

КОНКУРС НА ЗАМІЩЕННЯ ВАКАНТНОЇ ПОСАДИ
ДИРЕКТОРА ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА
«СПЕЦІАЛІЗОВАНИЙ МОРСЬКИЙ ПОРТ «ОКТЯБРЬСК»

КОНКУРСНА ПРОПОЗИЦІЯ
«СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН РОЗВИТКУ ДП «СМП «ОКТЯБРЬСК»

Дмитро Єрмейчук

МОЯ МОТИВАЦІЯ

Я народився та працюю в Україні. Вся моя професійна діяльність на протязі останніх 15 років була пов'язана з морською галуззю України. Безпосередньо працював над створенням та розвитком єдиної морської лоцманської служби України. Працював на підприємствах суднобудівної галузі – ДАХК «Чорноморський суднобудівний завод», ПАТ «МСЗ «Океан». Залучався до керівництва державним підприємством «Укртехфлот» сфери управління Мініфраструктури з метою виведення його із кризи та проведення реорганізації. Займався нормотворчою роботою, безпосередньо брав участь в «резонансних» судових процесах в морській галузі.

Зі свого професійного досвіду я усвідомив, що команда та ідея, навколо якої вона формується є, мабуть, найголовнішими складовими досягнення успіху будь-якої компанії. Ідея, навколо якої я буду будувати свою команду в ДП «Спеціалізований морський порт «Октябрьськ» – це відкритість та прозорість у діяльності підприємства, а також повне подолання будь-яких корупційних проявів.

Для мене очолити важливе для економіки України підприємство – це, насамперед, можливість реалізувати свій професійний досвід та знання задля подальшого розвитку підприємства, недопущення корупційних складових в його діяльності та перетворення в найприбутковіше підприємство галузі.

Наявність юридичної освіти із спеціалізацією «Транспортне право» та значного правового досвіду дасть мені можливість правильно оцінити всі ризики, пов'язані з діяльністю підприємства та побудувати систему публічно-приватного партнерства в порту у повній відповідності до діючого законодавства України.

Своєю участю в даному конкурсі, я хочу показати, що в Україні є можливість реалізовуватись професійно завдяки своїм знанням і досвіду, а також втілювати свої найамбітніші професійні плани задля досягнення

важливої мети – розбудови оновленої, економічно сильної, незалежної країни, вільної від корупції та байдужості.

Я вважаю, що в даний час держава потребує таких менеджерів як я, а головним принципом взаємовідносин «я, як керівник державного підприємства – держава» стане максимально ефективне використання моїх знань та досвіду для досягнення поставлених перед державним підприємством завдань та цілей, перетворення його в ефективне та прибуткове підприємство галузі.

ЗАДАЧІ ПІДПРИЄМСТВА

1. Забезпечення позитивного впливу підприємства на економіку України (прямого та опосередкованого)
2. Недопущення корупційної складової в діяльності підприємства
3. Повна комерціалізація послуг, що надаються в порту (зниження чи повна відсутність державних витрат, залучення приватного капіталу)
4. Інвестиційна привабливість як наслідок фінансової стабільності, належного сервісу та якості послуг
5. Забезпечення безпеки виробничих процесів
6. Забезпечення екологічної безпеки
7. Мінімізація ризику соціальної напруги (побудова діалогу з профспілками)

ЩО НЕОБХІДНО ЗРОБИТИ

1. Організувати формування команди, здатної забезпечити реалізацію запропонованих змін
2. Налагодити прозоре управління грошовими потоками
3. Забезпечити прозорість витрат
4. Оптимізувати процес закупівель
5. Змінити ставлення до підприємства ззовні через внутрішні перетворення
6. Організувати процес залучення приватного капіталу

ПЕРШОЧЕРГОВИЙ ПЛАН РЕФОРМУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВА ПРОТЯГОМ ОДНОГО РОКУ

1. Формування «команди змін». Спрощення керівної структури
2. Аудит всіх угод та договорів
3. Побудова системи внутрішніх та зовнішніх комунікацій
4. Налагодження взаємодії з профспілками, соціальний діалог
5. Вибудовування системи внутрішнього контролю – насамперед, моніторинг тендерних процедур
6. Максимальний перехід до електронного документообігу
7. Оцінка та ротація керівного складу
8. Підвищення ефективності співробітників
9. Перезавантаження процесу взаємовідносин з клієнтами – орієнтир на відкритість та прозорість
10. Запровадження системи менеджменту якості
11. Побудова інвестиційного процесу

КЛЮЧОВІ ФАКТОРИ УСПІШНОСТІ ЗМІН ТА РЕАЛІЗАЦІЇ ПЛАНУ

1. Чітка позиція щодо впровадження від Міністерства інфраструктури України
2. Нульова терпимість до корупції
3. Особиста персональна відповідальність кожного керівника на своєму рівні
4. Відкрита і чітка внутрішня комунікація
5. Внутрішній аудит щодо корупційних ризиків з прямою звітністю перед керівником

ОЧІКУВАНИЙ РЕЗУЛЬТАТ

1. Успішне інвестиційно-привабливе підприємство з прозорою структурою та чітким розподілом зон відповідальності
2. Значне зниження витрат
3. Мінімальний ризик корупції
4. Корпоративна культура, яка сприймається більшістю співробітників
5. Доступний позиковий капітал
6. Залучені значні інвестиції в розвиток підприємства
7. Прибутковість підприємства на рівні кращих зарубіжних компаній

РИЗИКИ НА ШЛЯХУ ДОСЯГНЕННЯ МЕТИ

1. Загострення політичної та погіршення економічної ситуації в країні
2. Відсутність у інвестора законодавчих гарантій захисту своїх інвестицій
3. Занадто забюрократизована процедура узгодження рішень державними органами влади
4. Відсутність позитивних змін в законодавстві, що регулює земельні відносини та відносини в сфері приватизації

ПЕРШОЧЕРГОВІ АНТИКОРУПЦІЙНІ ЗАХОДИ

Для розвитку державного підприємства «Спеціалізований морський порт «Октябрськ» одним з основних завдань на сьогоднішній день є недопущення корупційної складової в діяльності державної компанії. Для цього будуть здійснені наступні заходи:

1. Проведення за ініціативою підприємства перевірки фінансовою інспекцією, як обов'язкова складова під час зміни керівника
2. Формування нової команди
3. Вибудовування системи мотивації менеджменту
4. Аудит договорів оренди
5. Аудит залишків грошових коштів підприємства на рахунках. Запровадження аналізу та управління ризиками щодо цих коштів. Переведення коштів в державні банки. Підвищення відповідальності заступника керівника з фінансів за управління залишками державних коштів
6. Аналіз закупок. Запровадження електронної системи закупівель. Повне розкриття інформації за результатами закупівель

ПРОГРАМА ІНФРАСТРУКТУРНОГО РОЗВИТКУ

ДП «СМП «Октябрьск»

Даний розділ конкурсної пропозиції підготовлено відповідно до наступних документів:

- Закону України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року № 4709-VI;
- Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р;
- Основних напрямків перспективного розвитку ДП «СМП «Октябрьск», розроблених ДП «ЧорноморНДІпроект» (затверджені 19.12.2014 р.);
- Стратегічного плану розвитку державного підприємства «Спеціалізований морський порт «Октябрьск» на період до 2038 р., затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 20.04.2015 р. № 146.

1. Сучасний стан

1.1. Загальна характеристика

Сьогодні державне підприємство «Спеціалізований морський порт «Октябрьск» – це сучасний міжнародний високомеханізований універсальний вузол, що спеціалізується на перевантаженні тарно-штучних, в тому числі потребуючих спеціальних умов перевантаження і зберігання вантажів, з сухопутних видів транспорту на морські і річкові судна та у зворотному напрямку.

Єдиним портовим оператором, що здійснює стивідорну діяльність на території морського порту є ДП «СМП «Октябрьск». Підхід суден до порту здійснюється по Бузько-Дніпровсько-лиманському каналу.

Портовий оператор здійснює вантажно-розвантажувальні роботи на 7-ми причалах загальною довжиною 1,53 км.

Глибини і довжина причальної лінії дозволяють приймати судна завдовжки до 230 м, шириною до 32,5 м, дедвейтом до 80 тис. тонн.

Глибини біля причалів становлять від 9,75 м до 11,5 м, але прохідна глибина БДЛК в 10,3 м обмежує можливості Портового оператора щодо прийому суден.

На фронтальній лінії причалів експлуатуються 15 порталних кранів вантажністю від 10 до 40 тонн, на тилових майданчиках знаходяться 9 порталних кранів вантажністю 10-16 тонн. Гараж внутрішньопортової механізації налічує 147 одиниць перевантажувальної техніки.

При існуючому рівні механізації розрахункова переробна спроможність ДП «СМП «Октябрьск» складає до 2,57 млн. тонн сухих вантажів на рік.

Для зберігання вантажів ДП «СМП «Октябрьск» має відкриті складські майданчики площею 277 200 кв. м. Загальна площа критих складських майданчиків складає 41 135 кв. м. Також в складську інфраструктуру входить спецкомплекс для прийому і зберігання вантажів спецпризначення, загальною площею зберігання 105 700 кв.м.

ДП «СМП «Октябрьск» має розвинену інфраструктуру під'їзних залізничних шляхів загальною протяжністю 16,5 км.

Залізничні колії підведені на усі вантажні причали і тилові майданчики Портового оператора. Розвинена рампова залізнична інфраструктура навантаження-вивантаження значно спрощує перевантажувальні процеси для колісної та гусеничної техніки.

Примикання до мережі залізниць загального користування здійснюється через станцію «Жовтнева» Херсонського відділення Одеської залізниці. Встановлена пропускна спроможність станції складає 828 вагонів на добу.

Автодорожня інфраструктура складається з асфальтованих і бетонованих автомобільних доріг загальною протяжністю 8,4 км. Автодороги підведені до усіх складів. Будь-яких перешкод для перевезення негабаритних вантажів немає.

1.2. Операційна діяльність

ДП «СМП «Октябрьск» на ринку обробки вантажів морськими торговельними портами займає долю біля 3,5 % по переробці генеральних вантажів, з них чорних металів – близько 8 %.

У загальному вантажообігу українських портів доля портів басейну Дніпро-Бузького лиману складає приблизно 40%. Загальний обсяг переробки вантажів портами миколаївського регіону Дніпро-Бузького басейну як державних, так і приватних з кожним роком зростає й станом на 2015 рік становить близько 30 млн. тонн. Доля вантажопереробки ДП «СМП «Октябрьск» в загальній вантажопереробці портів Дніпро-Бузького басейну складає біля 8,5 %.

В основному обсяги вантажопереробки ДП «СМП «Октябрьск» є стабільними. До 2013 року основну номенклатуру переробки вантажів складали чорні метали. З 2014 року з'являється нова номенклатура вантажів – зернові, навалювальні (в тому числі мінерально-будівельні вантажі).

2. Основні напрямки розвитку ДП «СМП «Октябрьск»

Пріоритетними напрямками розвитку є насамперед інвестиції в нове будівництво або реконструкцію об'єктів порту.

Таке будівництво та реконструкція нових потужностей пов'язані насамперед із зміною номенклатури вантажу, необхідністю обробки великотоннажних суден, а також з необхідністю розширення і покращення послуг, що надаються в порту.

Переваги для розвитку та інвестування в ДП «СМП «Октябрьск» полягають в тому, що порт розташований за межами міста, що дозволяє обробляти велику номенклатуру вантажів (в тому числі і небезпечні вантажі). Крім того таке розташування дає можливість розвивати нові потужності за рахунок наявності земель перспективного розвитку (34,3 га); земель запасного фонду області (64,0 га); земель лісового фонду (44,4 га).

Крім того, перевагою порту Октябрьск є те, що він розташований ближче до виходу в море ніж інші порти Миколаєва, що знижує вартість зборів та плат, пов'язаних з заходженням суден в порт.

Наслідками залучення інвестицій та розвитку ДП «СМП «Октябрьск» стане підвищення його конкурентоспроможності та привабливості для перевізника за рахунок: поліпшення технології і експлуатації основних фондів; вдосконалення виробничих процесів; вдосконалення структури управління; підвищення продуктивності праці; оптимізації чисельності працівників і підвищення рівня їх кваліфікації; енерго- та ресурсозбереження.

До перспективних вантажопотоків ДП «СМП «Октябрьск» можна віднести наступні:

а) чорні метали

В світі постійно зростає виробництво і споживання металів. Щорічне світове споживання металів складає близько 800 млн. тонн. Метали залишаються основними конструкційними матеріалами. Вироблена з використанням чорних і кольорових металів частка продукції в цей час складає більше 70% валового національного продукту держав. Тому, незважаючи на нестабільність світового ринку, попит на якісну українську продукцію залишається високим. Перспектива залучення додаткових об'ємів залежить від об'ємів виплавки металопродукції та логістичних напрямків її реалізації.

На сьогодні Україна експортує метали в 97 країн світу. Основними партнерами є Китай, Туреччина, США.

Динаміка розвитку металургії України в найближчі роки буде залежати від успішного закріплення українських виробників на світових ринках і якомога більшої географічної диверсифікації напрямків поставок.

Разом із стабільністю обсягів експорту металів через морські порти прогнозується збільшення імпорту готової сталевих продукції, металів з покриттям до України.

Вигідне географічне розташування ДП «СМП «Октябрьск» по відношенню до вітчизняних виробників, значні складські площі дозволяють забезпечити переробку обсягу металів та збільшити перевалку до 30 % від існуючого рівня.

б) зернові вантажі

Основними видами зернових культур на світовому ринку є пшениця, кукурудза, ячмінь, овес, гречка, горох, рис. В цей час світовий ринок зерна контролюють п'ять основних експортерів: США, Канада, Австралія, Аргентина, ЄС. Основні споживачі зерна – регіон Північної Африки та Близького Сходу (Єгипет, Туніс, Саудівська Аравія та ін.) та країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону (Китай, Японія).

В останні роки виробництво зерна в Україні динамічно зростає за рахунок підвищення врожайності та зміни структури посівних площ.

Україна увійшла до числа топ-експортерів зерна у світі, прогнозується подальше зміцнення її позицій на ринку.

При зростанні врожайності зернових культур в Україні до рівня країн Західної Європи, обсяг виробництва вже в найближчій перспективі, за оцінкою Мінагрополітики України, може скласти 70-80 млн. тонн на рік. Тобто при внутрішньому річному споживанні до 30 млн. тонн, обсяг експорту в найближчі роки може збільшитися до 40-50 млн. тонн.

Відповідно до Стратегії розвитку портів України найбільш перспективними вантажами для портів миколаївського регіону є саме зернові вантажі. Тому порти Миколаївщини повинні зосередитись на розвитку потужностей з переробки зернових вантажів.

Збільшити потужності зі зберігання зернових можливо в тих портах, територія яких не обмежена міською забудовою. Одним з таких портів є ДП «СМП «Октябрьск», територія та інфраструктура якого дозволяє створити зерновий термінал потужністю 2 млн. тонн, для прийому зерна з автомобільного та залізничного транспорту, з тимчасовим зберіганням в металевому зерносховищі загальною місткістю від 50 до 100 тис. тонн і перевантаженням його в морські судна з попереднім зважуванням. А при наявності сталого вантажопотоку можливе будівництво універсального комплексу зі складами напільного та силосного зберігання та з достатнім рівнем механізації для швидкого завантаження великотоннажних суден балкерного типу.

в) залізорудна сировина

Гірничорудна промисловість України посідає одне з провідних місць у світі за балансовими запасами, видобутком і переробкою залізорудної сировини. Підприємства галузі випускають весь спектр залізорудної сировини: залізну руду кускову і дрібну, залізорудний концентрат, окатиші та агломерат.

Виробничі потужності підприємств галузі дозволяють не тільки забезпечити сировиною вітчизняні металургійні заводи, а й експортувати значну частину продукції.

Основними країнами експорту для української сировини є: Китай (40-45%), Чехія (10-12%), Польща (до 10 %).

На думку експертів в середньостроковій перспективі щорічний приріст вантажопотоку рудних вантажів складе 1,5-2 % і до 2020 року обсяг експорту може досягти 45 млн. тонн.

Збільшення участі морських портів України в транспортуванні і перевантаженні залізорудної сировини вимагає інвестування не тільки в будівництво спеціалізованих перевантажувальних комплексів з будівництвом причалів, проведенням днопоглиблювальних робіт, а й у модернізацію та збільшення чисельності перевантажувальної техніки, здатної значно скоротити час обробки суден.

Для ДП «СМП «Октябрьск» питання роботи із залізорудною сировиною є актуальним, адже ще на етапі проектування порту була передбачена робота з рудними навалювальними вантажами на причалі № 6.

г) мінерально-будівельні вантажі навалом

Вантажопотік глини в останні роки має тенденції зростання, а ринок перевезень цього вантажу має стійкий попит. Ринок експорту глин з України становить близько 4,5 млн. тонн і в перспективі на найближчі 5 років може вирости до 5,0 млн. тонн.

Перевезення мінерально-будівельних вантажів пов'язані насамперед з поживленням будівельної промисловості. В цілому, вантажопотоки навалювальних вантажів стабільні і мають тенденцію до зростання у напрямках країн: Індія, Іспанія, Італія, Туреччина, ОАЕ.

Незважаючи на те, що Україна має значну кількість морських торговельних портів із загальним обсягом перевалочних потужностей на рівні 150 млн. тонн, для задоволення потреб, у тому числі, вітчизняного гірничо-металургійного комплексу цього недостатньо, тому питання збільшення пропускної спроможності ДП «СМП «Октябрьск» з перевантаження навалювальних вантажів є актуальним.

д) вугілля

Вугільна промисловість зберігає роль однієї з найважливіших базових галузей економіки сучасних держав. Це обумовлено як значною ресурсною базою, так і низьким рівнем монополізації ринку (у порівнянні з іншими енергоносіями). Нарощування вантажопотоку обумовлено наявністю складських площ та можливістю відвантаження великотоннажних суднових партій. Світовий ринок вугілля більш

конкурентний ніж нафтовий і газовий, оскільки видобуток ведеться майже у всіх регіонах світу.

Основні експортери вугілля, які формують світові ціни на нього – це Австралія, Індонезія, Росія, ПАР. Основні споживачі вугільної продукції – Японія, Китай, Південна Корея, Індія і Тайвань, а на європейському ринку – Німеччина і Великобританія.

З огляду на розташування поза межами міста та враховуючи наявність території для розвитку цей вантаж є актуальним для ДП «СМП «Октябрьск».

є) наливні вантажі

Залучення наливних вантажів (олія, м'яса, нафтопродукти, газ, хімічні речовини) у більшості залежить від інвестиційної політики (капіталовкладень) і, як наслідок, забудови зон перспективного розвитку підприємства спеціалізованими наливними терміналами. На сьогодні ДП «СМП «Октябрьск» має можливість працювати з цією номенклатурою вантажів по прямому варіанту із використанням мобільних перевантажувальних пристроїв та устаткувань.

Прогноз обсягу вантажопереробки представлений в наступній таблиці

Найменування вантажу	Вантажопереробка, тис. тонн							
	Оптимістичний прогноз				Песимістичний прогноз			
	2015	2018	2023	2038	2015	2018	2023	2038
Чорні метали	1500	2000	2500	3500	1500	1500	1500	1500
Мінерально-будівельні матеріали	760	800	900	2000	760	800	800	800
Зернові	200	6500	7600	7600	200	230	250	250
Автотехніка		500	600	500				
Зріджений вуглецевий газ		900	1500	2000				
Коксо-вугільні		300	500	1000		60	50	50
Залізорудна				1000				

поглиблення БДЛК, акваторій портів, прискорення проходження суднами каналу. Вже на сьогодні глибина каналу 10,3 м не дозволяє ДП «СМП «Октябрьск» приймати судна типу «хендімакс». Навігація великотоннажних суден не цілодобова. Складності виникають також під час навігації суден при льодовій обстановці. Проводка суден вимагає залучення буксирів льодового класу. Збільшення прохідних глибин каналу та ряд інших заходів з удосконалення навігації регіону дасть можливість залучити суднопотоки, що потребують більші суднові партії.

3) Комунікаційні питання

Джерелами електропостачання порту на сьогодні служить ВАТ «Миколаївобленерго», від якого прокладені два високовольтних кабелі по 6 кВ до центрального розподільного пункту. На території порту розташовані 14 трансформаторних підстанцій загальною потужністю близько 10 тис. кВт. Враховуючи сьогоднішній стан кабельних ліній електропередач, допустима потужність складає близько 5 тис. кВт, з яких майже вся потужність відведена ДП «СМП «Октябрьск». Тому при розгляді питань щодо будівництва нових виробничих комплексів, постає питання дефіциту потужностей.

3. Інвестиційні проекти

Інвестиційні проекти на коротко- (до 2018 р.), середньо- (до 2023 р.) та довгострокову (до 2038 р.) перспективу ґрунтуються на Основних напрямках перспективного розвитку ДП «СМП «Октябрьск», розроблених ДП «ЧорноморНДІпроект».

Фінансування будівництва нових та реконструкцію існуючих об'єктів порту передбачається здійснювати за рахунок державних коштів і коштів інвестора. При цьому, будівництво та реконструкція причального фронту та днопоглиблювальні роботи виконуватимуться за рахунок коштів ДП «АМПУ».

Днопоглиблювальні роботи на проектну глибину 13,0 м планується виконати на водному підході від Сіверсового коліна БДЛК, на розворотному місці, на операційній акваторії причалу № 0. Обсяг днопоглиблення – приблизно 1,5 млн. куб. м.

3.1. Короткострокова перспектива (до 2018 р.)

На період до 2018 року планується будівництво наступних перевантажувальних потужностей:

прийом зернових та продуктів перемолю із залізничного та автомобільного транспорту у співвідношенні 60/40, тимчасове зберігання їх в зерносховищах силосного типу загальною місткістю 100 – 150 тис. тонн і відвантаження на морські судна з попереднім зважуванням. Окрім того, передбачається будівництво станції накопичення та розвантаження залізничних вагонів.

4) Будівництво залізничної колії до допоміжного причалу

Цільовим призначенням колії є модернізація допоміжного причалу для нарощування виробничих потужностей, збільшення пропускної здатності та використання складських площадок для перевалки генеральних вантажів по закінченню зернового сезону.

5) Комплекс з перевалки зріджених вуглеводневих газів, дизельного палива та інших вантажів – будівництво першої черги з тимчасовим виводом на причал № 6.

Транспортно-енергетичний комплекс запланований до розміщення на прилеглий до порту території загальною площею 49 га. Комплекс спрямований на обробку вантажів, що поступають як наземним, так і морським транспортом у режимах імпорт/експорт/транзит. На першому етапі будівництва планується тимчасовий вивід трубопровідних шляхів на причал № 6 із розрахунку річної потужності – 0,9 млн. тонн. В подальшому заплановано будівництво окремого причалу для обробки наливних вантажів та вивід комплексу на запроектовану потужність до 2,0 млн. тонн на рік.

6) Комплекс для допоміжного причалу з обробки суден Ро-Ро – призначений для прийому і відправки автомобільної техніки своїм ходом.

Комплекс передбачає будівництво спеціалізованої площадки для приймання та зберігання накатних вантажів із суден типу Ро-Ро та у зворотному напрямку. Проектна потужність складає 0,9 млн. тонн вантажів на рік. При подальшому нарощуванні вантажопотоків через допоміжний причал передбачено переніс Ро-Ро терміналу в тил великого пірсу.

Реалізацію інвестиційних проектів у короткостроковій перспективі планується здійснювати на основі договорів концесії,

оренди, інших інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених законами України.

3.2. Середньострокова перспектива (до 2023 року)

На період до 2023 року передбачено будівництво наступних перевантажувальних потужностей:

1) Реконструкція великого пірсу та будівництво універсальних перевантажувальних комплексів в тилу великого пірсу – у запланований період планується будівництво першої черги з формуванням причалу № 7, № 9 (довжина кожного причалу – 270 м).

2) Комплекс з перевалки зріджених вуглеводневих газів, дизельного палива та інших вантажів – у запланований період планується будівництво другої черги з формуванням причалу № 15 (довжина причалу – 200 м).

3.3. Довгострокова перспектива (до 2038 р.)

На період до 2038 року передбачено будівництво наступних перевантажувальних потужностей:

1) Реконструкція великого пірсу та будівництво універсальних перевантажувальних комплексів в тилу великого пірсу – у запланований період планується будівництво другої черги з формуванням причалу № 8, № 10 (довжина кожного причалу – 270 м).

2) Навалювальні перевантажувальні комплекси – передбачено будівництво причалів № 12, № 13, № 14 (довжина кожного причалу – 270 м).

3) Наливні перевантажувальні комплекси – передбачено перенесення схеми відвантаження з причалу № 6 на причал № 16.

4) Будівництво комплексу з обробки суден Ро-Ро – з причини великої завантаженості допоміжного причалу, планується перенесення комплексу в тил великого пірсу з формуванням причалу № 11 (довжина причалу – 340 м).

Днопоглиблювальні роботи та намивання території для берегової бази нафтопродуктів площею близько 300 тис. кв. м (обсяг – 1,0 млн. куб. м).

5. Розвиток трудового потенціалу	5.1. Середньооблікова чисельність штатних працівників	осіб	887	785	667	720	896	921	1171
	5.2. Середньомісячна заробітна плата працівників	грн.	7470	7151	10050	9510	9600	9900	10200
	5.3. Продуктивність праці	тис. грн / особу	229,6	196,00	374,48	566,44	502,2	576,8	651,4
6. Стан та використання активів	6.1. Вартість активів, усього	тис. грн.	222255	325179	375660	521238	572990	626350	683250
	6.2. Оборотні активи	тис. грн.	63993	48695	100370	226472	205875	216170	226970
	6.3. Основні засоби (первісна вартість)	тис. грн.	236405	718294	730046	772648	818882	873240	930240
	6.4. Ступінь зносу основних засобів	%	40,9	62,2	63,7	62,6	62,5	61,3	60,4
	6.5. Рентабельність активів	%	11,08	-10,44	6,8	21,5	22,1	27,5	33,2

5. Характеристика цільових значень ключових показників за основними напрямками діяльності ДП «СМП «Октябрьск» протягом 2014-2018 років

Основні напрями діяльності	Основні цілі	Ключовий показник, одиниця виміру	Цільові значення за роками		
			2014	2015	2018
Фінансова діяльність	Збільшення доходів, зниження собівартості	Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	249779	407840	900000
Маркетингова діяльність	Залучення додаткових вантажопотоків, диверсифікація номенклатури вантажів	Вантажопереробка, тис. тонн	2411	2460	11000
Виробнича (операційна) діяльність	Збільшення вантажопереробки, оптимізація логістичних операцій				
Інвестиційна та інноваційна діяльність	Реалізація нових інвестиційних проєктів	Залучені інвестиції, тис. грн.	18571	60000	1624360
Розвиток трудового потенціалу	Створення нових робочих місць, підвищення ефективності праці		667	720	1171

Д.О. Єремейчук

11.01.2016 р.