

**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

М.М. Янако

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. Очікуваний результат від реалізації коротко-, середньо- та довгострокових інвестиційних проектів**
- 8. Додатки:**
 - Додаток 1 – «Вантажообіг ДП «СМП «Октябрьск».
 - Додаток 2 – «План розвитку ДП «СМП «Октябрьск».
 - Додаток 3 – «Схема розвитку ДП «СМП «Октябрьск...»
 - Додаток 4 – «Схема перспективного розвитку ДП «СМП «Октябрьск»...»
 - Додаток 5 – «Інвестиційні проекти ...».
 - Додаток 6 – «Фінплан підприємства на 2014 рік»
 - Додаток 7 – «Інформація до фінплану на 2014 рік»
 - Додаток 8 – «Фінплан підприємства на 2015 рік»

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 «Октябрськ» 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 «Октябрськ» (ДП «СМП «Октябрськ») для ефективного виконання цілей та завдань підприємства згідно його статуту.

2. Ціль та завдання

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.

3. Сучасний стан

3.1. Коротка характеристика порту

ДП «СМП «Октябрськ» розташований у місті Миколаєві (Чорне море, лівий берег Бузького лиману).

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 – 1532м.

Загальна площа – 178,8 га.

Площа складських територій: 39,8 тис. м² (закриті) та 222,5 тис. м² (відкриті).

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.

Наявна 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 у 2014 році склали - 2 411,00 тис. тон та у 2015 році - 2 450,30 тис. тон. (при плані 2460,00 тис. тон).

Порт оснащено відповідними плавучими одиницями портового флоту:

- 2 морські буксири («Руслан» та «Витязь»), потужністю 1200 к.с.;
- нафтоналивне судно («Бункеровщик-5»), вантажопідйомність 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 – 8 536,80 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 перевезень.

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

У зв'язку з чим зменшення обробки вантажів в українських держаних портах мають об'єктивні причини.

В Дніпро-Бузькому регіоні функціонують декілька морських портів та терміналів різної форми власності, які конкурують між собою по залученню вантажопотоків, що призводить до нездорової конкуренції та демпінгу.

Також відміна наказу МТУ №392 від 31.10.1995 року призвела до перерозподілу вантажопотоків на користь високотехнологічних портів та приватних терміналів.

Бузько-Дніпровсько-лиманський канал (БДЛК) є основним підхідним водним шляхом (довжина 25 миль) до СМП «Октябрьск». Цей підхідний шлях збільшує вартість та знижує конкурентну спроможність суднозаходу в порти миколаївського регіону по відношенню до портів одеського регіону.

Прохідна осадка по БДЛК складає 10,4м., що не дозволяє портам миколаївського регіону обробляти великотоннажні судна типу панамакс і більшої вантажності.

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 двоколійної залізниці від вузлової станції до портів. Залізничні під'їзди не мають електрифікованої тяги.

Порт знаходиться в межах міста Миколаєва. Всі автомобільні шляхи проходять через місто. У м. Миколаєві нема 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 річки П. Буг та Інгул.

Практично всі (крім нових) перевантажувальні комплекси морських портів та терміналів у Дніпро-Бузькому регіоні давно втратили спеціалізацію. Не контрольована конкуренції між стивідорними компаніями по залученню вантажів призвела «універсалізації» перевантажувальних комплексів. Практичні 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 («Укрзалізниці») неконтрольована конкуренція створила проблеми та збитки по подачі вагонів на причали з вантажем та порожніми.

Всі ці об'єктивні чинники не створюють привабливих умов для миколаївських морських портів, в т.ч. ДП «СМП «Октябрьск».

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 цей регіон у чотирьох основних напрямках.

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

Поза межами території СМП «Октябрьск» мають ще вільні території для розширення портових майданчиків. Також він може розширювати свої портові майданчики за рахунок виходу в акваторію лиману р. Південний Буг.

4.3. Портові потужності

СМП «Октябрьск» має шість вантажних причалів і один допоміжний. Проектна потужність терміналів, які примикають до фронту причалів, складає 2,5 млн. тон на рік. Ця проектна потужність розрахована з урахування середнього завантаження на один причал у розмірі (розрахунки ЧорноморНДІпроект) ~ 0,400 млн. тон на рік.

В останні роки порт переробляє ~ 2,5 млн. тон на рік.

Фактично кожен причал має можливість збільшити обробку вантажів до 1,0 млн. тон на рік. Це підтверджується фактичною статистикою обробки вантажів у минулі роки, коли порт переробляв до 6,5 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 зросла: вугілля - з 491,26 тис. тон до 846,05 тис. тон, глина (новий вантаж) на 740,62 тис. тон. При цьому обсяг генеральних та товарно-штучних вантажів зменшився у двох.

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

Порт може вийти на потужність з обробки вантажів до 6,5 млн. 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 (див. додатки).

Питання щодо подальшого розвитку СМП «Октябрьск» з розподілом на короткострокові (першочергові), середньострокові та довгострокові плани розвитку, 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, бо без збільшення пропускної спроможності, збільшення вантажообсягу неможливе.

Короткострокові проекти можуть бути реалізовані за рахунок внутрішніх та позикових коштів.

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 по обробці вантажів.

6. Середньострокові 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 проектів, які пропонуються реалізувати у період 2015-2038 р. (додаток 5).

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

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

Друга стадія (1,5 -3 років) - розробка робочої проектної документації, отримання дозволів на будівництво та реалізація інвестиційних проектів з середньостроковим терміном реалізації, отримання дозволів на будівництво та реалізація цих проектів.

Третя стадія (3-10 років) - розробка робочої проектної документації інвестиційних проектів з довгостроковим терміном реалізації, отримання дозволів на будівництво та реалізація цих проектів.

З урахуванням аналізу змін напрямків експортно-імпортних та транзитних вантажопотоків у чорноморському басейні основними видами нових вантажів можуть бути: Ро-Ро, товарно-штучні та контейнерні вантажі з Туреччини (в т.ч. транзитні із Східної Азії) до країн СНД (через Республіку Білорусь), а також зернові вантажі. СМП «Октябрьск» має всі можливості освоїти ці нові вантажопотоки за рахунок нових портових потужностей.

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

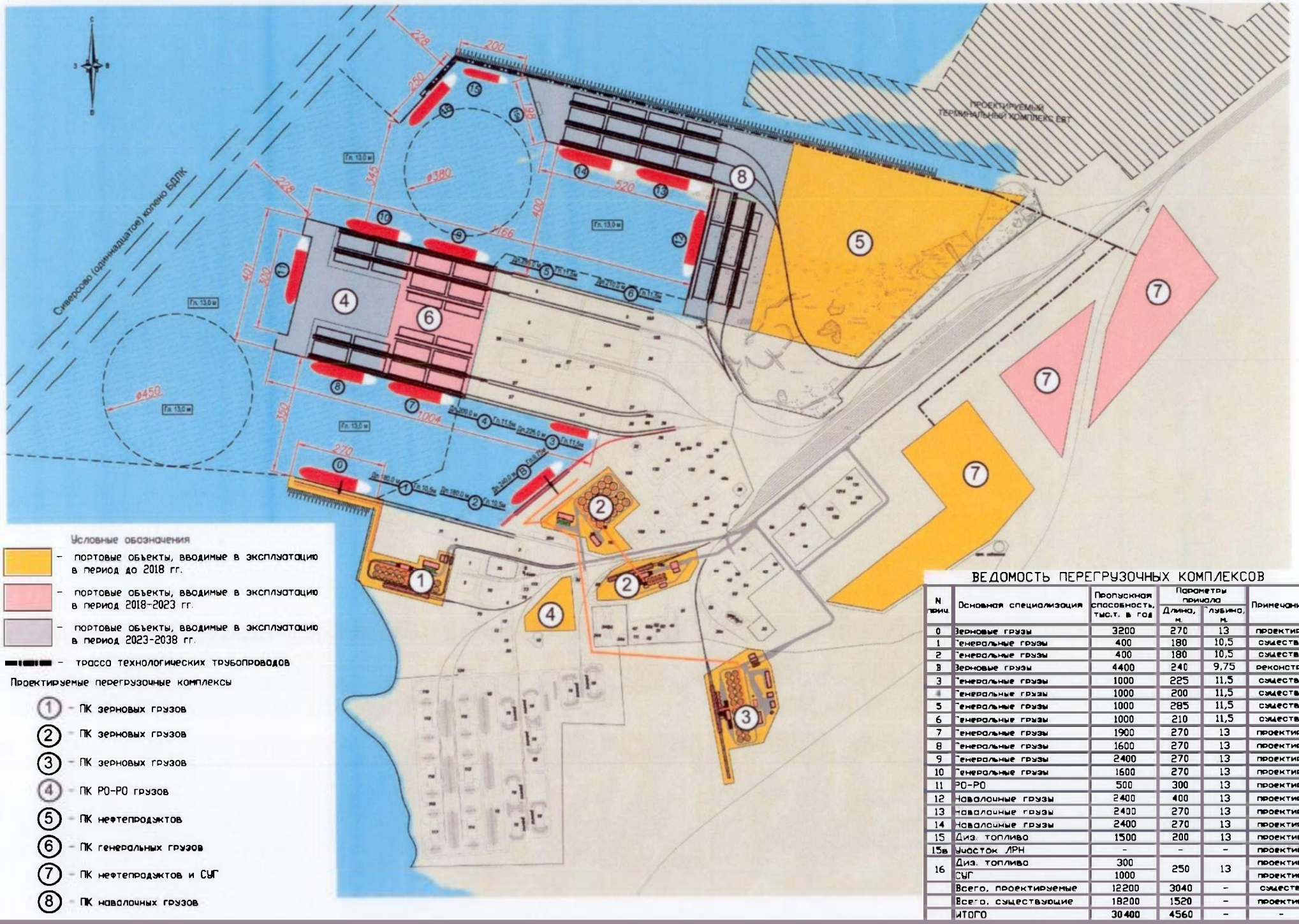
Всі ці проекти можуть бути реалізовані тільки за рахунок інвестиційних коштів.

7. 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 додаткового щорічного доходу у розмірі \$ 75 млн. від переробки додаткових вантажів;
- збільшити надходження до бюджетів різних рівнів на \$ 10 млн. та створити додаткові робочі місця на 3,0 тис. чоловік.

Схема перспективного развития ГП "Специализированный морской порт" "Октябрьск" на период до 2038 г.



Інвестиційні проекти, що пропонуються для реалізації

Інвестиційні проекти, що пропонуються до реалізації у 2015-2038 роках

№ п.п	Назва	Вихід на причал	Потужність, млн. тонн на рік	Загальна вартість проекту, тис. дол. США	Термін окупності, роки	Період реалізації, роки
1.	Будівництво зернового комплексу із подовженням причальної лінії	Причал №0	3,2	92580	8,5	2015-2018
2.	Будівництво зернового комплексу	Допоміжний причал	2,2	49450	4,0	2015-2016
3.	Будівництво зернового комплексу з береговими об'єктами за територією Портового оператора	Допоміжний причал	2,2	49450	4,0	2015-2018
4.	Будівництво залізничної колії до допоміжного причалу	Допоміжний причал	-	240	1,5	2015-2017
5.	Будівництво «Комплексу з перевалки зріджених вуглеводневих газів, дизельного палива та інших вантажів» (перша черга)	Причал №6	0,9	22940	10,4	2015-2017
6.	Будівництво комплексу для допоміжного причалу з обробки суден Ро-Ро	Допоміжний причал	0,5	985	2,5	2015-2018
7.	Реконструкція великого пірсу та будівництво універсальних перевантажувальних комплексів в тилу великого пірсу (перша черга)	Причал №7	1,9	77250	8,2	2018-2023
		Причал №9	2,4	80350	9,1	2018-2023
8.	Будівництво «Комплексу з перевалки зріджених вуглеводневих газів, дизельного палива та інших вантажів» (друга черга)	Причал №15	1,0	54380	7,8	2018-2023
9.	Реконструкція великого пірсу та будівництво універсальних перевантажувальних комплексів в тилу великого пірсу (третя черга)	Причал №8	3,2	125700	6,9	2023-2038
		Причал №10				
10.	Будівництво навалювальних перевантажувальних комплексів	Причал №12 Причал №13 Причал №14	7,2	215400	9,0	2023-2038
11.	Будівництво наливних перевантажувальних комплексів	Причал №16	1,3	34490	4,5	2023-2038
12.	Будівництво комплексу з обробки суден Ро-Ро	Причал №11	0,5	46920	8,7	2023-2038

Експертна оцінка вартості реалізації інвестиційних проектів враховує вартість необхідних коштів на землечерпальні та днопоглиблювальні роботи, додаткові кошти на непередбачені витрати, вкладення коштів в об'єкти загальнопортового призначення (без технологічного обладнання).

Будівництво та реконструкція причального фронту та днопоглиблювальні роботи виконуватимуться за рахунок коштів ДП «АМПУ».

Заплановані до реалізації інвестиційні проекти та експертна оцінка їх вартості не враховує наступних факторів:

- питання зовнішнього розвитку залізничних та автомобільних під'їзних шляхів в частині відповідності їх пропускної спроможності до проектованої потужності перевантажувальних комплексів;
- збільшення енергозабезпечення підприємства (зовнішнє електропостачання та реконструкція існуючого, також водопостачання та водовідведення, системи зв'язку, сигналізації, теплопостачання).

Забудова перспективних зон розвитку



СХЕМА СПЕЦІАЛІЗОВАНОГО МОРСЬКОГО ПОРТУ "ОКТЯБРЬСК"



Територія розвитку Спеціалізованого морського порту "Октябрьск"

ПОГОДЖЕНО

"29" 07 2017 р.

ЗАТВЕРДЖЕНО
Голова ДП "АМПУ"

Ю.Ю. Васьков

"28" 07 2017 р.

**План розвитку спеціалізованого морського порту "Октябрьськ"
на коротко- (до 2018 р.), середньо- (до 2023 р.) та довгострокову (до 2038 р.) перспективу**

Напрямок розвитку	Найменування заходу	Інвестор	Очікувані результати	Перспектива виконання
Днопоглиблення	Конкретні заходи (об'єкти) визначаються на підставі передпроектних рішень (внесадійні) та ТЕО відповідного комплексного проекту	АМПУ/Інвестор		Коротко-, середньо- та довгострокова
Розвиток інфраструктури морських терміналів	1. Будівництво спеціалізованого причалу комплексу з переробки зріджених газів, світлих нафтопродуктів та інших вантажів	АМПУ/Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 2,0 млн тн на рік та робочих місць	Короткострокова
	2. Будівництво комплексу з переробки зріджених газів, світлих нафтопродуктів та інших вантажів	Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 2,0 млн тн на рік та робочих місць	Короткострокова
	3. Будівництво причалів №7-11	АМПУ/Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 5,6 млн тн на рік та робочих місць	Коротко- та середньострокова
	4. Реконструкція допоміжного причалу для суден Ro-Ro	АМПУ/Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 0,5 млн тн на рік та робочих місць	Коротко- та середньострокова
	5. Реконструкція великого пірсу	АМПУ/Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 2,5 млн тн на рік та робочих місць	Коротко- та середньострокова
	6. Будівництво комплексу для допоміжного причалу з обробки суден Ro-Ro	Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 0,5 млн тн на рік та робочих місць	Коротко- та середньострокова
	7. Будівництво зернового комплексу	Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 2,0 млн тн на рік та робочих місць	Коротко- та середньострокова
	8. Будівництво перевантажувального комплексу в тилу причалу №7	Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 0,6 млн тн на рік та робочих місць	Коротко- та середньострокова
	9. Будівництво універсального перевантажувального комплексу в тилу причалів №8-11	Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 5,0 млн тн на рік та робочих місць	Коротко- та середньострокова

	10. Будівництво перевантажувального комплексу в тилу великого пірсу	Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 2,5 млн тн на рік та робочих місць	Коротко- та середньострокова
	11. Створення спеціалізованого комплексу для навалювальних вантажів	Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів на 3,0 млн тн на рік та робочих місць	Коротко-, середньо- та довгострокова
	12. Створення перевантажувальних комплексів; будівництво та реконструкція причалів та інших гідротехнічних споруд. Конкретні заходи (об'єкти) визначаються на підставі передпроектних рішень (внестадійні) та ТЕО відповідного комплексного проекту	АМПУ/Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів	Коротко-, середньо- та довгострокова
Розвиток автомобільної інфраструктури	13. Будівництво об'їздної автодороги до траси Е58	АМПУ/Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів	Короткострокова
	14. Будівництво нових та реконструкція існуючих об'єктів автотранспортної інфраструктури. Конкретні заходи (об'єкти) визначаються на підставі передпроектних рішень (внестадійні) та ТЕО відповідного комплексного проекту	АМПУ/Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів	Коротко-, середньо- та довгострокова
Розвиток залізничної інфраструктури	15. Будівництво на території припортової станції "Жовтнева" додаткових колій	Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів	Коротко- та середньострокова
	16. Будівництво нових та реконструкція існуючих об'єктів залізничної інфраструктури. Конкретні заходи (об'єкти) визначаються на підставі передпроектних рішень (внестадійні) та ТЕО відповідного комплексного проекту	АМПУ/Інвестор	Збільшення потужностей для переробки вантажів	Коротко-, середньо- та довгострокова
Інвестиції в інші напрямки	17. Реконструкція (модернізація) систем енергопостачання впровадження енергоефективних технологій	АМПУ/Інвестор	Підвищення ефективності функціонування морського порту та зменшення операційних витрат	Короткострокова
	18. Впровадження інформаційної системи портового співтовариства *		Оптимізація документообігу при оформленні та обробці вантажів у морському порту, підвищення збереження вантажів та рівня захисту інформації, оптимізація транспортних процесів, зменшення впливу людського фактору при оформленні вантажів, зменшення часу обробки вантажів	Коротко- та середньострокова

* - Зазначені заходи мають передпроектні рішення (внестадійні), ТЕО, звіти експертизи, тощо.

Визначення конкретних та додаткових заходів, інвесторів, потужностей, показників та обсягів інвестицій по всіх напрямках розвитку здійснюється за результатами передпроектних рішень (внестадійні), ТЕО, звітів експертизи відповідного проекту тощо, шляхом внесення змін та доповнень до плану розвитку.