

**Заміщення вакантної посади директора державного підприємства  
«Спеціалізований морський порт «Октябрьск»**

**КОНКУРСНА ПРОПОЗИЦІЯ ПЛАНУ РОЗВИТКУ**

**державного підприємства**

***«СПЕЦІАЛІЗОВАНИЙ МОРСЬКИЙ ПОРТ «ОКТЯБРЬСК»***

**на короткострокову, середньострокову та довгострокову перспективу**

**Розробив**

**В. Сольський**

**2015**

**Конкурсна пропозиція плану розвитку  
державного підприємства  
«Спеціалізований морський порт «Октябрьск»  
на короткострокову, середньострокову та довгострокову перспективу**

**ЗМІСТ**

1. Вступ
2. Мета та задачі
3. Сучасний стан розвитку
4. Аналіз існуючого стану функціонування порту
5. Короткостроковий (першочерговий) план розвитку
6. Середньостроковий та довгостроковий план розвитку
7. Створення привабливих умов для інвесторів та механізм реалізації інвестиційних проектів
8. Очікуваний результат від реалізації коротко-, середньо- та довгострокових інвестиційних проектів

## 1. Вступ

Конкурсні пропозиції розроблені на підставі об'яви Міністерства інфраструктури України про оголошення конкурсу на заміщення вакантної посади директора державного підприємства «Спеціалізований морський порт «Октябрьск» та відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 03.09.2008 № 777 «Про проведення конкурсного відбору керівників державних суб'єктів господарювання», а також з урахуванням норм чинного законодавства і Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року.

В розроблених пропозиціях викладено основні тези подальшого сталого розвитку державного підприємства «Спеціалізований морський порт «Октябрьск» (ДП «СМП «Октябрьск») для ефективного виконання цілей та завдань підприємства. При його формуванні було враховано передовий європейський досвід господарювання в морських портах із можливістю залучення інвесторів та застосування механізму державно-приватного партнерства.

"ДП "ЧорноморНДІпроект" від 19.12.2014 р. розроблені Основні напрямки перспективного розвитку ДП "СМП "Октябрьск", де запропоновані інвестиційні проекти, спрямовані на розширення порту та збільшення його пропускної спроможності.

## 2. Мета та задачі

Основною ціллю цих пропозицій є: підвищення ефективності обробки вантажів з урахуванням експортно-імпортних потреб економіки держави, інтеграційних вимог та кон'юнктури транзитних вантажопотоків.

Завданням є збільшення обсягів, швидкості та якості обробки вантажів за рахунок:

- маркетингового аналізу вантажопотоків та потреб вантажовласників у більш ефективній обробці вантажів для розробки планів по збільшенню обсягів робіт та послуг;
- оптимізація системи управління підприємства;
- модернізація діючих перевантажувальних терміналів та заміна низькопродуктивної перевантажувальної техніки на новітні перевантажувальні технології з урахування спеціалізації перевантажувальних комплексів;
- збільшення портових потужностей шляхом будівництва нових терміналів та портової інфраструктури;
- створення привабливих умов для залучення інвестицій під модернізацію та розвиток портових потужностей.
- розвиток і вдосконалення інформаційно-аналітичної мережі;

### 3. Сучасний стан

#### 3.1. Коротка характеристика

ДП «СМП «Октябрьск» розташований в Миколаєві (Чорне море, Бузько-Дніпровсько-Лиманського каналу на лівому березі), заснований у 1965 р.

Проектна потужність – 2,5 млн тонн на рік.

Глибина – 11,5 м.

Максимальна довжина прийнятого судна – 250 м.

Максимальна осадка прийнятого судна – 10,5 м.

Причали – 6 вантажних та 1 допоміжний.

Довжина причальної лінії – 1532 м.

Загальна площа – 178,8 га.

Площа складських територій: 39,8 тис. м<sup>2</sup> (закриті) та 222,5 тис. м<sup>2</sup> (відкриті).

Глибини і довжина причальної лінії дозволяють приймати судна завдовжки до 230 м, шириною до 32,5 м, дедвейтом до 80 тис. тонн (відповідно до правил плавання по каналу).

#### 3.2. Особливості перевантажувального комплексу порту

Порт орієнтований на перевантаження генеральних та інших товарно-штучних вантажів, а також різних видів металопродукції.

Це єдиний порт на чорноморському узбережжі, який має можливість забезпечити перевантаження небезпечних вантажів та військової техніки і боєприпасів.

Найважна перевантажувальна техніка та інша механізація порту в основному пристосована для обробки генеральних, сипучих та товарно-штучних вантажів.

Криті та відкриті склади примикають до причального фронту та створюють єдиний цілісний перевантажувальний комплекс.

#### 3.3. Вантажообіг

Номенклатура вантажів: спецвантажі (військова техніка і товари подвійного призначення), металопродукція, тарно-штучні вантажі, пакетовані вантажі, великовагові вантажі, автотехніка, обладнання, промислові та продовольчі товари, контейнери.

Загальні обсяги обробки вантажів за 2013 та 2014 роки докорінно не змінилися. Обсяги обробки вантажів за 2015 рік офіційно не опубліковані. За оперативними даними структура і номенклатура оброблених в порту вантажів докорінно не змінилась. Об'єм оброблених вантажів зменшився на 20%.

Порт оснащено відповідними плавучими одиницями портового флоту:

- 2 морські буксири («Руслан» та «Витязь»), потужністю 1200 к.с.;
- нафтоналивне судно («Бункеровщик-5»), вантажністю 1200тон.;
- рейдовий катер («Южний»), потужністю 150 к.с.;
- роз'їздний катер («РР-2») потужністю 150 к.с.

### 3.4. Основні економічні показники

Традиційно високий рівень спеціалізації перевантажувальних комплексів СМП «Октябрьск» створює привабливі умови для клієнтури.

Порт завжди був і є високоприбутковим підприємством. Його рентабельність (ЕВІТДА) складає – 33%, а коефіцієнт рентабельності 0,19. Це підприємство є також одним із найбільших платників податків в регіоні та галузі (див. додатки: «Звіти про фінансові плани...»).

Середньооблікова кількість працівників 685 чол.

Середньомісячна заробітна плата – 8536,8 грн.

## 4. Аналіз існуючого стану функціонування порту

### 4.1. Об'єктивні негативні чинники

Ситуація, пов'язана з війною на сході країни та загальною економічною кризою, призводить до зменшення зовнішньоторговельного товарообміну на транзитних перевезеннях.

Морські порти є однією із ланок транспортно-логістичного ланцюга з експортно-імпортних та транзитних перевезень вантажів.

В Дніпро-Бузькому регіоні функціонують декілька морських портів та терміналів різної форми власності, які конкурують між собою по залученню вантажопотоків.

Бузько-Дніпровсько-лиманський канал (БДЛК) є основним підхідним водним шляхом до СМП «Октябрьск». БДЛК має довжину 25 миль, що збільшує вартість суднозаходу по відношенню до портів одеського регіону. Прохідна осадка по БДЛК складає 10,4м., що не дозволяє порту обробляти великотоннажні судна типу "Панамакс". Акваторія порту та БДЛК

взимку замерзає і в льодовий період зростають витрати судновласників та вантажовласників.

Залізничні підхідні шляхи мають низьку пропускну спроможність у зв'язку з відсутністю двоколісної залізниці від вузлової станції. Залізничні під'їзди не мають електрифікованої тяги.

Порт знаходиться в межах міста Миколаєва. Всі автомобільні шляхи проходять через місто. У м. Миколаєві не має окружної автомобільної дороги. Під'їзні наземні шляхи до порту перетинають міські транспортні та інші комунікації. У північно-західному напрямку пропускну спроможність обмежують розвідні мости через р. П. Буг та Інгул.

Практично всі (крім нових) перевантажувальні комплекси морських портів та терміналів у Дніпро-Бузькому регіоні давно втратили спеціалізацію. Не контрольована конкуренція між стивідорними компаніями по залученню вантажів призвела до «універсалізації» перевантажувальних комплексів. Практично на всіх причалах перевантажуються одна і та ж номенклатура вантажів. Це призвело до зниження швидкості та якості обробки вантажів. При цьому собівартість робіт стивідорних компаній також збільшилась. Для залізничного оператора («Укрзалізниця») неконтрольована конкуренція створила проблеми та збитки по подачі вагонів на причали з вантажем та порожніх.

Всі ці об'єктивні чинники не створюють привабливих умов для морського порта.

#### 4.2. Позитивні об'єктивні чинники

Географічно всі порти та термінали, які розташовані в Дніпро-Бузькому лимані, мають вихід в Чорне море, а також наземні (залізничні та автомобільні) під'їзні шляхи.

Залізничні магістралі від станції «Миколаїв-Вантажний» мають чотири напрямки (південно-східний, східний, північний та північно-західний), що дозволяє приймати та відправляти вантажі з найближчих, середньо дальніх та дальніх промислово-аграрних регіонів України та сусідніх держав.

Автомобільні магістралі також перетинають м. Миколаїв у чотирьох основних напрямках.

СМП «Октябрьск» знаходиться ближче до виходу із Дніпро-Бузького лиману в Чорне море. Цей порт скомпонований практично на межі міста Миколаїв, що створює умови для облаштування наземних під'їзних шляхів поза містом.

В межах території СМП «Октябрьск» маються ще вільні території для розширення своїх портових майданчиків; за рахунок земель перспективного розвитку (34,3 га, з урахування можливості наміву території приблизно 100 га); земель запасного фонду області (64 га); земель лісового фонду (44,4 га).

#### 4.3. Портові потужності

СМП «Октябрьск» має сім вантажних причалів і один допоміжний. Проектна потужність терміналів, які примикають до фронту причалів, складає 2,5млн тон на рік. Ця

проектна потужність розрахована з урахування середнього завантаження на один причал у розмірі ~ 0,400 млн. тон на рік.

В останні роки порт поробляє до 5,5-6,5 млн. тон на рік.

Фактично кожен причал має можливість збільшити обробку вантажів до 1,3 млн. тон на рік. Це підтверджується фактичною статистикою обробки вантажів у минулі роки, коли порт переробляв до 8,5 млн. тон на рік.

За 2013 та 2014 роки основним номенклатурними вантажами стали сипучі вантажі: вугілля, глина та зернові (в т.ч. шроти). Доля цих вантажів в загальному обсязі зростає: вугілля - з 491,26 тис. тон до 846,05 тис. тон, глина (новий вантаж) на 740,62 тис. тон та зернові (в т.ч. шроти) з 1643 тис. тон до 2241 тис. тон. При цьому товарно-штучні зменшилися у двое.

Таким чином «Спеціалізований морський порт «Октябрьск» постійно міняє свою спеціалізацію щодо номенклатури оброблених вантажів.

Порт може вийти на потужність з обробки вантажів до 9,0 млн.тон на рік на діючих вантажних комплексах при таких умовах:

- спеціалізації причалів та прилеглих до них тилових площадок, що дозволить збільшити швидкість обробки вантажів;
- придбання (в т.ч. в лізінг) спеціалізованої перевантажувальної техніки.

У СМП «Октябрьск» є об'єктивні умови для перспективного збільшення обробки вантажів за рахунок розширення портових майданчиків та причального фронту.

Питання подальшого розвитку СМП «Октябрьск», як комплексний план з розподілом на короткострокові (першочергові), середньострокові та довгострокові, викладається нижче.

## 5. Короткостроковий (першочерговий) план розвитку

### 5.1. Оптимізація структури управління та кількісного складу працівників

Структуру управління та кількісний склад працівників СМП «Октябрьск» пропонується оптимізувати за рахунок:

- зменшення кількості управлінського персоналу, у першу чергу апарату управління та невиробничого персоналу за рахунок автоматизації процесів управління та усунення дублювання функцій;
- спрощення структури за рахунок запровадження інтегрованих систем якості управління на підприємстві, на підставі міжнародних норми та стандартів (ISO 9001, ISO 14001, EN 18001\OHSAS 18001, ISO 27001, ISO 22000 та FSSC 22000);
- збільшення виробничого персоналу в т.ч. докерів механізаторів для забезпечення повноцінного цілодобового виробничого процесу;

## 5.2. Реалізація проектів з реконструкції діючих перевантажувальних комплексів

ДП «СМП «Октябрьск» вже має розроблені короткострокові проекти з збільшення портових потужностей (див. додатки). Необхідно гармонізувати зусилля державного порту та ДП «Адміністрація морських портів України» (ДП «АМПУ») щодо комплексного підходу з проведення цих робіт на портових майданчиках та портовій інфраструктурі.

Перелік цих проектів треба доповнити проектами реконструкції під'їзних шляхів та шляхопроводів по території порту до перевантажувальних комплексів. З цією ж проблемою стикнулися всі сусідні підприємства регіону. Відсутність об'їзних автомобільної та залізничної доріг не дозволяють приймати та обробляти в установлені терміни зростаючі вантажопотоки. На разі необхідно розглянути проекти будівництва залізничної колії "Жовтнева-Котлярово", автомобільної дороги до автостради Е58, а також електрофікацію залізничних шляхів до припортової станції "Жовтнева".

На першій стадії реалізації інвестиційних проектів розвитку залізничних та автомобільних шляхів проведені зустрічі та переговори з новим керівництвом міста та області та отримана принципова підтримка з розробки даних проектів.

В результаті реалізації цих проектів збільшаться об'єми переробки вантажів не тільки в ДП СМП "Октябрьский", а всіх підприємств розташованих поруч.

Фінансування будівництва нових під'їзних шляхів та реконструкція припортової станції "Жовтнева" під обробку грузопотоку сусідніх підприємств, терміналів та портів а також будівництво залізничного шляху до станції Котлярово за рахунок державних коштів і коштів інвесторів (власників підприємств) з подальшою приватизацією і створення приватного оператора логістичного вузла. Зацікавленість з реалізації данного проекту виявили керівники підприємств.

## 5.3. Оновлення перевантажувальної техніки

Основним механізмом по оновленню перевантажувальної техніки для діючих портових комплексів повинна стати лізингова схема.

Також для оновлення техніки треба залучати можливості та кошти стивідорних компаній, які вже мають договори з портом на діяльність з обробки вантажів.

## 6. Середньостроковий та довгострокові плани розвитку

На сайті ДП «Адміністрації морських портів України» та Міністерства інфраструктури України виставлені схеми Генеральних планів щодо реконструкції діючих та будівництва нових перевантажувальних комплексів (Додатки 3 та 4), а на сайті ДП «СМП «Октябрьск» виставлено



для інвесторів перелік інвестиційних проєктів, які пропонуються реалізувати у період 2015-2038 р. (додаток 5).

Для практичної реалізація цих планів необхідно розробити комплексний план розвитку СМП «Октябрьський» та розділити їх на три стадії.

Перша стадія (1,5 року) - виконання проектно-вишукувальних робіт, розробка перед проектною документації (в т.ч. ТЕО, ОВОЗ, Бізнес-плану та Генплану) та проведення дозвільної процедури на проектування.

Друга стадія (3-5 років) - розробка робочої проектною документації, отримання дозволів на будівництво та реалізація інвестиційних проєктів з середньостроковим терміном реалізації та реалізація цих проєктів.

Третя стадія (5-10 років) - розробка робочої проектною документації інвестиційних проєктів з довгостроковим терміном реалізації, отримання дозволів на будівництво та реалізація цих проєктів.

Всі ці проєкти можуть бути реалізовані тільки за рахунок інвестиційних коштів.

На виконання наказу Міністерства інфраструктури України №146 від 20.04.15 року "Стратигічний план розвитку ДП СМП "Октябрьськ" необхідно розглянути ряд питань.

Виконати днопоглиблювальні роботи на проєкту глибину 13 м, на волному підході від Сіверського коліна БДЛК №11 на розворотному місці з будівництвом акваторії порту між судовими ходами з розміщенням якорних стоянок, що дасть змогу приймати судна типа "Панамакс".

Наявність акваторії порту дасть можливість перевалки з річкових суден на морські, а також підвищити ефективність портофлоту.

Подальшу перевалку та распауживання виконувати на РПП-1 банка Трутаєва або на акваторії "Облачного" порту.

Будівництво "Облачного" порту, яке затверджено Міністерством інфраструктури України, стимулюватиме розвиток підприємств регіону, відродження судоходною артерії Дніпра та відродження кораблебудування в Україні.

Для виконання в повному обсязі потенціалу "Облачного" порту портами Дніпробузького регіону ДП СМП "Октябрьськ" необхідно провести днопоглиблювальні роботи на БДЛК до відмітки 13,5 м.

Великі перспективи розвитку ДП СМП "Октябрьськ" в перевалці вантажів із реалізації проєкту "Шовковий шлях" який нещодавно урочисто відкрило Міністерство інфраструктури України.

Коллективом (командою) однодумців були проведені перемови з інвесторами Турції по залученню транзитних вантажів як в саму Турцію та країни Близького Сходу, так і через Україну в Білорусію, країни Балтії та Єврозону.

Для цього в короткостроковій перспективі залучення інвестицій в будівництво спеціалізованих холодильників по перевалці на експорт м'яса птиці і полуфабрикатів, а також імпортного потенціалу з поставки в Україну і далі овочів, фруктів, риби і морепродуктів тощо.

В середньостроковій перспективі є зацікавленість в інвестиціях виробництва з глибокої переробки: овочів, фруктів, зерна на борошно, насіння соняшника на олію з розливом в місткості для кінцевого споживача.

Проведені переговори по перевалці до 1200 тис. тонн зернових культур в 2016 році, а також є принципова угода по перевалці металопрокату, об'єми уточнюються.

## 7. Створення привабливих умов для інвесторів та механізм реалізації інвестиційних проектів

Сума власних коштів від частки прибутку, що остається у розпорядженні підприємства, та амортизаційних коштів не дозволяє профінансувати капітальні вкладення для збільшення портових потужностей.

Пропонується створити регіональне кластерне (об'єднання) в «Дніпро-Бузькому» транспортному вузлі (Миколаївська область, регіон Дніпро-Бузького лиману).

Цей кластер пропонується створити на базі ДП «СМП «Октябрьск» та відповідних підрозділів державних транспортних підприємств (служб), які забезпечують роботу інфраструктури шляхів в цих транспортних вузлах.

Мета - створення компетентного і фінансово самодостатнього кластерного об'єднання для комплексного розвитку пропускної спроможності транспортної інфраструктури та портових потужностей в транспортному вузлі за рахунок внутрішніх і інвестиційних коштів.

Основні завдання:

- об'єднати зусилля ДП «АМПУ», ДП «СМП «Октябрьск», залізничних та автомобільних підрозділів, а також суб'єктів регіональної влади для розвитку потужностей транспортного комплексу Дніпро-Бузького транспортного вузлу;
- згенерувати фінансові потоки від своєї діяльності для самостійної реалізації короткострокових проектів і стартового фінансування інвестиційних проектів по збільшенню пропускної здатності транспортної інфраструктури та портових потужностей транспортного вузла.

Форма власності цих кластерів: на першому етапі - державна; на другому етапі - акціонерна (державна - 25%, регіон - 25%, приватні компанії та інвестори - 50%).

Юридичне обґрунтування, бізнес-модель та механізм реалізації цих пропозицій підготовлені.

Залучення бюджетних коштів не потрібно. Термін створення - 2 місяця.

Регіональні транспортно-логістичні центри (кластери) і транспортні коридори є основними складовими національних та міжнародних транспортних мереж.

Світовий досвід (США, Канада, Японія, Південна Корея і т.д.) підтверджує, що кластерна організація стала важливим інструментом держпідтримки та найбільш ефективною формою для розвитку їх економік. У країнах ЄС кластери забезпечують 70% зростання економічного потенціалу в регіонах. Інституціональною основою для європейських кластерів є: «Маніфест кластеризації в країнах ЄС» (2006), «Європейський кластерний Меморандум» (2008).

Утворення кластерного об'єднання в Дніпро-Бузькому регіоні та реалізація короткострокових проектів та першої черги комплексного плану розвитку портової інфраструктури і портових об'єктів, а також акціонування кластерного об'єкту дозволить зменшити ризики та створити необхідні умови («стартовий майданчик») для входження інвесторів в кластерне об'єднання та інвестування ним розроблених проектів. Кількість інвесторів в цій моделі не обмежується. Основними вимогами до інвестора є його відношення до транспортно-логістичного бізнесу та наявність інвестиційних коштів.

## 8. Очікуваний результат від реалізації коротко-, середньо- та довгострокових інвестиційних проектів

Реалізація цих пропозицій дозволить:

- збільшити обсяги обробки та переробки вантажів на 15 млн. тон за рахунок розвитку транспортно-логістичних потужностей;
- отримати кластерними об'єднаннями додаткового щорічного доходу у розмірі \$ 85 млн. від переробки додаткових вантажів;
- збільшити надходження до бюджетів різних рівнів на \$ 10 млн. та створити додаткові робочі місця на 3,0 тис. чоловік.