества ТКТ для клиентов

- Снижение затрат на простой судов
- Снижение транспортных издержек
- Расширение складских возможностей и снижение затрат на хранение
- Возможность эффективно решить вопрос возврата порожних контейнеров
- Снижение логистических издержек путем использования дополнительных услуг терминала

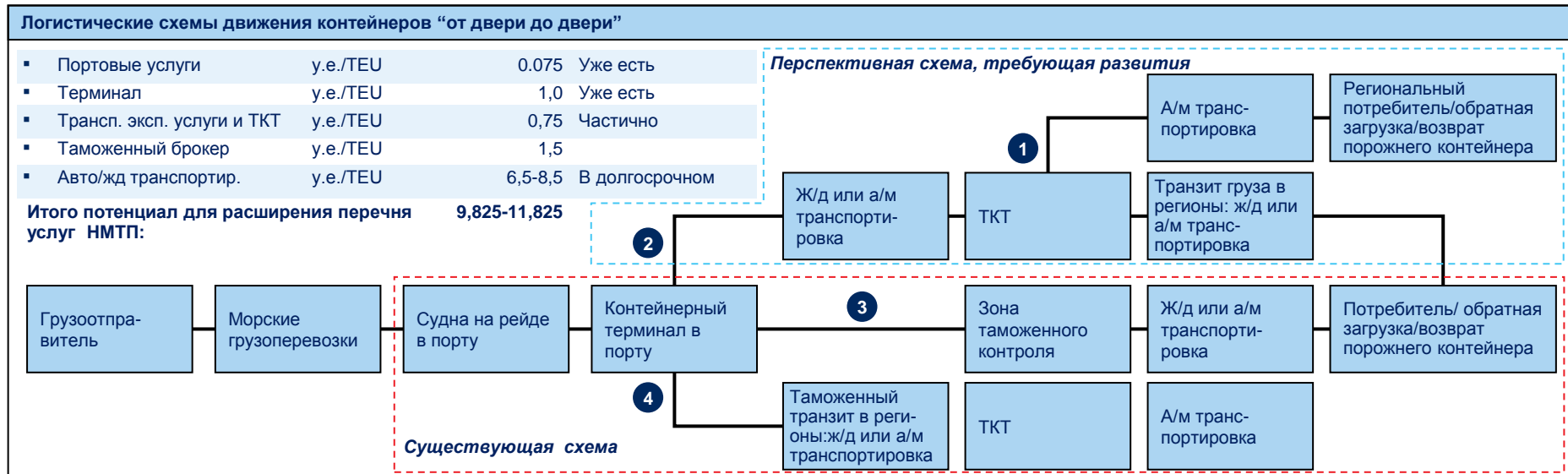
Основные преимущества ТКТ для деятельности морского порта

- Расширение складских площадей
- Увеличение оборачиваемости контейнеров
- Снижение операционных издержек
- Возможность увеличения доходной части путем оказания дополнительных услуг
- Снижение оборота порожних контейнеров

Анализ структуры доходов компаний по сегментам логистических услуг



Новая концепция развития – Контейнеры



Оценочное время обработки контейнерных грузов на участке "грузоотправитель-потребитель", дни

	Морские грузоперевозки ¹	Судно на рейде в порту	Контейнерный терминал в порту	Первичная ж/д или а/м транспортировка	ТКТ / ICD	Вторичная ж/д или а/м транспортировка ²	Потребитель	ИТОГО
Вариант ①	27	-	2-4	1,5	до 7	1	1	39,5-41,5
Вариант ②	27	-	2-4	1,5	до 7	2	7	46,5-48,5
Вариант ③	27	1,5	до 14	-	до 12	2	16	72,5
Вариант ④	27	1,5	до 7	2	до 7	1	16	61,5

Стоимость логистической цепи, у.е./TEU⁽⁴⁾

Фрахт	Рейд	Терминальные сборы	Услуги "сухого порта" (экспертная оценка)	ICD	Услуги таможенного брокера	ЖДТ (Новороссийск-Москва)	Автодоставка (Новороссийск-Москва)	Автодоставка ("челнок")	ИТОГО
12	0,1/TEU/день	1,0	0,75-0,8	0,4-0,45	1,5	6,5	8,5	1,5	23,75 – 25,85

1 Линейный сервис Шанхай - Новороссийск

2 На примере транспортировки контейнеров в Московскую область

3 Локация "сухого порта" на припортовой территории и/либо в близости от мегаполисов - основных центров потребления (Москва, Казань, и др.)

4. у.е. = стивидорный тариф

Обзор проектов Компании

Расширение терминального комплекса НЗТ



Основные показатели проекта

Начало проекта	2012
Окончание проекта	22 месяца + 1,5 на ПНР
Планируемые мощности	+2 млн. тонн
Инвестиции ¹	52,9 млн. долл. США

Цель

- Увеличение мощности зернового терминала за счет
 - Новых силосов для хранения зерна, увеличив общий объемов со 120 до 188 тыс. тонн.
 - Установки на причале 3-ей судопогрузочной машины
 - Строительства 4-ой линии приема автомобилей-зерновозов
 - Реконструкции причалов

Планируемый результат

- Увеличение мощности на 2 млн. тонн до 7-8 млн. тонн

Ключевые изменения

- Только строительство второй технологической линии не способно дать желаемый результат
- Дополнительная мощность терминала возможна за счет
 - Дноуглубления и удлинения причальной стенки
 - Диспетчеризации судов и ж/д вагонов
 - Вывод прямого варианта с зерновозов
 - Работы с контрагентами по поводу унификации графика подхода судов
 - Обработка судов большего водоизмещения
- Максимальная осадка вырастет с 13,3 м до 13,5 м
- Максимальный DWT судов вырастет с 63 до 75 тыс. тонн
- По результатам технического аудита будет определен вариант дальнейшего развития терминала

Новая концепция развития – Терминал ЖРС

Маркетинговое обоснование проекта

- Производство ЖРС компанией Металлоинвест в 2011 году составил 40,1 млн. тонн, 22,0 млн. тонн окатышей, 5,2 млн. тонн ГБЖ/ПВЖ
- На экспорт в 2011 году было поставлено 70%, из них 50% - в Китай, 35% в Европу. 95% от экспорта за 9 мес. 2011 года в АЧБ перевалено через порты **Украины**
- Ключевое преимущество портов Украины перед Новороссийском состоит в возможности обработки судов большей вместимости:
 - Южный. DWT 78-110 тыс. тонн, интенсивность погрузки до 30 тыс. тонн в сутки
 - Новороссийск. DWT до 60 тыс. тонн, интенсивность погрузки около 15 тыс. тонн в сутки и перегруженная ж/д
- Металлоинвест неоднократно объявляли заинтересованность в строительстве нового терминала, в том числе в порту Тамань
- **ЕБИТДА маржа** от перевалки ЖРС в НМТП сегодня составляет примерно 35%. Столь низкий показатель объясняется высокой капиталоемкостью **устаревшей** грейферной технологии перевалки ЖРС в НМТП

Первоочередные шаги Группы НМТП

- Работа с капитанией порта и дноуглубительные работы, позволившие поставить первый балкер DWT 114 тыс. тонн в ноябре 2011 г.
- Как результат – договор с Металлоинвест на 4 млн. тонн на 2012 год

Финансовые показатели и инвестиции

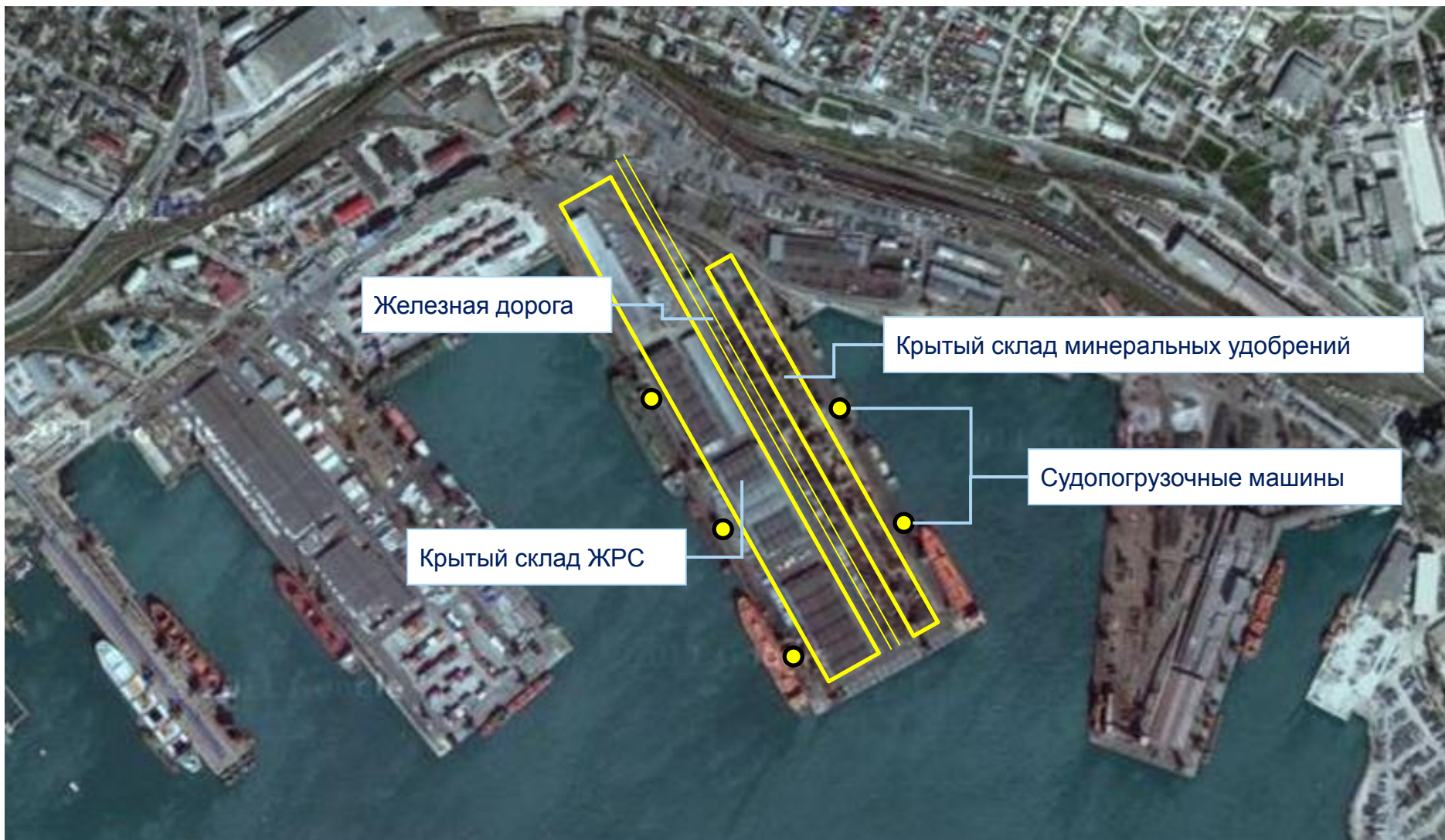
- **По результатам 2011 года**
 - Перевалка: 2,9 млн.тонн/год
 - ЕБИТДА маржа: прим. 35%
- **Новый Терминал**
 - Инвестиции: \$250 - 290 млн.
 - Мощности: ~12млн. тонн в год
 - Целевой показатель ЕБИТДА маржа: 60-65%

Комплексное решение

- Строительство специализированного ЖРС терминала мощностью до 12 млн. тонн
- Необходимыми условиями являются увеличение интенсивности погрузки до 50 тыс. тонн в сутки с возможностью осуществления погрузки на суда повышенной грузоместимости DWT до 120 тыс. тонн
- Концепция и расчеты будут подтверждены по результатам технического аудита

Новая концепция развития – ЖРС

Схема расположения гидротехнической части терминала ЖРС



Возможные проекты

Долгосрочная программа строительства терминалов в Приморске для перевалки Контейнеров, Металлов, ЖРС, Минеральных удобрений и Нефтепродуктов



Краткое описание

- Цель: создание универсального глубоководного порта в СЗ районе; создание условий для увеличения экспортного потенциала РФ; диверсификация бизнеса
- Глубина у причалов: до 15,6 м
- Потенциальная база для грузов, поступающих по железной дороге. Со многими грузоотправителями подписаны соглашения о намерениях
 - Металлы: 3 млн. тонн в год
 - ЖРС: 3 млн. тонн в год
 - Минеральные удобрения: 5 млн. тонн в год
 - Нефтепродукты: 22 млн. тонн в год
 - Контейнеры: 0,8 - 1 млн. тонн в год (10% от мощности терминала завязано на ж/д)
- Обрабатываемые суда: DWT 100 тыс. тонн
- Проект развития порта разрабатывается с привлечением Royal Haskoning
- Ключевой вопрос – железнодорожное соединение

Основные показатели проекта

	Ме	ЖРС	Контейнеры	Удобрения	Н/П
Мощности, млн. тонн/TEU в год	3	3	1,0 - 1,2 TEU	5	22
Инвестиции, \$ млн.	Подтверждается				138

Проекты в рамках новой концепции развития

Наименование проекта	Сроки реализации		Затраты Млн. долл. США	Дополнительные мощности
	Начало	Окончание		
8 Строительство специализированного контейнерного терминала на базе НЛЭ	2012	2014	207,1	+ 500 тыс. TEU (включая модернизацию существующей инфраструктуры НЛЭ и порта)
9 Расширение зернового терминала	2012	2014	52,9	+ 2 млн. тонн
10 Строительство контейнерного терминала (Новороссийск), НМТП	2015	2018	350,0	+ 530 тыс. TEU
11 Строительство терминала по перевалке ЖРС/уголь (Новороссийск)	2015	2016	250,0 - 290,0	+ 12 млн. тонн ЖРС
12 Техническое перевооружение НСРЗ и Восточного района НМТП	2012	2016	30,0 – 40,0	Необходимо для поддержания существующих объемов и увеличения выручки
13 Строительство терминала/лов по перевалке: Контейнеры, Черные Металлы, Минеральные Удобрения, ЖРС (Приморск)			оценивается	+ 11 млн. тонн + 1,0 - 1,2 млн TEU
14 Строительство терминала по перевалке нефтеналивных грузов (Приморск)			138,0	+ 22 млн. тонн
15 Покупка земельного участка для развития			30,0 – 40,0	
Итого			1 058 – 1 118	+ 2,03 – 2,23 млн. TEU + 47 млн. тонн

Используемые и перспективные технологии



Достижение поставленных целей будет происходить в три этапа

Операционные преобразования

Развитие инфраструктуры

- I Повышение операционной эффективности**
- Внедрение операционных улучшений
 - Повышение пропускной способности складских площадей
 - Ускорение оборачиваемости грузов
 - Сокращение потерь времени кранов
 - Ремонт и расчистка некоторых складских участков порта (в рамках операционных улучшений)
 - Установка дополнительных рефрижераторных розеток

II Модернизация инфраструктуры НЛЭ

- Расширение перевалочных мощностей контейнеров на НЛЭ до 500 тыс. TEU
 - Ремонт складских площадей
 - Приобретение дополнительного оборудования (STS, RTG, мобильные краны)
 - Углубление и укрепление причальной стенки

Модернизация инфраструктуры НМТП

- Расширение перевалочных мощностей контейнеров на НМТП до 700 тыс. TEU
 - Переоборудование дополнительных складских площадей
 - Установка рефрижераторных розеток
 - Углубление и укрепление причальной стенки
 - Приобретение дополнительного оборудования (STS, RTG)

III Совершенствование технологии обработки грузов и установка специализированного оборудования

- Перераспределение грузопотоков со специализацией районов порта
 - Восточный – сахар, зерно, цемент, генеральные
 - Западный – контейнеры
 - Центральный – ген. грузы (ЖРС, удобрения)
- Внедрение новых технологий перевалки насыпных грузов
 - Конвейеров для погрузки/внутренней транспортировки
 - Опрокидывающих установок для выгрузки ж/д вагонов

Приоритетным является развитие контейнерной перевалки. Изменение прочих технологий будет осуществляться по остаточному принципу в соответствии с финансовыми возможностями холдинга

← Краткосрочный период
(1-2 года) →

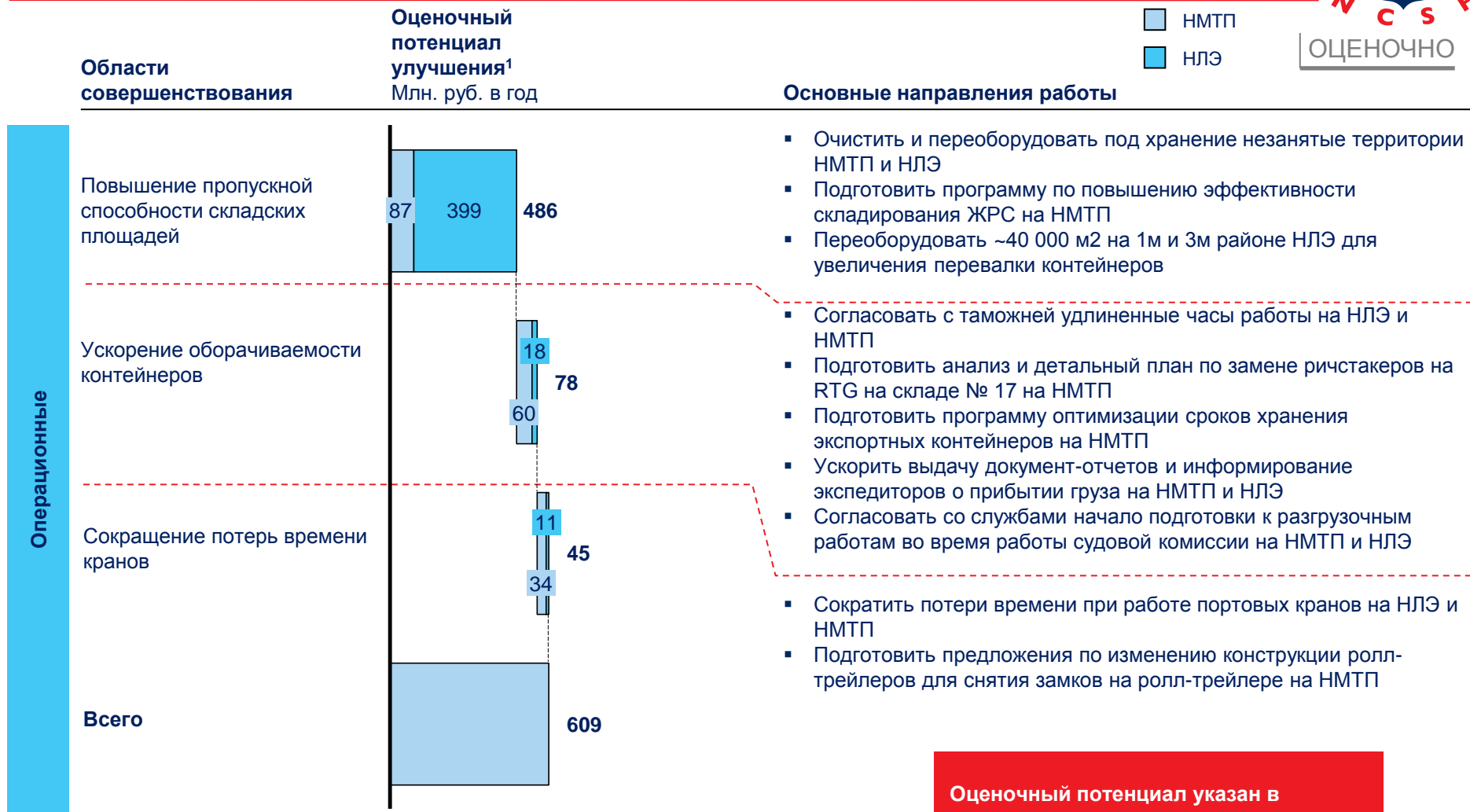
← Среднесрочный период
(3-5 лет) →

← Долгосрочный период
(более 5 лет) →

На первом этапе (2011-2012) улучшения касаются повышения операционной эффективности существующих активов. Работы частично выполнены



ОЦЕНОЧНО



Оценочный потенциал указан в годовом выражении после завершения внедрения инициативы, при наличии дополнительных грузов для перевалки

1. Учитывает потенциал для 3-х грузовых районов НМТП и НЛЭ

На втором этапе (2012-2015) капитальные вложения в инфраструктуру, как необходимое условие модернизации технологии перевалки



	Необходимые работы	Комментарии
Гидроработы	<ul style="list-style-type: none"> Реконструкция, дноуглубление причала 28А, удлинение пирса на НЛЭ Дноуглубление причала 18 на НМТП 	<ul style="list-style-type: none"> Необходимо для обеспечения достаточной длины и глубины для принятия судов грузоподъемностью более 6 000 TEU
Постройки	<ul style="list-style-type: none"> Снос крытых складов 1-2, 3 на Западном районе НМТП Снос крытых складов 6, 13, 14, 9 на Центральном районе НМТП 	<ul style="list-style-type: none"> Западный район будет полностью переориентирован для перевалки контейнеров с установкой RTG Центральный район будет переориентирован под перевалку сыпучих грузов (ЖРС, удобрения) с установкой соответствующего оборудования (конвейеры, оборудование для разгрузки вагонов)
Дороги и ж/д пути	<ul style="list-style-type: none"> Продление ж/д путей западной стороне Западного района НМТП Снятие ж/д путей на восточной стороне Западного района НМТП Строительство дополнительных сортировочных путей на НЛЭ Расширение КПП Восточного района для приема автотранспорта 	<ul style="list-style-type: none"> Для эффективного распределения грузопотока, необходимо более оптимально расположить внутрипортовые сортировочные пути Дополнительные мощности по приемке ж/д составов будут достигнуты за счет более технологичной (быстрой) разгрузки вагонов
Ремонт покрытия	<ul style="list-style-type: none"> Ремонт, выравнивание и укрепление поверхности Западного района для работы RTG 	<ul style="list-style-type: none"> Для установки RTG необходимо укрепление несущей поверхности (возможно только в зонах движения RTG) Складирование контейнеров требует абсолютно ровной поверхности для обеспечения оптимального складирования (до 6 уровней)
Энергообеспечение	<ul style="list-style-type: none"> Увеличение количества рефрижераторных розеток до 1 600 на НЛЭ Увеличение количества рефрижераторных розеток на 450 на НМТП Установка дополнительных генераторов для рефрижераторных розеток на НЛЭ и НМТП 	<ul style="list-style-type: none"> Для эффективной работы склада контейнеров, необходимо иметь существенный запас рефрижераторных розеток

На третьем этапе (до 2020 года) необходимо развивать специализацию терминалов по обработке контейнеров, нефтепродуктов и насыпных грузов



Рассматривается далее

		Тип грузов	Пример	Иллюстрация	
Терминалы	Специализированные терминалы	1 Контейнерные терминалы	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Контейнеры 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hutchison, Гонконг ▪ PSA, Сингапур ▪ ECT, Нидерланды ▪ Констанца 	
		2 Терминалы для наливных грузов	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Нефть, нефтепродукты, масла 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ НМТ, ИПП ▪ Нефтяной терминал в Гамбурге ▪ Шехарис, нефтяной терминал ПТП 	
		3 Сухогрузные терминалы	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Различные насыпные грузы общего типа (например зерно, сахар, ЖРС, уголь) с применением специализированной погрузочной техники 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сухогрузный терминал Роттердама, НЗТ, Восточный район НМТП, Ванино, Мууга 	
		Прочие терминалы	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Автомобили, пассажиры и т. п. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Порт Майами ▪ Петролеспорт 	
	Универсальные терминалы	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Различные генеральные грузы (кроме наливных и насыпных) без использования специализированной погрузочной техники 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Терминал ген. грузов порта Роттердама ▪ Центральный район НМТП 		

Целевой технологией для контейнерного терминала НМТП является использование RTG, кранов STS и ричстакеров



■ Предпочтительная технология для НМТП

Складские операции	Подача грузов	Основные преимущества	Основные недостатки	Примеры	
<p>STS¹ - Ричстакер – грузовик – ричстакер/RTG</p> 	<ul style="list-style-type: none"> RTG² (RMG³ на обработке ж/д платформ) и ричстакеры для внутрескладских перемещений 	<ul style="list-style-type: none"> Грузовики 	<ul style="list-style-type: none"> Высокая плотность складирования Гибкость в использовании тылового оборудования 	<ul style="list-style-type: none"> Трудоемкость В точках передачи грузов формируются очереди (низкий уровень загрузки мощностей из-за простоя) 	<ul style="list-style-type: none"> Большинство терминалов в Южной Европе, Китае, России, Украине (включая НЛЭ и НМТП)
<p>STS – Контейнеро-воз-погрузчик</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Контейнеро-воз-погрузчик (Straddle carrier) 	<ul style="list-style-type: none"> Контейнеро-воз-погрузчик (Straddle carriers) 	<ul style="list-style-type: none"> Высокая эффективность Возможность промежуточного складирования под краном Сокращение количества точек передачи Низкие капиталовложения 	<ul style="list-style-type: none"> Низкая плотность складирования Повышенные требования к безопасности Требования к навыкам операторов 	<ul style="list-style-type: none"> Терминалы АРМ в Роттердаме, Гамбурге, Дурбане
<p>STS – Автоматизированные терминалы</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Автоматизированные RTG/RMG или тыловые контейнерные перегружатели на пневмоколесном ходу 	<ul style="list-style-type: none"> Автоматически управляемые ролл-трейлеры 	<ul style="list-style-type: none"> Высокая эффективность Возможность промежуточного складирования под краном Сокращение числа точек передачи с увеличением загрузки мощностей 	<ul style="list-style-type: none"> Низкая плотность складирования Наиболее высокие капиталовложения Повышенные требования к безопасности 	<ul style="list-style-type: none"> ECT Delta, Роттердам

При ограниченных площадях, т.к. НМТП находится в черте города, предпочтительной является технология с максимальной плотностью складирования

1 STS – специализированный кран для погрузки контейнеров с/на судно

2 RTG – мостовой мобильный кран (на резиновых колесах)

3 RMG – мостовой мобильно-портальный кран (на рельсах)



Простая

Сложная

	Основные отличия от традиционных терминалов	Пример терминала	Возможный срок внедрения на НМТП
<p>Автоматизация системы пропусков</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Автоматический сбор данных о контейнере в момент прохождения ворот вместо бумажного документооборота (частично установлено на НЛЭ и в процессе внедрения на НМТП) 	<ul style="list-style-type: none"> Большинство контейнерных терминалов (частично установлено на НЛЭ и в процессе внедрения на НМТП) 	<ul style="list-style-type: none"> 0,5-1 год
<p>Частичная автоматизация Крана RTG</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Автоматизация контроля позиционирования кранов и контейнеров при погрузке Ускорение операций Повышение уровня безопасности 	<ul style="list-style-type: none"> DP World Antwerp Gateway, Бельгия 	<ul style="list-style-type: none"> 2-3 года
<p>Дистанционное управление кранами</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Ускорение операций Повышение уровня безопасности 	<ul style="list-style-type: none"> HPH Felixstowe и прочие терминалы 	<ul style="list-style-type: none"> 3-5 лет
<p>Автоматизация самоходного крана и складского транспорта</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Полная автоматизация Максимально сбалансированный процесс Максимальная производительность 	<ul style="list-style-type: none"> Терминал ECT Delta, Роттердам 	<ul style="list-style-type: none"> > 5 лет

Основная цель автоматизации терминала заключалась в сокращении трудозатрат, но в существующих терминалах соответствующий эффект неочевиден



Учитывая сложность внедрения и высокие затраты, в ближайшей перспективе, НМТП следует сосредоточиться на наиболее простых элементах автоматизации, дающих быстрый эффект





ПТП и Шесхарис уже располагают наиболее эффективным типом погрузочного оборудования на нефтяном терминале



Принцип погрузки нефти и нефтепродуктов не предполагает широкого выбора альтернативных технологий

■ Предпочтительная технология для НМТП

Описание	Производительность Тонн в час	Стоимость Млн. евро
<p>Погрузочный рукав</p> 	До 15 000	<ul style="list-style-type: none"> 0,3-0,5 (типовой) >0,7 (с дополнительными опциями)
<p>Погрузочный кран</p> 	1 700	<ul style="list-style-type: none"> Меньше, чем у погрузочного рукава

Большая производительность

Крупнейшими поставщиками погрузочного оборудования являются FMC, Kanon, EMCO, and SVT




Дальнейший фокус должен делаться на обеспечении безопасности персонала и защите окружающей среды

	Описание	Ведущие мировые производители
Швартовка 	<ul style="list-style-type: none">Отсекающий клапан (исключает человеческий фактор при возникновении внештатной ситуации – подача нефти отключается автоматически)	<ul style="list-style-type: none">Gall ThomsonKlaw ProductsHPF Inc.LoadtecARTA Group
Акватория 	<ul style="list-style-type: none">Система обнаружения нефтяных пятен (основанная на сканировании поверхности воды с помощью автоматизированного радара и анализе изменения коэффициента преломления света)	<ul style="list-style-type: none">SeaDarQInterocean SystemsConsiliumMIROS OSDVissim
Трубопроводы 	<ul style="list-style-type: none">Система контроля герметичности рукавов и трубопроводов (основанная на контроле изменения давления на каждом этапе прокачки продукта)	<ul style="list-style-type: none">Pipetech InternationalAcoustic Systems Inc.EFA Technologies, inc.Logstor RorSiemens AGStoner Associates
Пожаротушение 	<ul style="list-style-type: none">Система обнаружения огняСистемы пожаротушения (огнетушители, разбрызгиватели)Системы безопасности персонала (средства индивидуальной безопасности, системы эвакуации)	<ul style="list-style-type: none">Guardian Fire EquipmentChemguardWilliams Fire HazardAngus FireUTC Fire & SecurityOrient Corporation

Выбор оборудования для перевалки насыпных грузов обусловлен требованием производительности перевалочных операций



Предпочтительная технология для НМТП

		Производительность Тон в час (на 1 установку)	Необходимый персонал	Стоимость Евро
Специализированная технологическая линия	Опрокидывающее устройство для ж/д вагонов 	До 5,000	<ul style="list-style-type: none"> Оператор Машинист поезда Составитель поезда 	Несколько сотен тысяч
	Конвейер 			
Универсальная технологическая линия	Грейферный кран 	60	<ul style="list-style-type: none"> Оператор Машинист поезда 	До ста тысяч
	Грузовик 			

Большая производительность

Исходя из прогнозов по условиям перевалки насыпных грузов, НМТП необходимо обеспечить скорость обработки не менее 3 300 тонн в час



Требования к перевалочной инфраструктуре

Тип судов

- Принятие судов максимального допустимого водоизмещения для прохода через Босфор и Суэцкий канал – DWT¹ ~ 120 000 тонн
- Длительность погрузки судна не более 48 часов

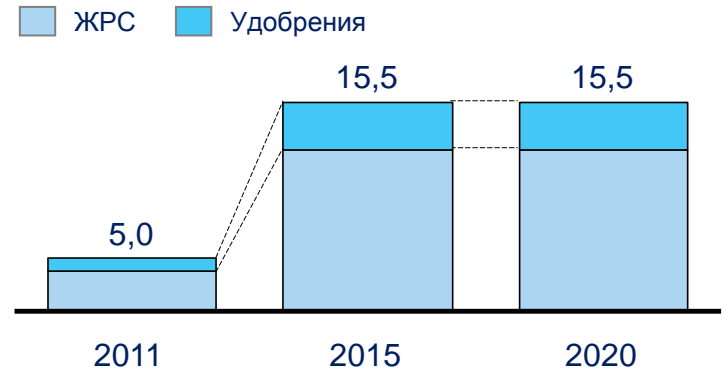
Технология обработки

- Около 75% обрабатывается через склад
- До 25% обрабатывается по прямому варианту (выгрузка из вагона – погрузка на судно)

Склад

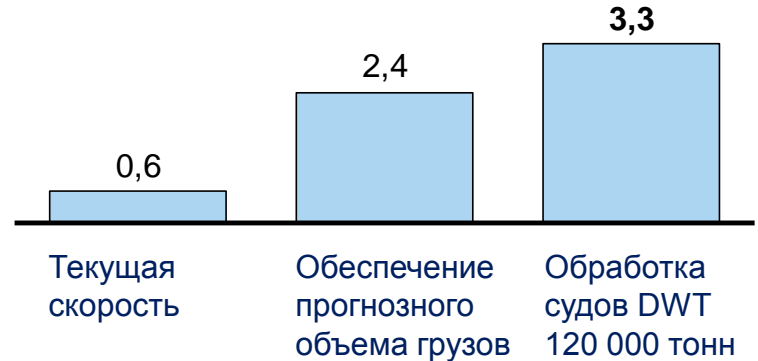
- Емкость склада – 280-350 тыс. тонн (возможно увеличение до 525 тыс. тонн при переносе на Центральный район)
- Средний срок хранения: 28 дней

Прогнозные объемы перевалки



Требуемая скорость перевалки

Тыс. тонн в час



Текущие мощности по перевалке насыпных грузов не могут обеспечить необходимой скорости обработки



Текущие мощности¹

Тонн в час

-----< Требуемая производительность



1. Анализ не учитывает производительность разгрузочной эстакады для удобрений

Для обеспечения требуемой производительности необходимо опрокидывающее устройство для разгрузки вагонов и конвейер



--- Предпочтительная альтернатива

1 Альтернатива

--- Необходимая скорость

■ Имеющиеся мощности



- 1 Увеличение количества кранов и удлинение ж/д путей
Дополнительно
 - 14 кранов
 - 4 разгрузочные ж/д линий
- 2 Опрокидывающее устройство

- 3 Повышение эффективности складирования и снижение остатков
- 4 Снижение срока хранения ЖРС с 28 до 15 дней
- 5 Перенос склада на Центральный район с увеличением емкости с 280 до 535 тыс. тонн
- 6 Увеличение доли прямой перевалки

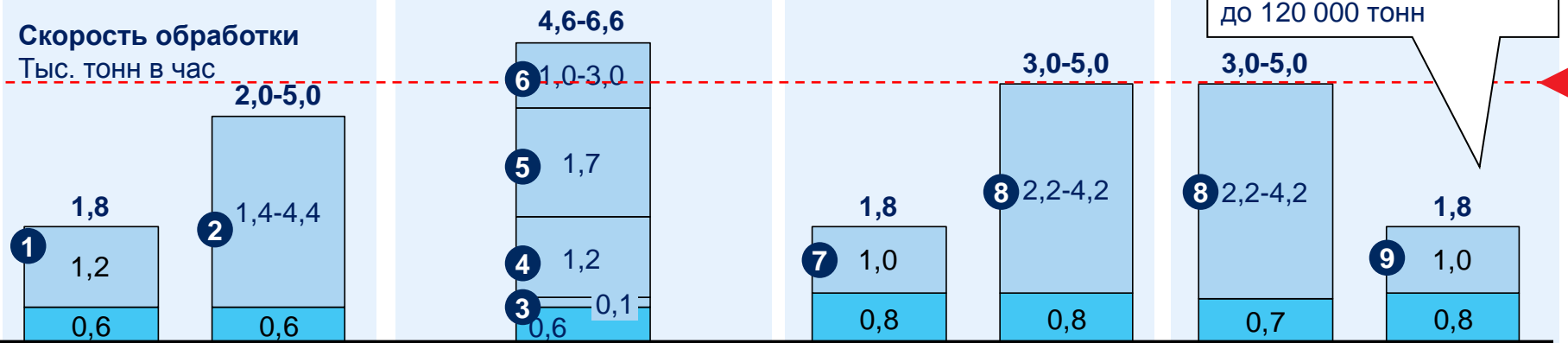
- 7 Увеличение количества грузовиков и кранов
Дополнительно
 - 12 кранов
 - 12 грузовиков

- 9 Увеличение количества причальных кранов
Дополнительно
 - 8 кранов
 - Углубление причалов

8 Установка погрузочного конвейера

Имеющийся тип грейферных кранов не может обеспечить необходимую скорость для погрузки судов DWT до 120 000 тонн

Скорость обработки
Тыс. тонн в час



Изменение специализации причалов предполагает соответствующую расстановку технологического оборудования к 2020 году



Ваши контакты в НМТП:

Ваши контакты в НМТП:

Михаил Григорьев

Директор департамента по связям с инвесторами

Тел: +7 (495) 771-6060 доб. 238

e-mail: MGrigoriev@nmtpl.info

Кристина Сенько

Пресс-центр

Тел: + 7 (8617) 60-43-93,

Факс: + 7 (8617) 61-21-40

e-mail: senko@ncsp-net.com