



ООО «Морское строительство и технологии»



Морские терминалы для минеральных удобрений

Оценка спроса и новые проекты

г. Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 29
Телефон: (812) 333-13-10, Факс: (812) 333-13-11
e-mail: mct@morproekt.ru www.morproekt.ru

ООО «Морстройтехнология» (МСТ)

Профиль работы МСТ определяет наш подход к анализу логистики:

- ❖ **Предпроектные проработки различной глубины и сложности:**
бизнес-планы, концепции, декларации о намерениях, обоснование инвестиций;
- ❖ **Проектирование:**
 - универсальных и специализированных (контейнерных, навалочных, наливных и др.) портовых терминалов;
 - объектов транспортно-складского назначения (логистических центров);
 - гидротехнических сооружений (оптимизация конструкций);

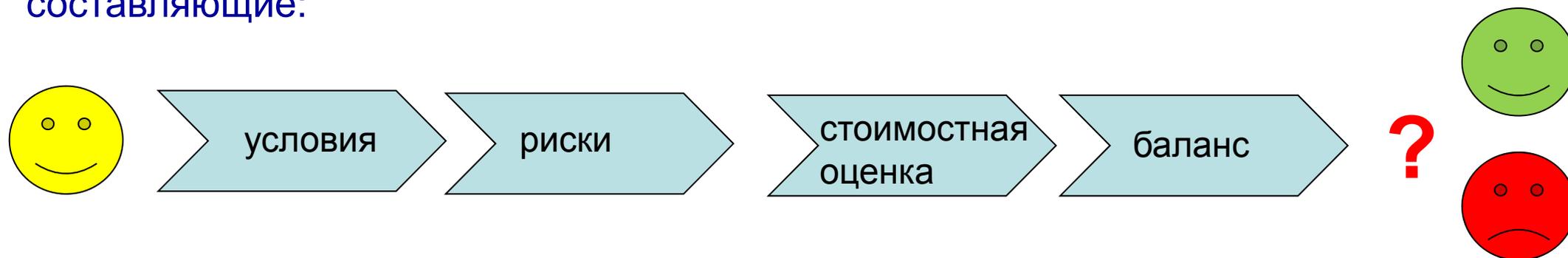


- ❖ **Авторский надзор и техническое сопровождение строительства;**
- ❖ **Генпроектирование;**
- ❖ **Консультационные и инженеринговые услуги;**
- ❖ **Обследование причалов, зданий и сооружений;**
- ❖ **Инженерные изыскания;**
- ❖ **Маркетинговые исследования грузопотоков, оптимизация логистики предприятий, оценка коммерческой эффективности.**

Четыре составляющих методики анализа конкурентоспособности экспортного морского терминала

Определение: Конкурентоспособность экспортного морского терминала определяется сравнительными характеристиками цепочек поставок, в которых задействован терминал по сравнению с другими морскими и сухопутными направлениями

Анализ конкурентоспособности морского порта включает четыре важные составляющие:



1. **Анализ** условий строительства и технических характеристик порта/терминала
2. **Анализ рисков/ограничений** (технических и коммерческих)
3. Наиболее полный **стоимостной анализ транспортных схем** с участием конкурирующих с ними морских и сухопутных направлений экспорта
4. **Баланс** спроса и предложения на услуги терминалов

1. Условия строительства и технические характеристики терминала

Естественные условия

- Естественные глубины
- Ветроволновой режим
- Образование льда
- Защищенность акватории
- Грунты
- Рельеф и конфигурация участка
- Территориальные ограничения

Технические условия

- Ограничения городской застройки
- Ограничения пересечений в одном уровне железнодорожных и автоподходов
- Уровень инженерной подготовки территории
- Условия подключения к инженерной инфраструктуре
- Условия примыкания к железной дороге
- Уровень загруженности ближних и дальних железнодорожных подходов
- Уровень загруженности ближних автодорожных подходов

Коммерческие условия

- Рынок труда
- Стоимость земли
- Удаленность от точек отгрузки/производства
- Удаленность от рынков сбыта
- Условия финансирования
- Договора с грузовладельцами
- Договора с органами власти
- Опыт управления порт. активами
- Рядом действующий порт
- Наличие рядом терминала конкурента (влияние на цены продаж, конкуренция за ресурсы)

При выборе месторасположения терминала указанные показатели будут влиять на стоимость строительства и эксплуатации

2. Типичные ограничения / риски по элементам транспортных схем

Производство/ погрузка

- Конкуренция с внутренним рынком - возможно перераспределение объемов

Железнодорожный транспорт

- Гос. политика в сфере ж.д. тарифов
- Рынок вагонов

Морской порт / Терминал

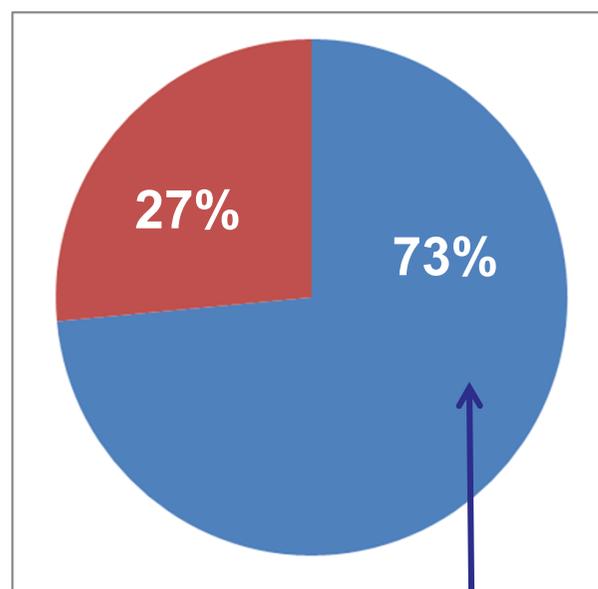
- Гарантия доступа к терминальным мощностям
- Загруженность ж.д. подходов
- Стабильность работы терминала и порта в зимних условиях

Рынок

- Сезонность продаж
- Смена регионов поставки
- Ценовые колебания фрахтового рынка
- Наличие конкурентов на данном направлении

Количество ограничений, вероятность их наступления оказывают самое прямое влияние на ЦЕННОСТЬ направления экспорта и, таким образом, терминал получает дополнительную стоимостную оценку.

3. Стоимостная оценка цепочек поставки



экспорт из 5 основных производственных узлов



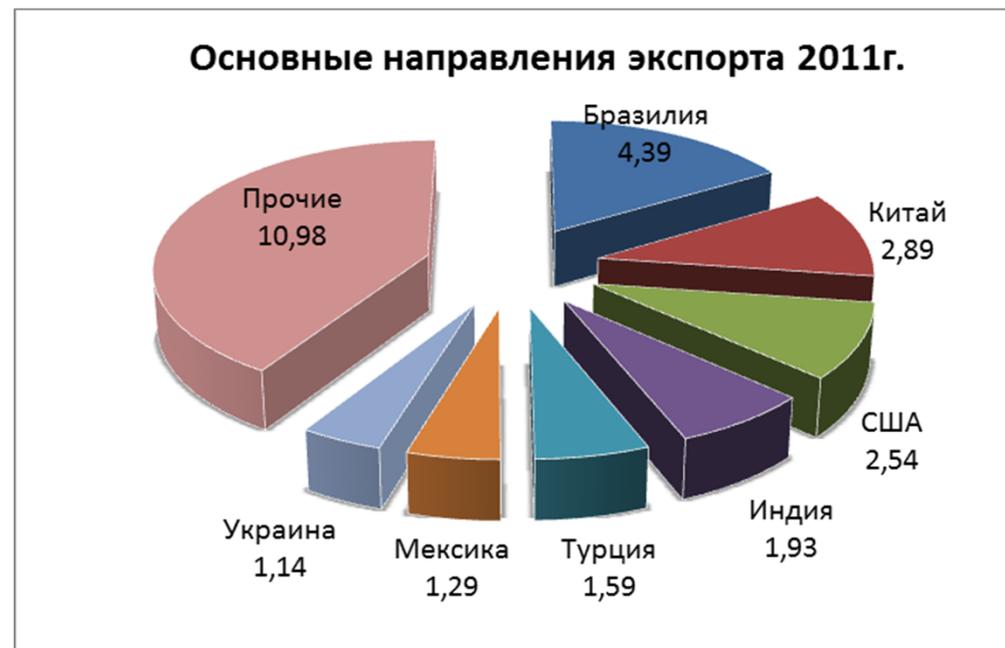
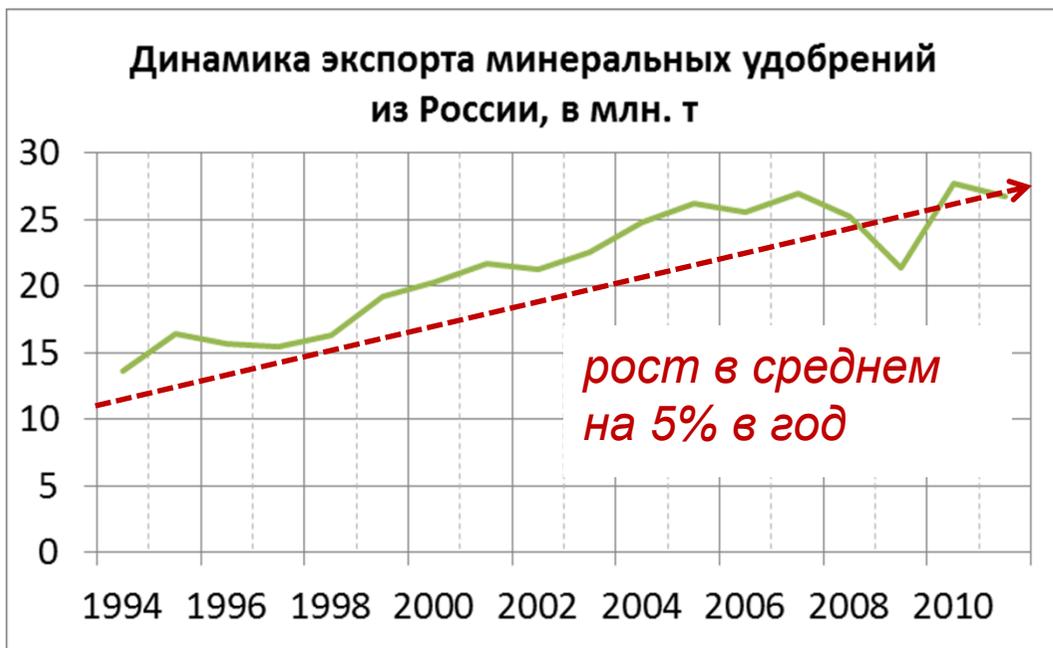
1. Выделяем **5 основных производственных узлов**, в которых сконцентрировано 76% производства, 73% экспорта и 70% морского экспорта удобрений.
2. Рассчитываем стоимость доставки по направлениям
3. **Выделяем зоны тяготения** к морским портам

Методика позволяет определить зоны тяготения точек производства к морским перевалкам и, т.о., оценить степень тяготения к рынкам

4. Баланс спроса и предложения на услуги портовых терминалов

Нужны ли новые терминалы?

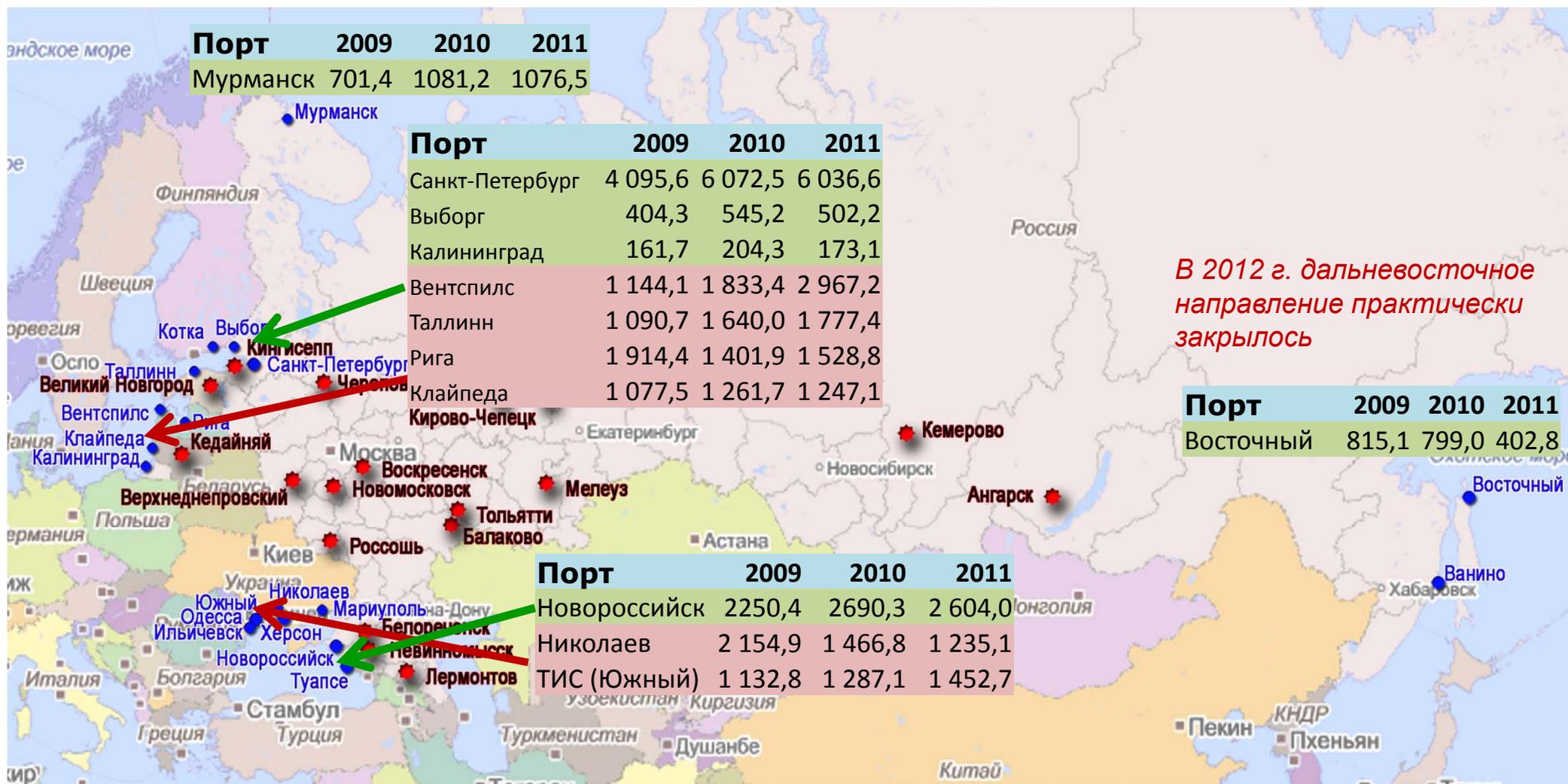
- ❖ 80% экспорта – через морские порты, в т.ч. 40% - порты Прибалтики и Украины
- ❖ Доля российских портов достаточно стабильна
- ❖ Наибольшую долю рынка занимают порты Балтийского бассейна



Рост объемов, изменение географии рынков сбыта и последовательная переориентация на глубоководные порты

Анализ направлений экспортных грузопотоков по морским портам

Направления экспорта **российских** удобрений через морские порты, в тыс. т



Необходимо отследить «миграцию» грузопотоков в ретроспективе и понять их причины

Предложение услуг терминалов по бассейнам



Балтийский бассейн – самый развитый по наличию навалочных терминалов для МУ.

ФОРМАЛЬНО мощностей избыток.... а на САМОМ ДЕЛЕ:



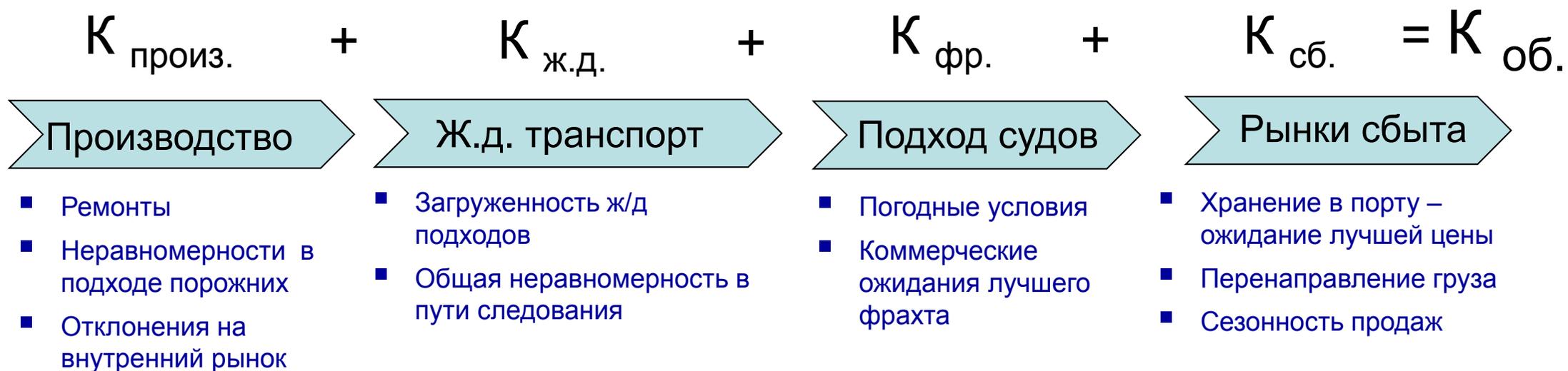
- ❖ Профицит существует суммарно, но есть конкуренция за доступ к лучшим направлениям
- ❖ Гарантированный доступ к мощностям для ВСЕХ производителей не обеспечивается; имеются тесные связи терминалов с производителями (акционеры)
- ❖ Понятие пропускной способности терминала очень УСЛОВНО

Мощность терминала: кто и как ее рассчитывает

Нет единообразия в определении пропускной способности терминала (мощности).

Большое значение в этом параметре имеет коэффициент неравномерности.

Неравномерностью характеризуются:



Т.о., для эффективной работы терминалы должны иметь как минимум 15-30% резерв (по отношению к максимально возможной пропускной способности). Существует дефицит конкурентоспособных терминалов.

Проекты специализированных терминалов по перевалке удобрений навалом

I. Обзор основных проектов

Порт	Терминал	Проектная мощность, млн. тонн	Инвестор	Сроки реализации	Статус
Николаев	Ника-Тера (расширение)	с 4,0 до 10,0		нет данных	нет данных
Тамань	ОАО «Тольяттиазот»	10 (общая)	ОАО «Тольяттиазот»	нет данных	Строительство заморожено
Тамань	Универсальный комплекс	7-10	МХК Еврохим (возможно)	нет данных	Проектирование не начато
Усть-Луга	ОАО "Балтийские генгрузы" <input checked="" type="checkbox"/>	7	ОАО «МХК «Еврохим»	не ранее 2014 г.	Проектирование
Клайпеда	ВКТ, KLASCO, Vega (расширение) <input checked="" type="checkbox"/>	с 8,7 до 12-14 (оценка)		около 2014 г.	нет данных
Рига	SIA Riga fertilizer terminal	2	ОАО «ОХК «Уралхим»	2014 г.	Проектирование
Рига	SIA Senpasaule	0,3	н/д	2014 г.	Проектирование

Наиболее перспективные проекты

II. Проект терминала ОАО «МХК «Еврохим» в Усть-Луге

Проектная мощность:



Номенклатура:

- Карбамид
- Аммофос
- Хлористый калий

Основные характеристики терминала:

- площадь территории – 21 га, в т.ч. около 17 га – намывная территория
- 3 причала длиной 773,2 м
- 2 склада вместимостью по 100 тыс. м³
- глубины у причалов – 16,0 м



III. Проект терминала минеральных удобрений в порту Тамань

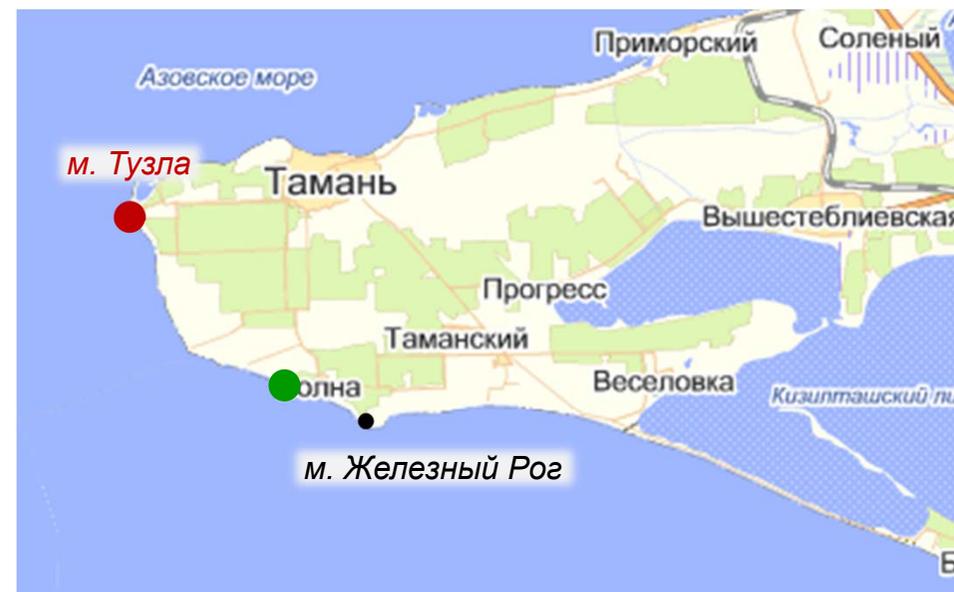
- ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»
- Сроки проектирования – 2011-2012 гг.

Основные характеристики порта:

- Расчетные суда:
 - дедвейтом до 150 тыс. тонн
 - дедвейтом до 300 тыс. тонн (???)
- Железнодорожные подходные пути:
 - 40 млн. тонн – 1 этап
 - 52 млн. тонн – полное развитие
- Автодорожные подходы – 18 млн. тонн

Состав объектов:

Перегрузочный комплекс	Мощность, млн. тонн в год
Контейнерный комплекс	3
Комплекс по перегрузке угля	27
Комплекс по перегрузке зерна	7
Универсальный комплекс, в т.ч.:	27
- терминал минудобрений	7-10
- терминал ЖРС	15
- терминал серы	5
Комплекс ро-ро	2
Всего	66



- площадка размещения нового порта
- размещение действующих терминалов

**Возможные инвесторы:
ОАО МХК «Еврохим» (ранее -
ОАО «Уралкалий»?)**

IV. Проект терминала ОАО «ОХК «УРАЛХИМ» в Риге

- Статус – ведется проектирование
- SIA Riga fertilizer terminal – СП с Рижским торговым портом, аренда участка на 45 лет

Основные характеристики:

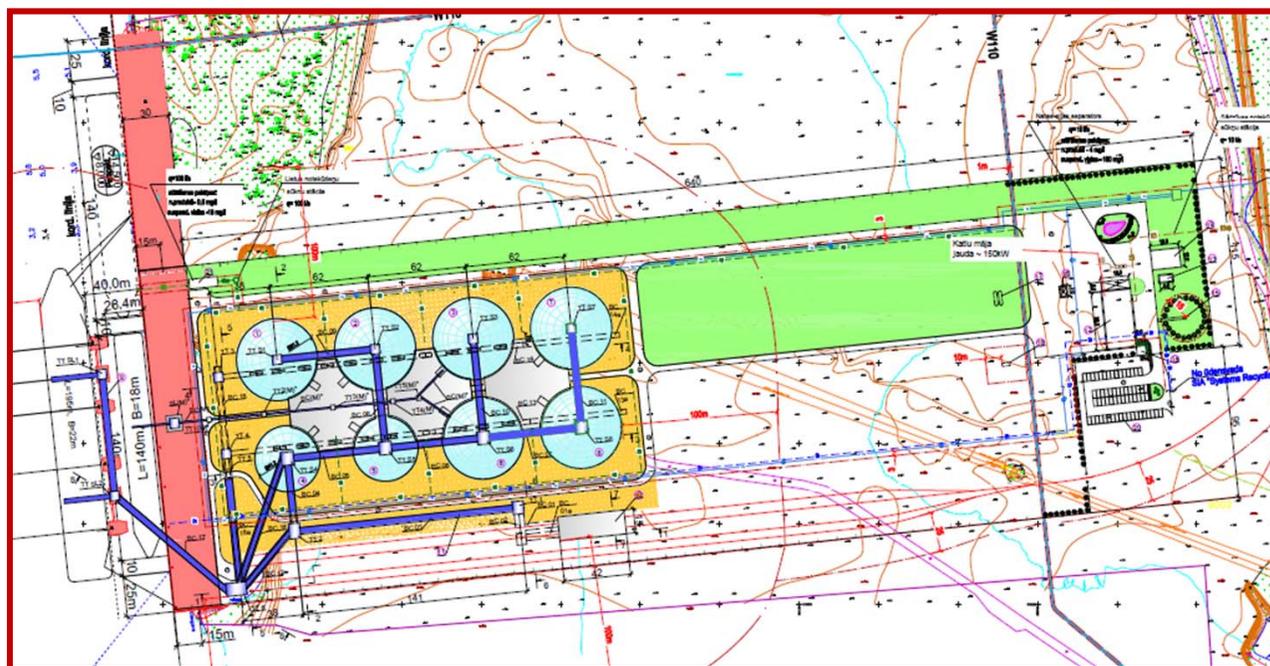
- 3 причала длиной 476 м
- 6 купольных складов по 25 тыс. тонн
- 2 купольных склада по 15 тыс. тонн
- Суда дедвейтом до 58 тыс. тонн

Этапы строительства:

- 1 этап – 1 кв. 2013 г.,
- 2 этап – 1 кв. 2014 г.

Проектная мощность:

- 1 этап – 2 млн. тонн
- в т.ч. свои грузы – до 1 млн. тонн



V. Развитие порта Клайпеда

Развитие мощностей по перевалке минеральных удобрений в порту Клайпеда происходит не за счет нового строительства, а расширения уже существующих мощностей в рамках общей концепции развития порта.

Прирост мощностей – за счет:

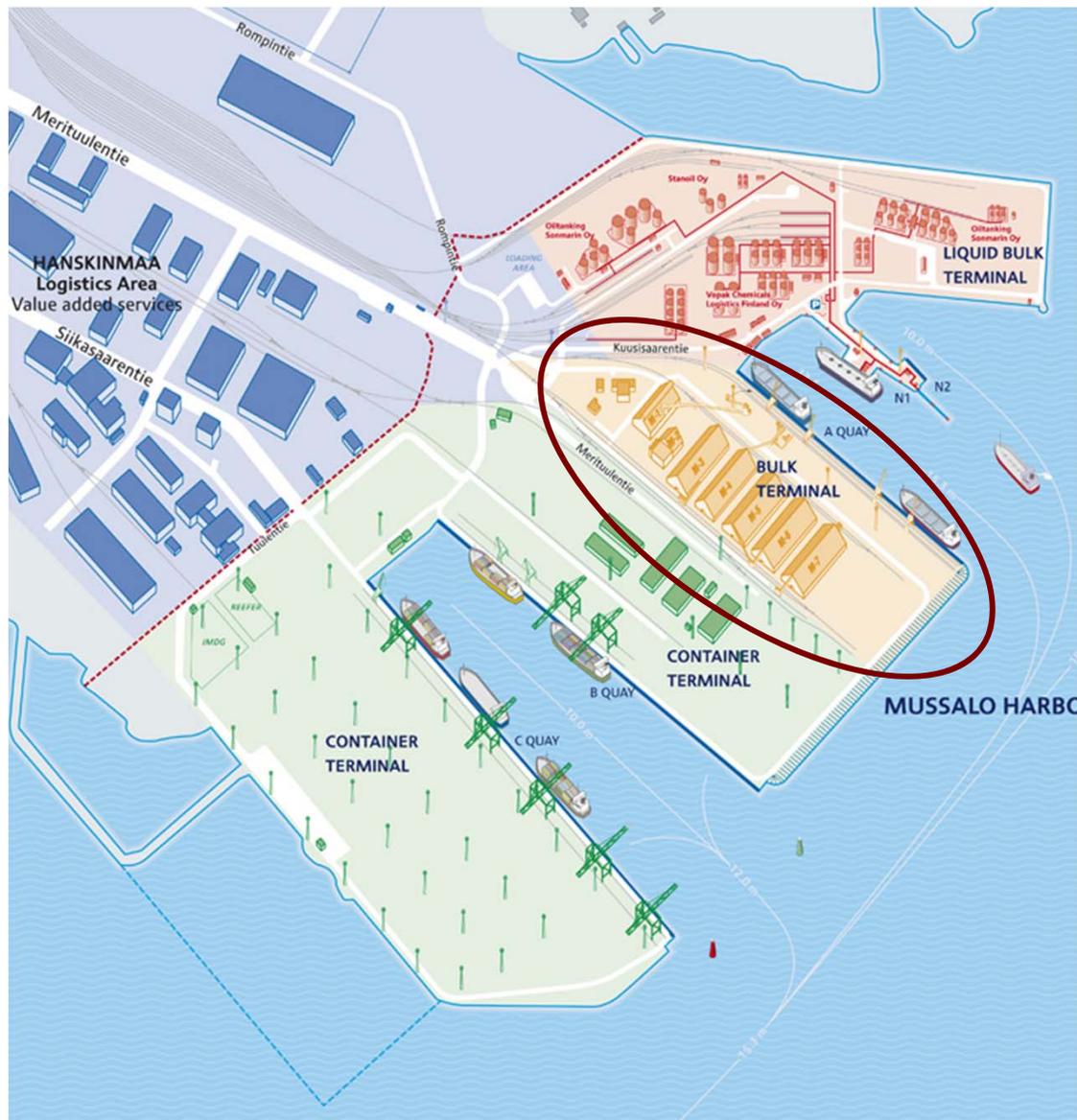
- Увеличения размеров принимаемых судов в результате дноуглубления у причалов и на канале
- Строительства железнодорожных веток (Бега)
- Электронное управление ж/д путями
- Оптимизация оборачиваемости вагонов (возможна при длительных контрактах)
- Строительства виадука
- Строительства складов, в т.ч. на освобожденных территориях рядом с портом

Увеличение емкости складов – общая тенденция на Балтике:

- AS BCT – доп. резервуар КАС 20 тыс. т
- AS DBT – купольные склады 27 тыс. т
- Biriu kroviniu terminalas - 27 тыс. т
- KLASCO - 70 тыс. т



VI. Порт Котка – реализованный проект



Характеристики терминала

- Причалы – 600 м, одновременно 2 судна
- Осадка – 13,5-15,3 м, дедвейт до 70 тыс. т
- Крытые склады 52 тыс. м², 170 тыс. т.
- Выгрузка до 300 вагонов в сутки
- Возможность фасовки
- Пропускная способность – до 4 млн. т
- Возможность приема грузов с судов

Грузооборот

- За 1 полугодие 2012 г. – около 500 тыс. т
- Планы – около 1,5 млн. т в 2012 г.

Клиенты

- Кемеровское ОАО «Азот» - карбамид
- ОАО «ОХК «УРАЛХИМ» – карбамид, NPK, аммофос, диаммонийфосфат
- ОАО «ФосАгро» — карбамид, NPK, аммофос, диаммонийфосфат, диаммофоска

Благодарю за внимание!

Телефон: +7 812 333 13 10

Факс: +7 812 333 13 11

e-mail: mct@morproekt.ru

www.morproekt.ru

 МОРСТРОЙТЕХНОЛОГИЯ