

|  |
| --- |
| Бизнес-планпроекта**Строительство завода по производству промыслового флота** |
| *Приложение к Плану Ханты-Мансийского автономного округа — Югры по привлечению инвестиций на период до 2024 года* |
| **2021** |

**Содержание**

[1. Описание проекта и продукции 2](#_Toc84654922)

[2. Рынок и маркетинговая стратегия 5](#_Toc84654923)

[3. Операционный план 13](#_Toc84654924)

[4. Финансовый план 17](#_Toc84654925)

# Описание проекта и продукции

Настоящий проект предполагает строительство завода по производству промыслового флота.

Промысловые суда служат для добычи, переработки и транспортировки рыбы, крабов, морских растений. По назначению промысловые суда подразделяются на:

* добывающие
* добывающе-перерабатывающие
* перерабатывающие
* обслуживающие.

**Добывающими** считаются все промысловые суда, предназначенные для добычи рыбы, морских млекопитающих, беспозвоночных и морских водорослей. Добывающие и добывающе-перерабатывающие суда составляют основное ядро промыслового флота. К добывающим судам относятся рыболовные суда: траулеры, сейнеры, дрифтеры, рыболовные боты, китобойные суда, краболовные и тунцеловные суда, суда для бессетевого лова рыбы.

К **добывающе-перерабатывающим** судам относятся:

* большие морозильные траулеры-рыбозаводы (БМРТ)
* среднетоннажные рыболовные траулеры с кормовым тралением (РТ, СРТР, СРТМ)
* малые рыболовные траулеры (МРТ)
* траловые боты.

Траулеры-рыбозаводы имеют в зависимости от назначения несколько специально оборудованных цехов: рыбоперерабатывающий, морозильный, консервный, утилизированный. Для хранения готовой продукции предусмотрены рефрижераторные и обычны трюмы. Траулеры обладают большой автономностью плавания — до 4 месяцев.

**Перерабатывающие** суда предназначены для приема и переработки улова. Кроме того, они снабжают рыболовецкие суда и обеспечивают их экипажи медицинским и бытовым обслуживанием в условиях экспедиционного промысла. К перерабатывающим судам относятся: китобойные, сельдяные, краболовные, рыбоконсервные плавучие базы и морозильные суда. Перерабатывающие суда подразделяются на:

* плавучие базы
* производственные рефрижераторы

Плавучие базы являются крупнейшими промысловыми судами водоизмещением в среднем от 10 000 до 15 000 тонн. Эти суда имеют несколько палуб и развитые надстройки. В производственных помещениях размещают цеха по обработке улова. Плавучие базы имеют развитые цистерны для топлива и масел, кладовые для провизии и других запасов для снабжения судов в районе промысла.

Производственные рефрижераторы служат для приема и обработки рыбы, передаваемой с судов-ловцов, не имеющих технологического и морозильного оборудования. Обслуживая удаленные районы промысла, производственные рефрижераторы передают готовую продукцию на транспортные рефрижераторы или транспортируют ее на береговую базу самостоятельно.

К **обслуживающим** судам относятся приемотранспортные, живорыбные, поисковые, научно-промысловые и другие аналогичные суда, предназначенные для обслуживания промысловых экспедиций.



Рис. 1 Образец промыслового судна

Промысловый флот составляет 40% от морских и речных транспортных средств, т.е. достаточно большой рынок.

Инвестиции в создание завода по производству промыслового флота составят 1 440 млн руб. Доход от строительства и реализации промыслового флота может составить 800 млн в год.

# Рынок и маркетинговая стратегия

Главными судоходными водными артериями являются Обь и Иртыш, связывающие населенные пункты автономного округа с крупными сибирскими городами (Омск, Тобольск, Салехард, Томск, Новосибирск).

По внутренним водным путям, протяженность которых составляет 5608 км, 3736 км, из которых это боковые и малые реки, ежегодно перевозится более 300 тыс. пассажиров.

В навигационный период (5,5 месяцев) водный транспорт на территории Югры является одним из основных видов транспортной деятельности, обеспечивающих пассажирские перевозки и доставку грузов различного характера.

Судоходство на реках возможно только в течение полугода с мая по октябрь.

Протяженность межмуниципальных и внутрирайонных маршрутов составляет от 50 до 600 км.

На территории Югры расположено пять портов: Нижневартовский, Сургутский, Сергинский, Нефтеюганский и Ханты-Мансийский.

Для пассажиров в крупных городах — Сургуте, Ханты-Мансийске, Нижневартовске — оборудованы причалы.

В небольших населенных пунктах на время навигации устанавливаются дебаркадеры (плавучие пристани) и понтоны.

В Югре Обь-Иртышским управлением государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Обь-Иртышское УГМРН Ространснадзора) зарегистрировано 155 лицензий на перевозку внутренним водным транспортом опасных грузов и пассажиров (663 используемых судна). Крупными владельцами флота (более 20 единиц судов) являются:

* 1. ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть» - 45 ед.
	2. АО «Иртышское пароходство» -59 ед.
	3. ООО «Судоходная компания «Аганречтранс» - 24 ед.
	4. ООО «Приобье» -22 ед.
	5. ООО «СТЕК» -21 ед.
	6. АО «Северречфлот» - 52 ед.[[1]](#footnote-1)

Основной деятельностью вышеперечисленных предприятий (кроме АО «Северречфлот») является перевалка и перевозка разного рода промышленных грузов.

Средняя изношенность парка скоростных пассажирских судов, задействованных на перевозке пассажиров, составляет порядка 86%.

Основная задача – модернизация парка пассажирских судов.

Табл. 1 Объемы региональных и межрегиональных перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом [[2]](#footnote-2)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| **РФ** |   |   |   |   |   |
| Отправлено всего грузов, тыс. тонн | 117 968 | 118 527 | 116 157 | 108 157 | 109 025 |
| Отправлено пассажиров, тыс. чел. | 13 468 | 12 673 | 12 338 | 11 064 | 7 722 |
| **ХМАО** |  |  |  |  |  |
| Отправлено всего грузов, тыс. тонн | 1219,9 | 1989,2 | 2164,4 | 2668,7 | 2048,5 |
| Отправлено пассажиров, тыс. чел. | 359,42 | 375,10 | 343,34 | 345,25 | 278,5 |

Объем перевезенных грузов в последние годы снижается и составляет порядка 2 млн. тонн. По программе «Северного завоза» ежегодно в труднодоступные населённые пункты автономного округа речники доставляют более 100 тысяч тонн грузов.

Количество перевезенных пассажиров порядка 300 тыс. чел. Снижение в 2020 г. связно с введением локдауна.

По базовому прогнозу Infoline[[3]](#footnote-3), который основан на минимальной потребности в новых речных судах для текущих объемов грузоперевозок (около 100–110 млн т в год), до 2030 г. понадобится около 1600 грузовых судов, в том числе около 350 сухогрузов, 1070 сухогрузных барж, 120 наливных судов и около 70 наливных барж. Сценарий «лишь компенсирует объемы выбытия устаревших судов» с учетом готовности российских верфей, говорится в исследовании.

При пессимистичном сценарии потребность в новых судах до 2030 г. составит около 600 единиц, а ежегодная потребность – до 40 судов в 2021–2026 гг. и около 150–160 судов в 2027–2030 гг. Оптимистичный сценарий предусматривает интенсивный рост грузооборота, тогда нужно около 4000 новых речных судов до 2030 г.

Также в 2021–2027 гг. объемы выбытия пассажирских судов составят 80–100 судов ежегодно. Потребность в них по базовому сценарию до 2030 г. составит около 1000 шт., по оптимистичному – 1900, а по пессимистичному – около 500.[[4]](#footnote-4)

Infoline подробно не оценивает потребность в новых грузовых и пассажирских морских судах. Но потребность в новом флоте здесь будет в большей степени связана с развитием Севморпути, считают аналитики. До 2030 г. одним из крупнейших заказов может стать планируемая серия из 28 балкеров класса Arc5, необходимых для вывоза угля с Сырадасайского месторождения. Для нефтегазовых проектов в Арктике могут быть дополнительно заказаны 22 танкера. А для госзадачи по развитию арктического туризма ожидается заказ круизных судов арктического класса, в частности судна на СПГ класса Arc5 на 2500 человек до 2026 г.

Все эксперты склоняются к мысли, что потребность в обновлении судов действительно очень высокая на фоне старения флота.

До 2030 года перспективными направлениями будут крупнотоннажное судостроение, рыбопромысловый и ледокольный флот.

По данным Минпромторга в 2020 г. объем выпуска гражданской продукции судостроения и морской техники составил 200 млрд. руб.

Рис. 2 Выпуск гражданской продукции и морской техники[[5]](#footnote-5)

В конце 2019 г. была утверждена Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 г.

Задачи Стратегии:

* увеличение объема промышленного производства продукции в 2,22 раза к 2035 г. по отношению к 2018 г., в сопоставимых ценах,
* соответствующего роста производительности труда,
* увеличение загрузки основных производственных фондов с 60% до 80%
* увеличение доли стоимости отечественной продукции в стоимости конечной гражданской продукции с 40 до 75%.
* в гражданском сегменте предполагается занять до 90% внутреннего рынка в стоимостном выражении и до 98% в тоннаже;
* удвоить количество новых и обновленных судоремонтных мощностей, увеличить объем судоремонта в 2 раза;
* повысить эффективность планирования и управления производством в организациях судостроительной промышленности и обеспечить их финансовую устойчивость;
* увеличить количество высокопроизводительных рабочих мест, увеличить заработную плату работникам промышленных организаций судостроительной отрасли.

Основные целевые индикаторы программы до 2030 г. представлены в Табл. 2.

Рис. 3 Целевые показатели выпуска и ремонта гражданской продукции судостроения и морской техники, млрд. руб.

Табл. 2 Целевые индикаторы программы «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года»[[6]](#footnote-6)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| Уровень загрузки основных фондов | 61% | 63% | 64% | 65% | 66% | 68% |
| Рост производительности труда в ден. выражении в организациях промышленности судостроительной отрасли по отношению к 2018 году  | 105% | 108% | 112% | 116% | 123% | 128% |
| Доля отечественной продукции в стоимости конечной гражданской продукции (процентов) | 42% | 44% | 47% | 50% | 52% | 55% |
| Объем выпуска гражданских судов и морской техники в судостроительных и судоремонтных организациях промышленности судостроительной отрасли в денежном выражении по отношению к 2018 году (процентов) | 139% | 172% | 205% | 238% | 273% | 308% |
| Соотношение объемов выполнения заказов гражданского судостроения и военного кораблестроения в стоимостном выражении (процентов) | 27% | 32% | 35% | 38% | 42% | 44% |
| Объемы выпуска гражданской продукции судостроения и морской техники, млрд .руб. | 100 | 145 | 173 | 200 | 230 | 259 |
| Объемы выпуска речного транспорта, млрд. руб. (расчетная величина) |   | 22 | 26 | 30 | 35 | 39 |
| Объем выпуска гражданских судов и морской техники водоизмещением более 80 тонн для внутреннего рынка и на экспорт нарастающим итогом с 2019 года, ед. | 64 | 87 | 113 | 138 | 159 | 189 |
| Объем выпуска речного транспорта (расчетная величина) |   | 13 | 17 | 21 | 24 | 29 |
| Объем экспорта продукции гражданского судостроения, млрд. рублей | 5 | 6 | 7 | 8 | 10 | 12 |
| Объем работ судоремонта на судоремонтных предприятиях, млрд. рублей | 88 | 91 | 92 | 96 | 97 | 100 |
| Объем работ судоремонта речного транспорта, млрд. руб. (расчетная величина) | 24 | 14 | 14 | 15 | 15 | 15 |
| Отношение количества новых и обновленных судоремонтных мощностей к общему количеству производственных мощностей, %  | 6% | 6% | 7% | 7% | 8% | 8% |
| Объем государственных инвестиций в основной капитал организаций судостроительной отрасли по отношению к 2018 году, %  | 110% | 116% | 127% | 121% | 107% | 96% |
| Доля ремонтов в стоимости строительства | 24% | 10% | 8% | 7% | 6% | 6% |
| Стоимость покупки судна, млрд. руб.  | 1,56 | 1,66 | 1,53 | 1,45 | 1,45 | 1,37 |
| Рынок судоремонтов в ХМАО (пропорционально флоту), млн руб.  | 970 | 565 | 571 | 596 | 602 | 621 |

Проблемы развития регионального судостроения:

* недостаток инвестиций и проблемы с получением дополнительных источников финансирования,
* значительный уровень износа основных фондов,
* низкая конкурентоспособность в сфере гражданского судостроения.

Основная задача для отрасли в ХМАО:

* модернизация оборудования судоремонтного завода;
* стимулирование предприятий по обновлению и замене речного флота, в частности реновация пассажирского флота ХМАО;
* обеспечение загрузки мощностей за счет расширения перечня услуг судоремонта;
* поддержка якорного предприятия: внедрение крупноузловой или финишной сборки судов на производственных площадях Сургутского судоремонтного предприятия;
* разработка программы стимулирования привлечения профессиональных кадров из других регионов.

Динамика емкости рынка судостроения и ремонта напрямую корреспондирует с количеством эксплуатируемых судов. Количество и интенсивность эксплуатации судов и плав средств зависит объемов перевозки грузов и пассажиров.

Табл. 3 Прогноз объемов перевозки в ХМАО[[7]](#footnote-7)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | 2021 | 2030 |
| Перевозка грузов, млн. тонн |  | 4,1 | 4,98 |
| Перевозка пассажиров, млн чел.  |  | 0,3 | 0,3 |

Прогноз роста перевозки грузов водным транспортом делает перспективным направление строительства и ремонта судов и плавсредств.

В рамках развития промышленного потенциала регионов Минпромторгом был разработан ведомственный проект «Развитие скоростного пассажирского флота для перевозок в труднодоступных и социально-значимых регионах», который предусматривает строительство пассажирских судов на территории региона:

* строительство речных пассажирских судов на подводных крыльях «Валдай 45» пассажировместимостью 45 человек для перевозок в социально-значимых регионах;
* строительство скоростных судов на подводных крыльях проекта «Комета 120М», смешанного река-море плавания;
* строительство многофункциональных судов на воздушной подушке скегового типа с гибкими скегами с полезной нагрузкой 10 тонн;
* строительство скоростных пассажирских судов на каверне для перевозки пассажиров в труднодоступных регионах по водным путям Сибири, Дальнего Востока.

При минимальных инвестициях АО «Сургутский судоремонтный завод» может строить 4 корабля в год. [[8]](#footnote-8)

Потребность основного перевозчика АО «Северречфлот» с учетом износа флота 30 единиц пассажирского флота. Заказами можно обеспечить 7-8 лет.

Только обеспечивая потребности основного регионального перевозчика емкость рынка строительства пассажирского водного транспорта оценивается на уровне **6875** млн руб. до 2030 года (в среднем 760 млн руб. в год).

Расходы на строительство гражданских судов и морской техники в Целевой программе заложены в объеме 1 084 млрд. руб. до 2030 г., с корректировкой на пассажирские суда и сухогрузы (доля 15%) объем затрат на строительство составит 165 млрд. руб. до 2030 г.

Доля флота, относящегося к Югре, 4% от общероссийского, с учетом этой доли затраты на строительство пассажирских и грузовых речных судов могут составить 17 580 млн руб. до 2030 г. (в среднем 1900 млн руб. в год).

Ремонт судов.

Ежегодные затраты на ТОиР составляют 2% от восстановительной стоимости судов.

Рассчитаем восстановительную стоимость 670 судов, относящихся к Югре, с учетом средней стоимости строительства 229 млн руб., восстановительная стоимость флота составит 153,5 млрд руб.

Ежегодные затраты на ТОиР составят 3 000 млн руб. в среднем.

Новые построенные суда также формируют спрос на ремонты, расчет емкости ремонтов исходя из целевых параметров развития судоремонтов (Табл. 2) рынок ХМАО может быть оценен в 6 000 млн. руб. до 2030 г. (в среднем 660 млн руб. в год).

 Выводы:

* емкость рынка судостроения: 760 -1900 млн руб. в год
* емкость рынка ремонтов: 660 - 3000 млн руб. в год.

# Операционный план

При создании такой сложной продукции, как современное судно, общий производственный процесс делят на составные части, т. е. на отдельные производственные процессы. В основе такого деления на­ходится разбивка корпуса судна на законченные в конструктивном и технологическом отношении части, по мере изготовления которых ста­новится возможным продолжение производственного процесса до его полного завершения.

Специализированные части основного производственного процес­са составляют технологические этапы, совокупность которых называ­ют судостроительным производством, а отдельные технологические этапы видами судостроительного производства.

Формирование видов судостроительного производства производят по общности применяемых методов изготовления изделий. Общий производственный процесс постройки металлического судна состоит из 11 видов судостроительного производства. Их перечень и краткая характеристика входящих в них работ приведены в табл. 1.

Каждый вид производства обычно размещают в обособленном (спе­циализированном) подразделении судостроительного предприятия.

Табл. 4 Виды судостроительного производства

|  |  |
| --- | --- |
| Виды судостроительного производства | Содержание производственного процесса |
| Корпусообрабатывающее | Изготовление деталей корпуса, начиная, от получения и складирования материала до комплектации и складирования деталей |
| Сборочно-сварочное | Сборка и сварка узлов, секций и блоков, секций корпуса судна с их насыщением |
| Корпусостроительное | Формирование корпуса судна на, построечном месте до спуска на воду, включая изготовление блоков судна |
| Трубообрабатывающее | Изготовление труб, определение, конфигурации и предварительный монтаж судовых трубо­проводов на судне |
| Механомонтажное | Сборка агрегатов в цехе, монтаж главных и вспомогательных механизмов, устройств, теплообменных аппаратов, валопроводов, тяжеловесного оборудования, окончательный мон­таж и испытание трубопроводов |
| Электромонтажное | Монтаж кабельных сетей, установка, включе­ние, регулировка и сдача электрооборудования систем автоматики и специальной техники |
| Производство изделий корпусодостроечной номенклатуры | Изготовление в цехах судостроительного завода изделий корпусодостроечной номенклатуры |
| Производство по монтажу слесарно- корпусного насыщения, изготовлению и монтажу труб судовой вентиляции | Монтаж обрешетников, каркасов для форми­рования помещений, других металлических конструкций (доизоляционных и, послеизоляционных), креплений дельных вещей, бытового оборудования и мебели, изготовление и монтаж труб судовой вентиляции |
| Производство и монтаж изделий отделки и обору­дования судовых помещений | Изготовление в цехах судостроительного завода неметаллических и композитных деталей, узлов, предназначенных для оборудования судовых помещений; изготовление и подготовка в цехо­вых условиях элементов отделки судовых поме­щений, монтаж деталей и изделий, предна­значенных для отделки и оборудования судовых помещений |
| Производство по изготов­лению и монтажу изоля­ции и лакокрасочным покрытиям | Подготовка поверхности конструкций, изготов­ление и монтаж изоляции, нанесение антикор­розионных и декоративных покрытий |
| Производство по испыта­ниям и сдаче судов | Испытания и сдача судов   |

Под судостроительным предприятием понимают промышленное пред­приятие, располагающее средствами производства (средствами труда и предметами труда) и рабочей силой, способными создавать судостроительную продукцию. Следует отметить, что работы, входящие в элек­тромонтажное производство, как правило, выполняет самостоятельное специализированное монтажное предприятие. Оно имеет свои цехи или участки на каждом судостроительном предприятии.

Судостроительное предприятие состоит из основных и вспомога­тельных цехов, в которых осуществляют, соответственно, основную и вспомогательную части производственного процесса. В состав судо­строительного предприятия также входят инженерные службы (кон­структорские, технологические, метрологические), службы управления предприятием (планово-диспетчерская, экономические, автоматизации управления и др.) и обслуживания (административно-хозяйственные подразделения).

Основными цехами любого судостроительного предприятия явля­ются цехи верфи, в которых размещены 10 видов судостроительного производства (как сказано выше, электромонтажное производство от­несено к другому предприятию).

Судостроительные предприятия, в состав основного производства которых входит собственное машиностроительное производство, на­зывают судостроительными заводами. Судостроительные заводы выпускают механизмы и оборудование как для нужд своего производства, так и для других предприятий. Основные цехи судостроительных за­водов по характеру продукции и технологий ее изготовления разделя­ют на цехи верфи и цехи машиностроительной части. Продукция це­хов верфи предназначена для тех судов, которые строит данный завод. Цехи машиностроительной части изготавливают механизмы или обо­рудование и сдают их на склад. Со склада механизмы поступают на суда, строящиеся на данном заводе, или же отправляют на другие судостро­ительные предприятия.

**Этапы постройки судна**

Производственный процесс постройки судна состоит из сле­дующих этапов:

* дос­тапельного (заготовительного и блочного),
* стапельного,
* достроечного
* сдаточного.

Судовые электро-монтажные работы являются частью общего производственного процесса постройки судна.

На достапельном этапе выполняются работы по обработке ме­талла, изготовлению деталей набора, сборка и сварка секций и блоков, установка доизоляционных конструкций, изготовление машиностроитель­ных изделий. На этом этапе электромонтажным предприятием выполняют­ся цеховые заготовительные работы: за­готовка кабеля, изготовление конструкций.

На стапельном этапе производят сборку корпуса судна из секций и блоков, испытание его на водопроницаемость, изоляцию помещений, монтаж трубопроводов и части механизмов.

В этот период выполняются слесарно-подготовительные ра­боты на судне (разметка и установка слесарных деталей, креп­ление кабеля и аппаратуры), начинается внешний монтаж (про­кладка и крепление кабеля).

На достроечном этапе производят спуск судна на воду и его достройку на плаву. Достройка судна на плаву, во время которой выполняют те работы, которые нельзя было сделать на стапеле (пог­рузка тяжеловесного оборудования, окончание кор­пусно-изолировочных работ, монтаж судовых систем и т.п.) и те работы, которые отнимает особенно много вре­мени. По э/о это окончание внешнего и внутреннего монтажа, включение аппаратуры. Заканчивается   достроечный этап постройки судна опро­бованием судо­вых систем и механизмов в действии и проверкой ОТК всех выполненных ра­бот.

На сдаточном этапе производится комплекс испытаний: швартовые, ходовые, ревизия, контрольный выход.

# Финансовый план

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Строительство завода по производству промыслового флота** |   |   | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Планирование в тыс. или млн? | 2 | **млн руб.** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Целевая выручка в ценах первого года | 800 | млн руб. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Коэффициент выхода на план выручки |  | % | 0,0% | 0,0% | 50,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Инфляция |  | % | 4,0% | 4,0% | 4,0% | 4,0% | 4,0% | 4,0% | 4,0% | 4,0% | 4,0% | 4,0% |
| Индекс инфляции |  |  | 1,04 | 1,08 | 1,12 | 1,17 | 1,22 | 1,27 | 1,32 | 1,37 | 1,42 | 1,48 |
| Выручка |  |  | **0** | **0** | **450** | **936** | **973** | **1 012** | **1 053** | **1 095** | **1 139** | **1 184** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Структура операционных расходов |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Прямые издержки | 50,0% | % | 50,0% | 50,0% | 50,0% | 50,0% | 50,0% | 50,0% | 50,0% | 50,0% | 50,0% | 50,0% |
| Общепроизводственные издержки | 5,0% | % | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% |
| Коммерческие издержки | 0,5% | % | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% | 0,5% |
| Административные издержки | 5,0% | % | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| В том числе отдельные статьи расходов: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Коммунальные услуги | 5,0% | % | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% |
| Обслуживание основных фондов | 5,5% | % | 5,5% | 5,5% | 5,5% | 5,5% | 5,5% | 5,5% | 5,5% | 5,5% | 5,5% | 5,5% |
| Расходы на персонал | 30,0% | % | 30,0% | 30,0% | 30,0% | 30,0% | 30,0% | 30,0% | 30,0% | 30,0% | 30,0% | 30,0% |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Операционные расходы |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Прямые издержки |  | млн руб. | 0 | 0 | 225 | 468 | 487 | 506 | 526 | 547 | 569 | 592 |
| Общепроизводственные издержки |  | млн руб. | 0 | 0 | 22 | 47 | 49 | 51 | 53 | 55 | 57 | 59 |
| Коммерческие издержки |  | млн руб. | 0 | 0 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 |
| Административные издержки |  | млн руб. | 0 | 0 | 22 | 47 | 49 | 51 | 53 | 55 | 57 | 59 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| В том числе отдельные статьи расходов: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Коммунальные услуги |  | млн руб. | 0 | 0 | 22 | 47 | 49 | 51 | 53 | 55 | 57 | 59 |
| Обслуживание основных фондов |  | млн руб. | 0 | 0 | 25 | 51 | 54 | 56 | 58 | 60 | 63 | 65 |
| Расходы на персонал |  | млн руб. | 0 | 0 | 135 | 281 | 292 | 304 | 316 | 328 | 342 | 355 |
| Среднемесячная зарплата | 87,0 | тыс. руб. | 90,5 | 94,1 | 97,9 | 101,8 | 105,8 | 110,1 | 114,5 | 119,1 | 123,8 | 128,8 |
| Численность персонала |  | чел. | 0 | 0 | 115 | 230 | 230 | 230 | 230 | 230 | 230 | 230 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Оборотный капитал |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  | Цикл, дн. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Дебиторская задолженность | 30 | млн руб. | 0 | 0 | 37 | 77 | 80 | 83 | 87 | 90 | 94 | 97 |
| Запасы | 15 | млн руб. | 0 | 0 | 18 | 38 | 40 | 42 | 43 | 45 | 47 | 49 |
| Кредиторская задолженность | 15 | млн руб. | 0 | 0 | 18 | 38 | 40 | 42 | 43 | 45 | 47 | 49 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Чистый оборотный капитал |  | млн руб. | 0 | 0 | 37 | 77 | 80 | 83 | 87 | 90 | 94 | 97 |
| Прирост чистого оборотного капитала |  | млн руб. | 0 | 0 | 37 | 40 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Инвестиции |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Инвестиции в % от целевой выручки | 180% |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Распределение по периодам | ОК | % | 30% | 70% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Сумма инвестиций по периодам | 1 440 | млн руб. | 432 | 1 008 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Недвижимость | 35% | % | 151 | 353 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Оборудование | 60% | % | 259 | 605 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Нематериальные активы | 5% | % | 22 | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Начальная стоимость активов |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Недвижимость |  | млн руб. | 151 | 504 | 504 | 504 | 504 | 504 | 504 | 504 | 504 | 504 |
| Оборудование |  | млн руб. | 259 | 864 | 864 | 864 | 864 | 864 | 864 | 864 | 864 | 864 |
| Нематериальные активы |  | млн руб. | 22 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 | 72 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Амортизация начисляется с периода | 3 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Срок, лет |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Недвижимость | 20 | млн руб. | 0 | 0 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Оборудование | 10 | млн руб. | 0 | 0 | 86 | 86 | 86 | 86 | 86 | 86 | 86 | 86 |
| Нематериальные активы | 5 | млн руб. | 0 | 0 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 0 | 0 | 0 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Накопленная амортизация |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Недвижимость |  | млн руб. | 0 | 0 | 25 | 50 | 76 | 101 | 126 | 151 | 176 | 202 |
| Оборудование |  | млн руб. | 0 | 0 | 86 | 173 | 259 | 346 | 432 | 518 | 605 | 691 |
| Нематериальные активы |  | млн руб. | 0 | 0 | 14 | 29 | 43 | 58 | 72 | 72 | 72 | 72 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Остаточная стоимость активов |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Недвижимость |  | млн руб. | 151 | 504 | 479 | 454 | 428 | 403 | 378 | 353 | 328 | 302 |
| Оборудование |  | млн руб. | 259 | 864 | 778 | 691 | 605 | 518 | 432 | 346 | 259 | 173 |
| Нематериальные активы |  | млн руб. | 22 | 72 | 58 | 43 | 29 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Финансирование |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Доля собственного капитала | 30% | % |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Доля заемного капитала | 70% | % |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Вложения акционерного капитала |  | млн руб. | 129,6 | 302,4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Акционерный капитал в балансе |  | млн руб. | 129,6 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 |
| Дивиденды в % от чистой прибыли |  | % | 0% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% | 20% |
| Выплаты дивидендов |  | млн руб. | 0 | 0 | 0 | 29 | 33 | 37 | 42 | 49 | 53 | 56 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Поступление кредита |  | млн руб. | 322 | 771 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Возврат кредита |  | млн руб. | 0 | 0 | 54 | 184 | 233 | 253 | 275 | 95 | 0 | 0 |
| Задолженность в течение периода |  | млн руб. | 322 | 1 093 | 1 093 | 1 039 | 855 | 622 | 369 | 95 | 0 | 0 |
| Задолженность на конец периода |  | млн руб. | 322 | 1 093 | 1 039 | 855 | 622 | 369 | 95 | 0 | 0 | 0 |
| Ставка процентов | 5,0% | % | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% | 5,0% |
| Начисленные проценты |  | млн руб. | 16 | 55 | 55 | 52 | 43 | 31 | 18 | 5 | 0 | 0 |
| Целевой и фактический DSCR | 1,2 | раз | - | - | 1,20 | 1,20 | 1,20 | 1,20 | 1,20 | 3,62 | - | - |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Налоговые платежи |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Налог на прибыль | 20,0% | млн руб. | 0 | 0 | 0 | 36 | 41 | 47 | 53 | 62 | 66 | 70 |
| Налог на имущество | 2,2% | млн руб. | 3 | 11 | 11 | 10 | 9 | 9 | 8 | 8 | 7 | 7 |
| Социальные взносы | 30,0% | млн руб. | 0 | 0 | 40 | 84 | 88 | 91 | 95 | 99 | 102 | 107 |
| НДФЛ | 13,0% | млн руб. | 0 | 0 | 18 | 36 | 38 | 39 | 41 | 43 | 44 | 46 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Расчет платежей НДС | 20% |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| НДС с продаж |  | млн руб. | 0 | 0 | 90 | 187 | 195 | 202 | 211 | 219 | 228 | 237 |
| НДС с операционных расходов |  | млн руб. | 0 | 0 | -27 | -57 | -59 | -62 | -64 | -67 | -69 | -72 |
| НДС с инвестиций |  | млн руб. | -86 | -202 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Баланс платежей НДС |  | млн руб. | -86 | -202 | 63 | 130 | 135 | 141 | 146 | 152 | 158 | 165 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Отчет о прибылях и убытках |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Доходы от продаж |  | млн руб. | 0 | 0 | 450 | 936 | 973 | 1 012 | 1 053 | 1 095 | 1 139 | 1 184 |
| Прямые издержки |  | млн руб. | 0 | 0 | -225 | -468 | -487 | -506 | -526 | -547 | -569 | -592 |
| Общепроизводственные издержки |  | млн руб. | 0 | 0 | -22 | -47 | -49 | -51 | -53 | -55 | -57 | -59 |
| Коммерческие издержки |  | млн руб. | 0 | 0 | -2 | -5 | -5 | -5 | -5 | -5 | -6 | -6 |
| Административные издержки |  | млн руб. | 0 | 0 | -22 | -47 | -49 | -51 | -53 | -55 | -57 | -59 |
| Налог на имущество |  | млн руб. | -3 | -11 | -11 | -10 | -9 | -9 | -8 | -8 | -7 | -7 |
| **EBITDA** |  | млн руб. | **-3** | **-11** | **167** | **360** | **375** | **391** | **408** | **425** | **443** | **461** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Амортизация |  | млн руб. | 0 | 0 | -126 | -126 | -126 | -126 | -126 | -112 | -112 | -112 |
| Проценты по кредитам |  | млн руб. | -16 | -55 | -55 | -52 | -43 | -31 | -18 | -5 | 0 | 0 |
| Налогооблагаемая прибыль |  | млн руб. | -19 | -66 | -13 | 182 | 206 | 234 | 263 | 308 | 331 | 350 |
| Налог на прибыль |  | млн руб. | 0 | 0 | 0 | -36 | -41 | -47 | -53 | -62 | -66 | -70 |
| **Чистая прибыль** |  | млн руб. | **-19** | **-66** | **-13** | **145** | **165** | **187** | **210** | **247** | **265** | **280** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Отчет о движении денежных средств |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Чистая прибыль |  | млн руб. | -19 | -66 | -13 | 145 | 165 | 187 | 210 | 247 | 265 | 280 |
| Амортизация |  | млн руб. | 0 | 0 | 126 | 126 | 126 | 126 | 126 | 112 | 112 | 112 |
| Прирост чистого оборотного капитала |  | млн руб. | 0 | 0 | -37 | -40 | -3 | -3 | -3 | -3 | -4 | -4 |
| **Операционные денежные потоки** |  | млн руб. | **-19** | **-66** | **76** | **231** | **288** | **310** | **333** | **355** | **373** | **387** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Недвижимость |  | млн руб. | -151 | -353 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Оборудование |  | млн руб. | -259 | -605 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Нематериальные активы |  | млн руб. | -22 | -50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Инвестиционные денежные потоки** |  | млн руб. | **-432** | **-1 008** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Поступления собственного капитала |  | млн руб. | 130 | 302 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Поступления кредитов |  | млн руб. | 322 | 771 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Выплаты кредитов |  | млн руб. | 0 | 0 | -54 | -184 | -233 | -253 | -275 | -95 | 0 | 0 |
| Выплаты дивидендов |  | млн руб. | 0 | 0 | 0 | -29 | -33 | -37 | -42 | -49 | -53 | -56 |
| **Финансовые денежные потоки** |  | млн руб. | **451** | **1 074** | **-54** | **-213** | **-266** | **-290** | **-317** | **-144** | **-53** | **-56** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Суммарный денежный поток |  | млн руб. | 0 | 0 | 22 | 18 | 22 | 19 | 17 | 211 | 320 | 332 |
| Деньги на начало периода |  | млн руб. | 0 | 0 | 0 | 22 | 40 | 62 | 81 | 98 | 309 | 629 |
| Деньги на конец периода |  | млн руб. | 0 | 0 | 22 | 40 | 62 | 81 | 98 | 309 | 629 | 960 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Баланс |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Недвижимость |  | млн руб. | 151 | 504 | 479 | 454 | 428 | 403 | 378 | 353 | 328 | 302 |
| Оборудование |  | млн руб. | 259 | 864 | 778 | 691 | 605 | 518 | 432 | 346 | 259 | 173 |
| Нематериальные активы |  | млн руб. | 22 | 72 | 58 | 43 | 29 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Суммарные долгосрочные активы |  | млн руб. | 432 | 1 440 | 1 314 | 1 188 | 1 062 | 936 | 810 | 698 | 587 | 475 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Запасы |  | млн руб. | 0 | 0 | 18 | 38 | 40 | 42 | 43 | 45 | 47 | 49 |
| Дебиторская задолженность |  | млн руб. | 0 | 0 | 37 | 77 | 80 | 83 | 87 | 90 | 94 | 97 |
| Денежные средства |  | млн руб. | 0 | 0 | 22 | 40 | 62 | 81 | 98 | 309 | 629 | 960 |
| Суммарные текущие активы |  | млн руб. | 0 | 0 | 77 | 155 | 182 | 206 | 228 | 444 | 769 | 1 106 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **ИТОГО АКТИВЫ** |  | млн руб. | **432** | **1 440** | **1 391** | **1 343** | **1 244** | **1 142** | **1 038** | **1 142** | **1 356** | **1 581** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Акционерный капитал |  | млн руб. | 130 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 | 432 |
| Нераспределенная прибыль |  | млн руб. | -19 | -85 | -99 | 18 | 150 | 299 | 468 | 665 | 877 | 1 101 |
| Суммарный собственный капитал |  | млн руб. | 110 | 347 | 333 | 450 | 582 | 731 | 900 | 1 097 | 1 309 | 1 533 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Кредиты |  | млн руб. | 322 | 1 093 | 1 039 | 855 | 622 | 369 | 95 | 0 | 0 | 0 |
| Кредиторская задолженность |  | млн руб. | 0 | 0 | 18 | 38 | 40 | 42 | 43 | 45 | 47 | 49 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **ИТОГО ПАССИВЫ** |  | млн руб. | **432** | **1 440** | **1 391** | **1 343** | **1 244** | **1 142** | **1 038** | **1 142** | **1 356** | **1 581** |
| Контроль сходимости баланса | OK |  | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Показатели эффективности |   |   | Год 1 | Год 2 | Год 3 | Год 4 | Год 5 | Год 6 | Год 7 | Год 8 | Год 9 | Год 10 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Свободный денежный поток акционера, FCFE | млн руб. | -130 | -302 | 22 | 47 | 55 | 57 | 59 | 260 | 373 | 387 |
| Ставка дисконтирования | 15,0% |  | 15,0% | 15,0% | 15,0% | 15,0% | 15,0% | 15,0% | 15,0% | 15,0% | 15,0% | 15,0% |
| Индекс дисконтирования |  | раз | 1,00 | 0,87 | 0,76 | 0,66 | 0,57 | 0,50 | 0,43 | 0,38 | 0,33 | 0,28 |
| Дисконтированный FCFE |  | млн руб. | -130 | -263 | 16 | 31 | 32 | 28 | 25 | 98 | 122 | 110 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Чистая приведенная стоимость, NPV | **70** | млн руб. |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Внутренняя норма рентабельности, IRR | **18%** | % |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Недисконтированная окупаемость проекта | млн руб. | -130 | -432 | -410 | -363 | -308 | -251 | -193 | 68 | 440 | 828 |
| Дисконтированная окупаемость проекта |  | млн руб. | -130 | -393 | -376 | -345 | -314 | -285 | -260 | -162 | -40 | 70 |

1. https://ugmrn55.tu.rostransnadzor.gov.ru/deyatel-nost/лицензирование/reestr-liczenzij [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.fedstat.ru/indicators/ [↑](#footnote-ref-2)
3. Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) заказала исследование рынка водного транспорта России, которое подготовило аналитическое агентство Infoline [↑](#footnote-ref-3)
4. https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/09/21/887661-rechnih-sudah [↑](#footnote-ref-4)
5. https://minpromtorg.gov.ru/activities/industry/otrasli/sudostroi/#collapseOne [↑](#footnote-ref-5)
6. https://docs.cntd.ru/document/563615576?marker=6540IN [↑](#footnote-ref-6)
7. https://depeconom.admhmao.ru/upload/iblock/f17/transport.pdf [↑](#footnote-ref-7)
8. https://ugra-news.ru/article/13022018/62701 [↑](#footnote-ref-8)