



ГУСАК ОЛЕГ ВАСИЛЬОВИЧ



Презентація кандидата

Конкурсний відбір на посаду керівника
Державного підприємства

“Маріупольський морський торговельний порт”

Листопад 2016



У результаті проведеного аналізу й виявлених обставин, я дійшов висновку про те, що в інтересах держави й суспільства

Пропоную реформувати **систему управління** в мариупольському морському порту й забезпечити **доступ інвестицій приватного капіталу** на державне підприємство на взаємовигідних умовах.

Удосконалити **маркетингову стратегію** щодо послуг мариупольського морського порту і за допомогою інвесторів поширити рекламу послуг порту як на території України, так і за її межами. Вкрай необхідним є упорядкування структури, одночасно із створенням сучасного маркетингового підрозділу за рахунок оптимізації управлінського апарату порту

Ключові реформи, необхідні для стабілізації роботи ДП «ММТП»:



- розвиток транспортної інфраструктури,
- широке залучення транзитних вантажопотоків,
- поліпшення інвестиційного клімату,
- підвищення безпеки,
- екологічна та енергоефективність виробництва,
- оптимізація структури підприємства

НАБЛИЖЕННЯ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОГО РІВНЯ
ЛОГІСТКИ ТА ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

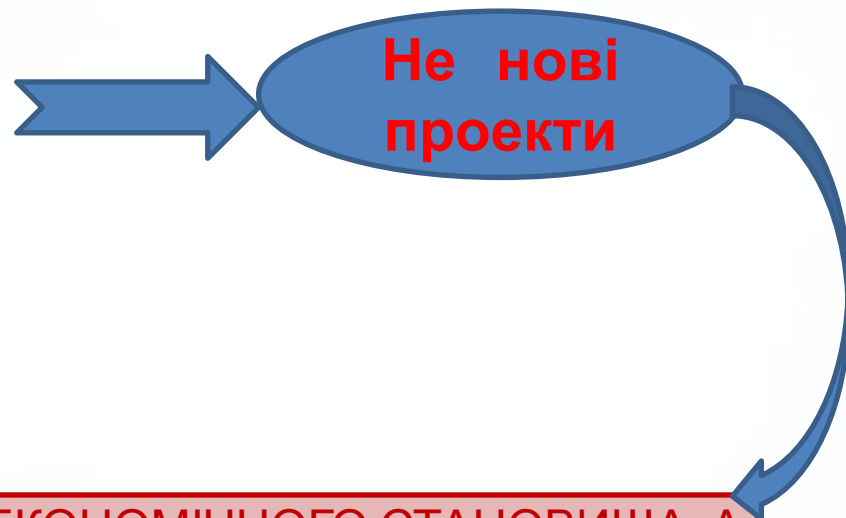
Інвестпроекти, що реалізуються:



Будівництво комплексу з
перевалки олії



Зерновий термінал



**Не нові
проекти**

**НЕ ВИРІШУЮТЬ ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІЧНОГО СТАНОВИЩА, А
ПРОБЛЕМИ Є ДОСИТЬ ЗНАЧНИМИ**

(відповідно до даних Центру транспортних стратегій)

http://cfts.org.ua/news/2016/10/11/mariupolskiy_morport_sokratil_perevalku_gruzov_na_19_v_yan_vare_sentyabre_36942

А також, Фінансового плану підприємства на 2016 рік

■ **Маріупольський морський порт за підсумками роботи в січні-вересні 2016 скоротив перевалку вантажів на 19% порівняно з аналогічним періодом минулого року.**

- Потік сухих сипких вантажів зменшився на 38,5%.

- Більше половини вантажопотоку припала на руду - 1,299 млн тонн (- 37,1%).

- Будівельних вантажів перевалені 76 тис. тонн (- 8,3%),

- вугілля - 174 тис. тонн (- 83,4%).

Чавуну перевалені 916 тис. тонн (+7,6%),

- металопрокату - 1,091 млн тонн (- 7,5%),

тобто динаміка переважно негативна.

■ **Потреба Маріупольського порту в інвестиціях у розвиток виробництва на 2016 рік оцінюється у розмірі 218,0 млн. грн. без урахування ПДВ**

АЛЕ відповідно до фінансового плану на 2016 рік вся Інвестиційна діяльність планується за рахунок власних коштів

■ **Відповідно до фінансового плану у порівнянні з 2015 роком, у поточному році МАЙЖЕ ВДВІЧІ скоротяться витрати на модернізацію порталних кранів та обладнання, а також, майже у 9 разів контейнерної вантажопереробки**



АТО

Об'єктивним є той факт, що через проведення АТО змінилася структура вантажів в порту. Відсутність вугілля і продуктів вугільної галузі, а також, продукції глиняних кар'єрів північної частини області робить необхідним **терепрофілювання** порту на інші види вантажів. Кризові часи – це відмінний час утілювати нові ідеї.

Ще одним гальмівним фактором є **високі портові збори**.

Під час виїзного засідання комітету Верховної Ради України з питань транспорту в Маріуполі (22.06.2016) зазначалося, що усі види зборів у Маріупольському порту в три рази вище, ніж в портах Туреччини, які є основними конкурентами по експорту рулонів, а також, не можуть конкурувати із Росією.

Як НАША пропозиція для обговорення – диференціація портових зборів по схемі 70/30



Маріупольський порт –
це морські ворота
регіону, але
морські порти
(термінали) -
залежний елемент
комплексу
транспортної
інфраструктури



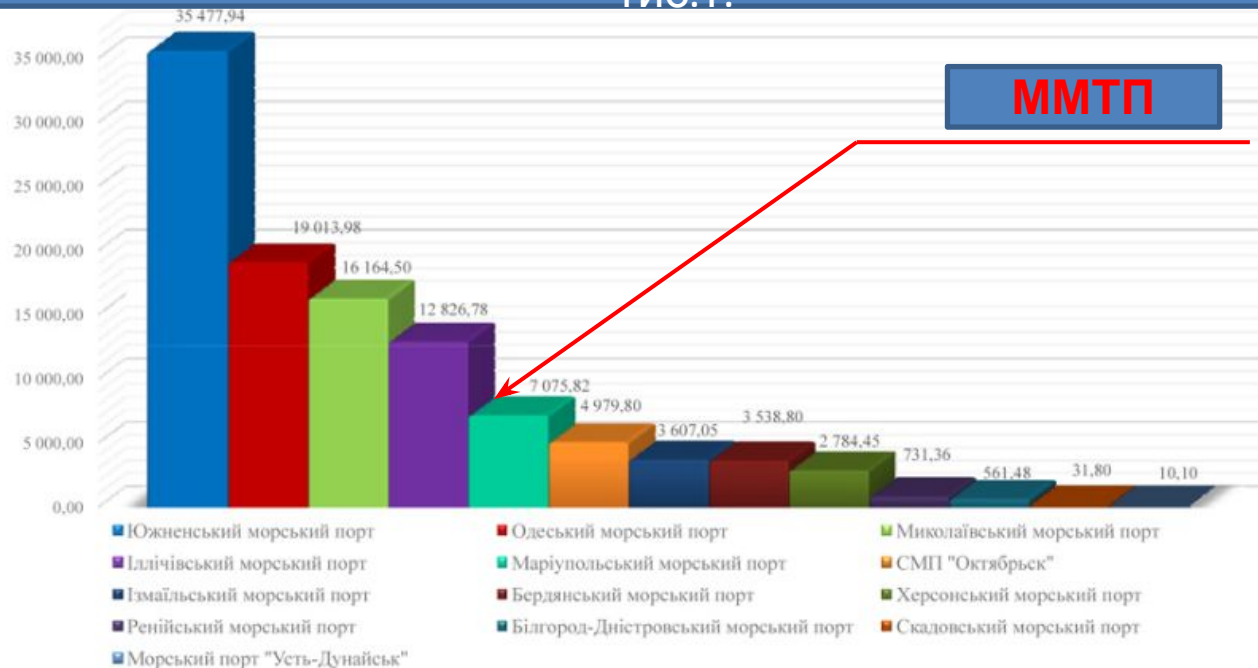
9 листопада після реконструкції був відкритий перегін **Камиш-Зоря-Волноваха**, завдяки чому збільшиться пропускна спроможність до 23 пар вантажних і 4 пасажирських потягів в добу, що буде ключовим фактом для збільшення вантажопотоку порту і відновлення колишніх видів вантажів.

КОНЦЕССІЯ



На морські порти України припадає до 70 відсотків обсягу українського імпорту - 158 млн тонн вантажу і транзиту поставки. Отже саме портова галузь – та “золота жила”, найбільш пріоритетна для нашої економіки яка при грамотному використанні значно підвищить конкурентоспроможність України у Чорноморському регіоні.

Вантажообіг морських портів України за 9 місяців 2016 р.,
ТИС.Т.



КОНЦЕССІЯ

У існуючих економічних умовах, а також, як показує досвід, для того, щоб зробити порт інвестиційно-привабливим, необхідно вирішити питання **державно-приватного партнерства**, однією з форм якого є **концесія**.

В Україні, згідно з чинним законодавством, приватизація портів неможлива, проте, нині **розробляється законопроект про концесію**, який пишеться при активній підтримці ЄБРР, має бути закінчений найближчими місяцями. Законопроектом передбачається **концесія як окремий випадок приватизації на 25 років**.

ПРИВАТИЗАЦІЯ

КОНЦЕСІЯ НА 25
РОКІВ

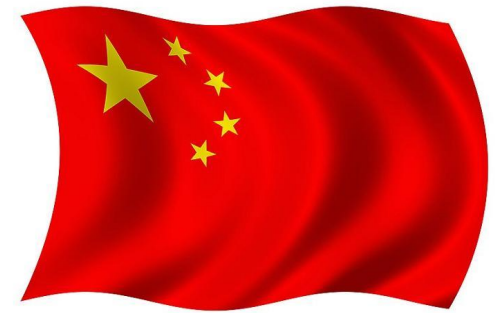


КОНЦЕССІЯ



Існує величезна зацікавленість китайських інвесторів в пайовій участі логістичної інфраструктури півдня України, при цьому необхідними умовами є:

ПЕРЕДАЧА
ТЕРМІНАЛІВ У
КОНЦЕСІЮ



Проведення
торгів за
системою
Prozorro

Значна
зацікавленість
транзитом



Значне скорочення транзиту останніми роками змусило керівників українських портів шукати вантажі на внутрішньому ринку і звернути увагу на **перевалку зернових**.

А оскільки ринок зернових в Україні орієнтується на світові ціни, тому основний дохід експортерів пов'язаний з **економією на логістиці**. Значить, розвиток зернового терміналу в майбутньому, необхідно проводити з орієнтацією на **логістичний перевалочний центр (хаб)**. А зараз наземна логістика в Маріупольському порту значно втратила в ціні.

НЕОБХІДНІСТЬ АДМІНІСТРАТИВНОЇ РЕФОРМИ



	Код рядка	Факт 2014	План 2015 (затверд.)	Факт 2015 (очікув.)	План 2016	план 2016 до очік. факту 2015, %
Матеріальні затрати, усього	001	144302	153401	165201	183300	111,0%
у тому числі, паливо та енергія	001/2	70459	78786	94911	104600	110,2%
Витрати на оплату праці	002	259151	277827	291400	351762	120,7%
Відрахування на соціальні заходи	003	94189	100851	97594	77 388	79,3%
Амортизація	004	129234	132328	132007	134271	101,7%
Інші операційні витрати	005	196910	131918	479216	178 920	37,33%
Усього	006	823786	796325	1165418	925 640	79,4%

Окремим пунктом слід зазначити необхідність **адміністративної реформи** на підприємстві та упорядкування структури.

Так, досить ефективними оптимізаційними заходами є **скорочення адміністративних витрат**, зменшення кількості управлінського персоналу пропорційно штатній кількості. Тобто забезпечення норм **співвідношення чисельності керівників, фахівців і інших службовців**.

Потребує перегляду як кількість адміністративно-управлінського апарату, так і відповідність структури реальному фінансовому становищу підприємства.

РОЗВИТОК КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Аналіз вантажопереробки за номенклатурою

Таблиця 1
тис. тн

	2014	2015	2016	план 2016 до плану 2015
	факт	план	план	
Метали	6653,2	3319	4200	126,5%
Руда (каботаж)	999,4	3380	2397	70,9%
Вугілля, кокс	2133,5	813	1619	199,1%
Глина насипом	1588,3	528	115	21,8%
Олія наливом	116,2	100	110	110,0%
Зернові	496,4	300	351	117,0%
Контейнери, інші	85,8	60	8	13,3%
Усього:	12072,8	8500	8800	103,5%



Розвиток морського торгового порту разом з довгостроковими комерційними проектами не заперечує наявність короткострокових проектів і проектів муніципальної інфраструктури. Так, короткостроковим проектом може бути термінал контейнерних перевезень товарів широкого споживання. При пайовій участі міського/обласного бюджетів організуються оптові продуктові (промтоварні) центри, аналогічні ринку " Господар" в Донецьку, зруйнованому в результаті АТО або ринку "7 кілометр" в Одесі.

Проектом муніципальної інфраструктури можуть бути пасажирські перевезення. В умовах відсутності діючого аеропорту в області і великого попиту на пасажирські перевезення на короткі відстані (типу " Ракет") і середні відстані (туристичні поїздки Болгарія-Туреччина).



Кілька років тому було створено ГП "Адміністрація морських портів України". Поточну діяльність ГП "Адміністрація морських портів України" (АМПУ) **важко оцінити як ефективну.**

З адміністративної структури, завдання якої було розробляти проекти і інвестувати в розвиток портів, АМПУ перетворилася тільки на контролюючу структуру. Зараз вона не допомагає розвиватися галузі, а шукає можливості обкласти його додатковим фінансовим тягарем.

Висновок - потрібна державна воля в перепрофілювання діяльності АМПУ в аналог Фонду. АМПУ проводить реальний пошук інвесторів або пропонує інвестпроект. Механізм наповнення - процентні відрахування від прибутку від інвестиційних заходів. Механізм роботи - обернено пропорційний - чим більше прибутку, тим більше засобів залишиться на підприємстві.

ОТЖЕ, підсумовуючи сказане:



- На посаді керівника ДП «ММТП» маю намір
- провести глибокий аналіз,
 - після чого підготувати пропозиції щодо подальшого розвитку діяльності порту;
 - залучення інвесторів;
 - поліпшення соціального клімату в порту;
 - залучення всіх профспілок порту до інформаційної роботи, спрямованої на досягнення такої мети, як розвиток діяльності порту, яка вигідна не тільки власнику підприємства, а також рядовим найманим працівникам.

Профспілки повинні повірити керівнику порту і це дасть реальну можливість керівнику порту за допомогою профспілок згуртувати трудовий колектив, підвищити авторитет керівництва, що дозволить у кінцевому підсумку значно збільшити продуктивність праці та стабілізувати діяльність підприємства, припинити масові конфлікти, які наразі мають місце в мариупольському порту.



Слід розробити пропозиції та впровадити можливі проекти щодо зміни логістики з доставки вантажів залізничним транспортом у порт.

Зміна логістики дозволить розвантажити автомобільні центральні міські магістралі, що приведе в кінцевому підсумку до поліпшення екологічної ситуації в м. Маріуполі.

Я маю намір зацікавити великі приватні підприємства міста до здійснення ними інвестицій, спрямованих на зміну логістики. Такі зміни логістики не вимагають значних витрат, але дозволять повернути Маріуполю статус міста-курорту. А це у свою чергу наповнить бюджет і приверне тих інвесторів, які бажають здійснити інвестиції в курортний і туристичний бізнес.

Розвиток прифронтового міста і поліпшення якості життя в ньому, на мою думку, підвищить статус України і на світовому рівні.



ДЯКУЮ ЗА УВАГУ!!!