

УДК/UDC 339.9

## Разработка и управление проектом по развитию внешнеэкономической деятельности на примере ПАО «НМТП»

Нешко Екатерина Максимовна

студентка экономического факультета

Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина

г. Краснодар, Россия

e-mail: kneshkoc@gmail.com

SPIN-код: 5810-1479

Шевченко Юлия Сергеевна

кандидат экономических наук, доцент

Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина

г. Краснодар, Россия

e-mail: ylia.sh.76@mail.ru

### Аннотация

Данная работа посвящена изучению внутреннего строения организации и разработке проекта по развитию ее финансово-хозяйственной деятельности. Для достижения указанной цели, был изучен и проработан ряд элементов, сопутствующих становлению и развитию состояния организации с экономической точки зрения. В работе рассматривается структура группы ПАО «НМТП», общая информация о состоянии самой организации и принадлежащих ей портов и складов. По мнению авторов, исследуемая организация характеризуется устойчивым и положительно динамически развивающимся финансовым состоянием. Приведенный проект является фактором, способным простимулировать дополнительную прибыль, при этом не требующий заемных средств, так как может полностью быть профинансирован из собственного капитала организации и в первый год уже окупит себя.

**Ключевые слова:** группа ПАО «НМТП», разработка инвестиционного проекта, инновационно-инвестиционный проект морской порт развитие морского порта.

## Development and Management of a Project for the Development of Foreign Economic Activity on the Example of PJSC NCSP

Neshko Yekaterina Maksimovna  
student of the Faculty of Economics  
Kuban State Agrarian University  
Krasnodar, Russia  
e-mail: kneshkoc@gmail.com  
SPIN Code: 5810-1479

Shevchenko Yuliya Sergeyevna  
Candidate of Economics, assistant professor  
Kuban State Agrarian University  
Krasnodar, Russia  
e-mail: ylia.sh.76@mail.ru

### Abstract

This work is devoted to the study of the internal structure of the organization and the development of a project for the development of its financial and economic activities. In order to achieve this goal, a number of elements were studied and elaborated that accompany the establishment and development of the state of the organization from an economic point of view. The paper reviews the structure of the PJSC NCSP group, general information about the state of the organization itself and its ports and warehouses. According to the authors, the organization under study is characterized by a stable and positively dynamically developing financial condition. The given project is a factor that is able to stimulate additional profits, while not requiring borrowed funds, since it can be fully financed from the organization's own capital and in the first year will pay for itself.

**Key words:** PJSC NCSP group, development of an investment project, innovation and investment project, sea port, sea port development.

Группа НМТП является ведущим стивидорным оператором в России и занимает третье место среди европейских портов по объему грузооборота. Группа НМТП насчитывает десять стивидорных компаний различной специализации, которые ведут свою деятельность в портах

Азово-Черноморского и Балтийского бассейнов.

В состав Группы НМТП входят два крупнейших по грузообороту порта России — Новороссийск на Черном море и Приморск на Балтийском море, что обеспечивает ей лидирующие позиции на российском рынке стивидорных услуг.

Новороссийский порт расположен в восточной части Черного моря на берегу Новороссийской (Цемесской) бухты.

Общая информация:

- территория порта – 95,9 га;
- 44 причала общей протяженностью 9,39 км;
- 14 мобильных кранов грузоподъемностью от 45 до 104 тонн.
- 54 порталных крана грузоподъемностью от 5 до 63 тонн.
- 1 мостовой кран грузоподъемностью 5 тонн.
- глубина у причалов – от 4,5 до 24,5 м.

Площадь складов:

- 16,153 га - открытых складов;
- 5,912 га – крытых складов;
- 0,416 га – холодильников.

Бизнес компании:

- компания оказывает полный спектр стивидорных услуг.
- грузовая специализация: нефть, нефтепродукты, зерно, рудные грузы, удобрения, цемент, уголь, металлы, контейнеры;
- площадь терминала (предприятия): 95,6 га;
- акватория порта: 510 тыс. м<sup>2</sup>;
- число причалов: 44;
- протяженность причалов: 9,4 км[1].

Ниже на рисунке 1 представлена структура группы ПАО «НМТП».

По мнению специалистов, работающих в сфере портовой индустрии, в настоящее время для контейнерных портов одной из главных является проблема модернизации портовых объектов и инфраструктуры для обслуживания увеличившихся в размерах судов, а также необходимость обеспечения высокого уровня логистических операций в порту для

**Структура группы ПАО «НМТП»***Рисунок 1*

сокращения времени обработки и оформления контейнеров.

В связи с вводом в эксплуатацию судов-контейнеровозов типа Post-Triple E-Class, контейнеров, вместимость которых составляет свыше 21000 TEU, портовая инфраструктура должна соответствовать современным тенденциям в судостроении: обеспечивать более глубокие подходы для судов, широкие разворотные зоны, высокий уровень интенсивности движения судов в акватории порта, расширять складские зоны, а также использовать более сложные терминальные операционные (информационные) системы в пределах порта.

Последнее поколение PostTriple E-Class формирует ширину штабеля контейнеров в 22–23 ед., поэтому порты стоят перед необходимостью инвестировать средства в береговое оборудование, чтобы сохранить свои позиции в качестве перевалочных пунктов крупных торговых путей.

С увеличением количества судов данного типа суда с меньшей вместимостью будут переводиться из расширенной транспортной сети «Восток – Запад» с большим количеством усовершенствованных портов на маршруты направления «Север – Юг» [2].

Наиболее важно подготовить дно для подхода больших грузовых кораблей и построить пирс необходимой длины. Чтобы выполнить эти условия необходимо рассчитать затраты на их реализацию.

**Затраты на дноглубление и постройку пирса, тыс. руб.**

Показатель	Затраты	Итого
Дноглубительные работы, 25 м	450 (за каждые 1,5 м)	7500
Разработка рабочей документации и строительство объектов портового комплекса, монтаж оборудования с пусконаладочными работами и сдачей в эксплуатацию	2000	2000
Строительство пирса, 300 м	3500	3500
Оплата труда отдела по работе с проектом	225 (в мес.)	2700
Итого		15700

*Таблица 1*

Исходя из полученных в таблице 1 данных, необходимые затраты на дноглубление и постройку пирса для больших грузовых кораблей составят 15700000 рублей. Данные затраты позволяют увеличить пропускную способность порта. Один корабль типа Post-Triple E-Class имеет вместимость 21000 TEU, примерно 190,5 тонн. Если взять грузооборот со внешнеэкономическими операциями, равный 147,4 млн т, а это 403 836 т в день, то курсирование 48 таких судов, заходящих в порт, хотя бы один раз в месяц, увеличат грузооборот порта на 109 728 т в год. Получается, что если при грузообороте в 147,4 млн т в год выручка в 2017 году составила 24 732 167 тыс. руб., то еще 109 728 т принесут выручку в 18 411 202 руб. Таким образом, компании целесообразно реализовать предложенный проект. Для этого ей понадобятся привлеченные средства для реализации подобного проекта, не подвергающие ее текущую деятельность рискам.

Проведем анализ экономической эффективности проекта в таблице 2.

### Расчет показателей экономической эффективности проекта, тыс. руб.

Показатель	Годы					
	0	2019	2020	2021	2022	2023
Инвестиции в проект	15700	–	–	–	–	–
Денежный поток от инвестиционной деятельности	–15700	–	–	–	–	–
Денежный поток от операционной деятельности	–	18411,202	18411,202	18411,202	18411,202	18411,202
Чистый денежный поток	–15700	18411,202	18411,202	18411,202	18411,202	18411,202
Коэффициент дисконтирования (r=6%)	1	0,943	0,890	0,840	0,792	0,747
Дисконтированный чистый денежный поток	–15700	17369,1	16385,9	15458,4	14583,4	13757,9
То же нарастающим итогом	–15700	1669,1	18055,0	33513,4	48096,8	61854,7
Чистая приведенная стоимость, NPV	147488,8					

*Таблица 2*

Проведя расчеты показателей эффективности инновационного проекта можно сделать следующие выводы:

- 1) значение чистой приведенной стоимости составило 147 488,8, что является показателем эффективности проекта;
- 2) значения индекса рентабельности инвестиций означает, что с одного вложенного рубля предприятие получит 147 488 р.;

Таким образом, считаем, что проект является экономически эффективным.

Подводя итоги, ПАО «НМТП» - организация с устойчивым и положительно динамически развивающимся финансовым состоянием. Приведенный проект является фактором, способным простимулировать дополнительную прибыль, при этом не требующий заемных средств, так

как может полностью быть профинансирован из собственного капитала организации и в первый год уже окупит себя.

### Список литературы

1. Группа ПАО НМТП. URL: <http://www.nmtp.info/>
2. Титов А. В., Ивашкович Д. Б. Современные тенденции развития морских портов в мире и их влияние на портовую индустрию России / А. В. Титов, Д. Б. Ивашкович // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Морская техника и технология 2016. № 1. С. 115–124.