

Дамы и господа добро пожаловать на презентацию финансовых результатов НМТП за 2017 год подготовленных по международным стандартам финансовой отчетности.

Наши спикеры сегодня – генеральный директор Киреев Сергей Георгиевич и заместитель генерального директора по финансам и экономике Коньков Евгений Анатольевич.

Сейчас передаю слово Сергею Георгиевичу.

Обзор рынка

Дамы и господа, добрый день. Я начну с обзора основных экономических и отраслевых тенденций, которые повлияли на операционные и финансовые результаты деятельности Группы НМТП за 2017 год.

Основу грузооборота морских портов России составляют экспортные грузы. Поэтому динамика ВВП, производства и экспорта сырьевых товаров, составляющих основу российского экспорта, оказывают определяющее влияние на портовую отрасль и на ее лидера – Группу НМТП.

Несмотря на давление внешнеполитических факторов российская экономика по итогам 2017 года вышла из рецессии и перешла в стадию роста. Согласно первой оценки Росстата, рост ВВП России в 2017 году составил 1,5%.

По данным Минэнерго России, добыча нефти в России в 2017 году сократилась на 0,6 млн т или на 0,1%. Незначительное сокращение добычи нефти не помешало российским нефтяным компаниям увеличить ее экспорт на 3 млн т или на 1,2%.

Росту экспорта нефти способствовало повышение привлекательности экспорта на фоне снижения ставки таможенной пошлины и росту мировых цен на нефть, а также снижение рентабельности нефтепереработки в результате налогового маневра.

Добыча российского угля выросла на 22,1 млн тонн или на 5,7%, экспорт – вырос на 18,7 млн тонн или 10,9%, что является очередным историческим максимумом! Более масштабным был прирост только в 2012 г. (+20,3 млн тонн).

В 2017 году Россия собрала рекордный урожай зерновых - 134,1 млн тонн, побив исторический рекорд в 127 млн тонн, поставленный в 1978 г. Российский Минсельхоз прогнозирует экспорт зерновых в текущем сезоне 2017-2018 гг. на уровне 45-47 млн тонн. Это позволит России выйти на второе место в мире по экспорту зерна обогнав, в том числе, Украину.

На этом фоне грузооборот морских портов России в 2017 году увеличился на 8,9% и достиг 786,2 млн тонн.

Объем наливных грузов вырос на 7% до 413,2 млн тонн; объем сухогрузов на 11,1% до 373,0 млн тонн.

Перевалка наливных грузов увеличилась за счёт перегрузки сырой нефти на 24,3 млн тонн или 10,7%, сжиженного газа на 1,7 млн тонн или 8,8% и нефтепродуктов на 0,8 млн тонн или 0,6%.

Увеличение объёма перевалки сухогрузов через морские порты России обусловлено ростом перевалки зерна на 12,4 млн тонн или 35,0%, угля на 18,2 млн тонн или 13,4%, грузов в контейнерах на 5,6 млн тонн или 13,0%, минеральных удобрений на 1,5 млн тонн или 9,2%.

В то же время уменьшилась перевалка рудных грузов на 1,1 млн тонн или 13,0%, металлолома на 0,2 млн тонн или 5,3%, лесных грузов на 0,2 млн тонн или 4,4%. Также

незначительное снижение по перевалке чёрных металлов на менее 0,1 млн тонн или 0,1%.

Перевалка контейнеров в морских портах России выросла на 15,6% и составила 4,6 млн TEU в 2017 году.

Росту грузооборота российских портов также способствовало сокращение перевозки российских внешнеторговых грузов в направлении портов стран Балтии, на 13,8% меньше аналогичного периода 2016 года. Преимущественно снижение приходится на перевалку наливных грузов (-55,8%), а также снижение перевалки минудобрений, угля и зерна.

Объём перевозок российских грузов в морские порты Украины увеличился в 2 раза и составил 9,7 млн. т. Увеличение отмечено в перевалке угля в 3,3 раза и руды на 16,5%.

Операционные результаты группы НМТП

Грузооборот Группы НМТП в 2017 году составил 143,5 млн тонн, против 146,9 млн тонн в 2016. В том числе:

Перевалка сырой нефти на терминалах Группы НМТП в 2017 году составила 74,8 млн тонн против 81,1 млн тонн в 2016 году.

Перевалка нефтепродуктов снизилась на 1,4 млн тонн до 30,3 млн тонн или на 4,4%.

За счет рекордного урожая в 2016/17 маркетинговом году перевалка зерна выросла на 67,7% достигнув 11,2 млн тонн.

Перевалка руды и железорудного концентрата в 2017 году составила 2,8 млн тонн против 3 млн тонн в 2016 году.

Перевалка угля выросла на 14,1% и достигла 2 млн тонн.

Перевалка черных металлов и чугуна в 2017 году составила 11,9 млн тонн против 12,8 млн тонн в 2016 году.

Объемы перевалки контейнерных грузов Группой компаний НМТП в 2017 году выросли на 23,1%, или 112 тыс. TEU.

Таким образом, за счет роста объемов перевалки зерна, выручка Группы НМТП выросла на \$33 млн от уровня 2016 года. За счет изменения отдельных ставок выручка увеличилась еще на \$3,2 млн. За счет изменения выручки от дополнительных портовых услуг, услуг флота и прочих услуг выручка увеличилась на \$8,7 млн.

Однако, положительная динамика была нивелирована сокращением объемов по другим грузам, которые привели к уменьшению выручки на \$10,3 млн.

В результате консолидированная выручка Группы НМТП за 2017 год увеличилась на \$34,2 млн или на 4,0% относительно 2016 года и достигла \$899,8 млн.

ЕБИТДА Группы в 2017 году составила \$653,7 миллиона, против \$675,5 миллионов в 2016 году.

Размер денежных средств и их эквивалентов составил \$121,5 миллионов, против \$234,1 миллионов в 2016 году.

Чистая прибыль Группы НМТП за 2017 год составила \$439 миллионов против \$632,8 миллионов в 2016 году.

Более подробно рассказать о динамике финансовых показателей Группы НМТП, я попрошу Евгения Конькова, заместителя генерального директора по финансам и экономике.

Евгений Коньков: Добрый день, коллеги, коротко представлю результаты 2017 года. Грузооборот снизился незначительно, на 3,2%, выручка при этом выросла на 4 % из-за изменения коррозионных грузов, себестоимость также выросла на 23,7%, в том числе на этот фактор повлияли курсовые разницы и рост амортизации. EBITDA снизилась 3,2% до \$653 млн EBITDA Margin по-прежнему на высоком уровне и составляет 72,7%. Общий долг снизился на в соответствии с графиком погашения на 14,3% до \$1 196 млн. Новых заимствований компания не производила. Чистый долг снизился на 7,5% до \$ 1 074 млн.

По прежнему порт занимает третье место в Европе по грузообороту, остается крупнейшим стивидором в Российской Федерации. Доля рынка – 18%, по черным металлом – 42%, зерно-23%, железная руда – 40%, нефтепродукты – 21%, сырая нефть – 30%, контейнеры - 12%. В силу размера и доли рынка Группа НМТП сотрудничает практически со всеми крупными экспортёрами в нефтяной и нефтеперерабатывающей отрасли, в области производства металла – Металлинвест, ЕВРАЗ, НМЛК, Русал, со всеми крупными зерновыми трейдерами, крупнейшими производителями угля, такими как Кабован.

Преимущества Группы объясняются развитой инфраструктурой. Представлены активы Группы в двух бассейнах – Азово-Черноморском и Балтийском. Соответственно если мы по бассейновой доле сравним, то в 2017 году 24%занимает доля Группы НМТП в Балтийском бассейне, и 31,5% в Азово-Черноморском бассейне.

Изменение выручки по факторам: соответственно в 2016 году выручка составили \$866 млн, а в 2017 году почти \$900 млн. Объемный фактор повлиял довольно существенно, падение в основном произошло по наливным грузам, при этом произошел рост по сухим грузам и перевалки растительного масла. Наибольший плюс нам принесла перевалка зерна - \$32,7 млн , уголь – \$2,4 млн, контейнеры почти \$10 млн, прочие грузы – \$22,1 млн, услуги транспортной экспедиции – \$11,1 млн. Падение мы наблюдаем в чермете – \$24,9 млн, сырая нефть и нефтепродукты в совокупности дали падение на \$15,7 млн.

Изменение EBITDA по факторам за 2017 год демонстрирует рост по стивидорным и дополнительным услугам, падение выручки было по услугам флота. Себестоимость значительно выросла, на это повлияли курсовая разница долларовой себестоимости и изменение грузовой корзины повлияли на рост себестоимости в 2017 году. Итого падение в EBITDA \$22 млн.

В Структуре грузооборота доля нефтепродуктов и сырой нефти сокращается. Точками роста являются уголь, зерно, контейнеры.

В структуре выручки по объемной доле нефти составляющей 52% объем выручки составляет всего 21,9% (презентация, слайд №11).

По структуре себестоимости, хочу сказать, что есть существенный рост амортизации, продолжаем обновлять парк техники, заканчиваем проект реконструкции гидротехнических сооружений и введем их в эксплуатацию, все это приводит к росту амортизации. Есть небольшое падение по топливным ресурсам и расходы в пределах небольшой погрешности по сравнению с 2016 годом.

Выручка составила почти \$900 млн выросла на 4%, в ней стивидорные услуги составили \$709,5 млн, дополнительные услуги - \$110 млн, услуги флота почти \$70 млн, прочие - \$11. Себестоимость выросла на 23,7% и составила \$265,9 млн. EBITDA – \$653,7 млн, Рентабельность EBITDA - 72,7%, прибыль - \$438,9 млн.

По грузовой корзине, в сравнении с 2016 годом, мы видим, что основное падение произошло по наливным грузам (сырая нефть и нефтепродукты) -6 368 тыс. тонн, зерно подросло на 4 527 тыс. тонн, цветные металлы подросли на 112 тыс. тонн, существенно вырос оборот скоропорта и доля контейнеров увеличилась на 620 тыс. тонн (11,6%) показав существенный рост.

Структура Группы НМТП за истекший период практически не изменилась. Изменилась правовая форма двух дочерних предприятий, они стали ООО. Это Новороссийский зерновой терминал и ИПП. Изменения в составе акционеров не произошло, Novoport – 50,1%, госпакет – 20%, остальная картина такая же стабильная, как и была на предыдущую отчетную дату.

В 2017 году компания выплатила 15 млрд. рублей дивидендов. Что является высоким показателем не только по отрасли, но в Российской Федерации.

Существенные события после отчетной даты (Презентация, слайд №16). По поводу ФАС: мы получили два положительных решения по обоим искам против ПТП и НМТП. На сегодняшний день мы не видим дальнейшие действия ФАС, предполагаем, что они в рамках установленных законом процедур могут последовать.

Коротко, наверное, все. Готовы ответить на ваши вопросы.

Денис Ворчик («УралСиб»): Добрый день, спасибо за презентацию. Не могли бы Вы прокомментировать, что ждать в плане дивидендов после таких прекрасных дивидендов на прошлый год, 2016?

Евгений Коньков: В отношении дивидендов рекомендует совет директоров, и размер одобряет общее собрание. На сегодняшний день мы комментария какого-то цифрового конкретного по этому поводу дать не можем. Думаем, что цифра будет значительная.

Денис Ворчик («УралСиб»): раньше менеджмент озвучивал диапазон в \$100 – 150 млн, или это будет верхней границей?

Евгений Коньков: Скорее, решение будет принято на основании обновленной инвестиционной программы, которую менеджмент представит. В зависимости от того, насколько и в каких пределах и сроках она будет одобрена, решение по дивидендам будет учитывать в том числе потребность группы в инвестициях.

Денис Ворчик («УралСиб»): в плане капитальных затрат, что вы ожидаете в текущем году?

Евгений Коньков: На текущий год капитальные затраты в соответствии с действующим утвержденным бюджетом. Уровень на сегодняшний день пока можно сравнить с уровнем 2017 года. Мы находимся в стадии кардинального уточнения инвестиционной программы на ближайшую пятилетку

Денис Ворчик («УралСиб»): Сейчас прошла новость что Транснефть приостановила переговоры с Группой «Сумма», но тем не менее раньше ФАС одобрил сделку с предписание перевести тарифы НМТП в рубли и привести их к уровню когда было отменено ценовое регулирование скорректировано на инфляцию. Что это означает для вашей тарифной политики, этот уровень он ниже или выше текущего уровня ваших тарифов и какую вы планируете тарифную политику на этот год?

Евгений Коньков: Методика и предписания ФАС носят отрывочный и не комплексный характер, из характера предписания невозможно определить, от какой даты считать инфляцию. Если мы будем считать инфляцию от даты установления тарифа, допустим, от 2009 года, когда мы не меняли долларовой тариф, а не от момента отмены ценового регулирования, то тарифы будут значительно выше тех, что сложились сейчас по факту, по текущему курсу при пересчете. Одновременно с предписанием и одобрением

ходатайства о приобретении 25% доли второго акционера, компании «Сумма», ФАС сделала оговорку о том, что «Транснефть» гарантирует перевод тарифа в рубли. При этом до этого события, до одобрения сделки ФАС подготовила совместно с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти новый законопроект, который касается внесения изменений в закон «О морских портах», в которых есть оговорка о том, что да, тарифы надо устанавливать в рублях, никакие эквиваленты и прочие выкрутасы невозможны, но при этом существует отсрочка для компаний, имеющих валютные обязательства, и коридор обозначен до 2025 года. В этом смысле мы не понимаем на сегодняшний день позицию ФАС, в наших глазах она выглядит противоречивой. Пока мы мировые соглашения никакие на обсуждаем, никакого механизма внятного перехода в рубли мы от ФАС не услышали и не увидели. Еще раз говорю, есть проект закона, он внесен после одобрения Межправительственной комиссией по законотворчеству в Госдуму. В силу ускоренной процедуры при наличии поручения Президента может вступить в любой момент в силу, и в этом смысле вступит в противоречие с предписанием ФАС, поэтому мы пока ждем, как будут развиваться события, и будем на них реагировать как законопослушный субъект предпринимательства.

Денис Ворчик («УралСиб»): По поводу налоговых претензий. Вы не могли бы прокомментировать суть этих претензий и планирует ли НМТП создавать резервы под претензии ИФНС?

Евгений Коньков: Мы консультировались по этому вопросу с нашим аудитором и пришли к выводу, что мы резервы создавать не будем в связи с тем, что мы считаем позицию, озвученную в проекте акта выездной налоговой проверки, не соответствующей нормам действующего законодательства и будем отстаивать свою позицию.

Если кратко, мы получили претензии за период, предшествующий задолго проверяемому периоду. Суть их сводится к тому, что курсовые разницы по кредитному договору были неправомерно отнесены на себестоимость, соответственно, таким образом, занижена налогооблагаемая база.

Ольга Буткевич («ВТБ Капитал»): Как недавно комментировал президент ПАО «Транснефть» Николай Токарев, что у вас сейчас разрабатывается новая стратегия ПАО «НМТП» и в обозримом будущем вы можете ее презентовать. В связи с новостью, которая упоминалась, о том, что вы приостановили переговоры с Группой «Сумма» о покупке доли в НМТП. Не могли бы вы прокомментировать в какие сроки можно ожидать новую стратегию и как она повлияет на CAPEX этого года?

Евгений Коньков: Очень приятно что вы ассоциируете нас с Транснефтью и говорите что мы ведем переговоры. Переговоры о покупке доли ведет акционер. Я не могу сказать, что переговоры как-то связаны с нашей инвестпрограммой, инвестпрограмма – это must have, мы должны ее актуализировать и сориентироваться в изменяющихся рыночных условиях, на CAPEX 2018 года, скорее всего, никакого серьезного влияния не окажет. Мы говорим про перераспределение ресурсов и концентрацию усилий по тем направлениям, в которые мы верим, в которых мы видим перспективу – мы видим перспективу в довольно узком сегменте грузов, и в этом смысле на сегодняшний день могу сказать только одно, что планы амбициозные, при этом, мы считаем, вполне достижимые, и, естественно, это не вопрос одного года. В этом году мы, скорее всего, приступим вплотную к проектированию и подготовке к реализации наших долгосрочных планов

Ольга Буткевич («ВТБ Капитал»): Не могли бы вы назвать этот узкий сегмент грузов, где у вас амбициозные планы?

Евгений Коньков: Вы не хуже нас знаете, какие сегменты наиболее востребованы. Еще раз приоритеты я могу назвать, очень коротко – зерновые грузы, создание экспортной

инфраструктуры, максимально комфортной, приспособленной к нуждам экспортеров, дальнейшие усилия по контейнеризации и достижению каких-то европейских норм по контейнеризации грузов, это два, и это навалочные грузы, которые на сегодняшний день тоже давят на портовую инфраструктуру, мы их тоже рассматриваем, но это предмет, возможно, нового проекта, с нуля, с расширением мощностей в новой географической точке.

Ольга Буткевич («ВТБ Капитал»): Второй вопрос о нефтеналивных продуктах. Не могли бы вы конкретно рассказать, почему у вас падают объемы. Это были какие-то закрытые НПЗ на ремонт. Это носило временный характер или же у вас определенные НПЗ переходили на другие терминалы? Какая текущая стадия в продуктопроводах Север-Юг, какая мощность?

Евгений Коньков: По продуктопроводам все ответы дает Транснефть, пропускная способность и заявленные объемы собирает тоже Транснефть.

По поводу изменения в объемах перевалки, напоминая, сознательно была ограничена добыча, пусть на небольшие объемы, но тем не менее. Вторая история – есть большое перераспределение потоков в сторону Юго-Восточной Азии мимо портовой инфраструктуры. Третий вопрос – да, действительно развиваются конкуренты, мы за этим тоже внимательно следим, корректируем свою, в том числе ценовую, политику, дополнительные сервисы, в том числе для улучшения клиентского сервиса была приобретена территория Новороссийского вагоноремонтного завода, которая позволит нам существенно улучшить обслуживание вагонного экспорта нефтепродуктов с наших двух терминалов – Мазутного терминала и ИПП. 2016 год был просто пиковый за последнее время, с ним тяжело сравнивать.

Денис Ворчик («УралСиб»): Вы назвали в приоритете зерно, контейнеры, то есть практически не нефтяные наливные грузы и обсуждается сделка о выходе Суммы. Получается, что мажоритарным акционером становится Транснефть, которая, сфокусирована на перевалке нефти и нефтепродуктов. Не видите ли вы каких-то противоречий?

Евгений Коньков: За время нахождения «Транснефти» как акционера в порту значительные ресурсы, в том числе интеллектуальные, технические и финансовые, были задействованы в процессе поддержания, расширения и совершенствования пропускной и технологической возможности инфраструктуры порта Приморск и порта Новороссийск именно в сегменте наливных грузов. На сегодняшний день мы не испытываем никаких проблем с увеличением объемов перевалки, если таковой будет. Инфраструктура нефтеналивная у нас присутствует с достаточным запасом, который в ближайшей перспективе, мы видим, если и будет востребован, то точно не исчерпан.

Денис Ворчик («УралСиб»): По поводу грузооборота на 2018 год. Вы не могли бы сориентировать. В первую очередь, по нефти и нефтепродуктам и по суммарному грузообороту.

Евгений Коньков: Мы не даем прогнозов.

Денис Ворчик («УралСиб»): Транснефть в начале года объявляла, о том что в порту Новороссийск и порту Приморск будет существенное снижение объемов перевалки нефти. То есть вы в принципе не согласны с этим прогнозом?

Евгений Коньков: если говорим о погрешности в 10% то можно считать что существенно. Практика прошлых лет показывает, что множество факторов влияет на конъюнктуру и направление экспортных грузов. Мы на сегодняшний день можем быть уверенными, что у нас объем перевалки по сравнению с 2016 годом по трубопроводной

системе «Транснефти» существенно не снизится. Какие-то корректировки, возможно, будут, и, я думаю, что они будут не раньше середины года, мы поймем, как складывается конъюнктура.

Денис Ворчик («УралСиб»): О листинге в Лондоне и планируется ли его поддерживать?

Евгений Коньков: На сегодняшний день мы такой вопрос себе не задавали, но, возможно, будем оценивать плюсы, которые компания от наличия листинга в Лондоне на сегодняшний день имеет и, в перспективе, как это поможет нам в реализации, например, инвестиционной программы. Если мы найдем какие-то механизмы привлечения долгосрочного недорогого финансирования, и нам для этого, безусловно, потребуется Лондонская биржа, естественно, мы примем однозначное решение.

Сергей Баринцев: Обсуждается ли выкуп Мазутного терминала у «Транснефти»? холят слухи, что есть такая идея повесить на баланс НМТП часть Мазутного терминала.

Евгений Коньков: Во-первых, у нас есть уже 50% в Мазутном терминале. Наши наливные железнодорожные терминалы неразрывно связаны друг с другом – вопрос номер два, мы понимаем, что в связи с маневром, темные нефтепродукты в среднесрочной перспективе в лучшем случае останутся на уровне экспорта 2017 года, и рост будет виден только по светлым нефтепродуктам. Для того, чтобы задействовать эффективно инфраструктуру обоих терминалов, иметь возможность использовать универсальные емкости и осуществлять погрузку одновременно разных или одних и тех же грузов с двух пристаней, которые относятся к каждому отдельно взятому терминалу, мы и так НМТ считаем своим терминалом с точки зрения технологической вовлеченности в перевалку.

Если говорить о том, будет ли экономический эффект от консолидации 100-процентного пакета – да, он будет с точки зрения того, что мы сможем более эффективно управлять обоими терминалами и устраним внешнюю и внутреннюю конкуренцию за подъездные пути, за гидротехнические мощности и за резервуарные парки. То есть, по отдельности у нас два терминала, условно, по 100 тыс. хранения, соответственно, если мы их сможем универсализировать, наверно, один терминал с возможностью одновременного хранения 200 тыс. тонн и двумя причалами – это лучше, чем по отдельности два отдельно работающих терминала – с точки зрения маневра и клиентоориентированности. Выкупаться – у нас был длинный переговорный процесс у акционеров, который не закончился, я думаю, что многие решения будут зависеть от того, как будет продолжаться процесс верхнего уровня.

Анастасия Красинская («Аргус»): Хотелось уточнить вопрос о планируемом переходе на рубли согласно закону о морских портах. Как написано в законе переход должен произойти до января 2025 года или ранее в зависимости от того когда у компании заканчиваются кредитные обязательства в иностранной валюте предназначенные для инвестиций в портовую инфраструктуру. На какой срок рассчитаны ваши кредитные обязательства на эти цели, соответственно до какого срока у вас будет это переход?

Евгений Коньков: До января – июня 2023 года.

Матвей Тайц («Газпромбанк»): У НМТ снижается финансовый результат по 2017 году, планируется ли в 2018 году выход на уровень 2017 года и с чем связана такая просадка в НМТ?

Евгений Коньков: Прежде всего, не очень хорошая конъюнктура и соответственно на сегодняшний день мы еже видим восстановление по сравнению с 2017 годом, уже стабильно за первый квартал мы видим, что у нас объем ниже 330-350 тыс. тонн в месяц не опускается. Соответственно если тенденция эта сохранится, мы выйдем на уровень 2016 года который для Мазутного терминала был рекордным.

Василий Маринин (газета «РБК»): Как менеджмент воспринял арест З.Г. Магомедова?

Евгений Коньков: на нашу рабочую обстановку, графики отгрузок и работу с клиентами это никак не повлияло. Следим за развитием событий.

Коллеги большое спасибо за проявленный интерес, заданные вопросы. Ждем на презентации итогов первого квартала.