

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОРАБЛЕБУДУВАННЯ
ІМЕНІ АДМІРАЛА МАКАРОВА



Кафедра економіки та організації
виробництва

“ДОПУЩЕНИЙ ДО ЗАХИСТУ”

Завідувач кафедри

_____ О.П. Гурченков

“ _ ” _____ 2020 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему: «Розробка та обґрунтування заходів щодо розвитку
підприємства у морегосподарському комплексі»

Робота на здобуття другого (магістерського) рівня
за спеціальністю 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»
освітня програма - «Бізнес та приватне підприємництво»
освітня кваліфікація – магістр

Науковий керівник

_____ д.е.н., доц. О.М. Майстренко
(підпис)

Здобувач

_____ В.А. Головчун
(підпис)

Миколаїв - 2020

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕСІЇ ЯК МОДЕЛІ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА.....	9
1.1 Міжнародний досвід державно-приватного партнерства в контексті попередження та реагування на надзвичайні ситуації.....	9
1.2 Розвиток державно-приватного партнерства як механізм активізації інвестиційної діяльності в Україні.....	14
1.3 Проблеми та перспективи концесійних відносин як форми державно- приватного партнерства.....	23
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА РЕЗУЛЬТАТІВ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДП «СТИВІДОРНА КОМПАНІЯ «ОЛЬВІЯ».....	30
2.1 Характеристика ДП «СК Ольвія».....	30
2.2 Оцінка стану й динаміки виробничих ресурсів ДП «СК Ольвія».....	33
2.3 Оцінка результативності роботи ДП «СК Ольвія».....	47
РОЗДІЛ 3. ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ АКТИВІЗАЦІЇ КОНЦЕСІЙНИХ ВІДНОСИН У МОРЕГОСПОДАРСЬКОМУ КОМПЛЕКСІ.....	65
3.1 Особливості Методики розрахунку концесійних платежів.....	65
3.2 Перспектива розвитку концесійних відносин на ДП «СК «Ольвія»....	69
3.3 Оцінка економічної ефективності інвестицій в інфраструктурний проект – «Спеціалізований термінал Південний».....	71
РОЗДІЛ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ НА ДП «СТИВІДОРНА КОМПАНІЯ «ОЛЬВІЯ».....	101
ВИСНОВКИ.....	131
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	133

ВСТУП

Актуальність теми. Забезпечення державою високого рівня безпеки громадян в умовах надзвичайних ситуацій нині стає все більш складним завданням, і Україна, у тому числі декларуючи свої євроінтеграційні устремління, повинна демонструвати та доводити на практиці підвищення ефективності всіх державних механізмів, що забезпечують безпеку людини і громадянина, суспільства і держави. Тому виникла необхідність задіяти додаткові ресурси для здійснення ефективних заходів попередження і реагування на загрози різної природи, у тому числі через розширення співпраці між державним і приватним секторами.

Про концесію, як один з найбільш успішних механізмів залучення інвестицій в інфраструктурні проекти, говорять вже не перший рік. В світі концесія працює давно, а от в Україні успішно реалізованих проектів ще не було.

Однією з ключових перешкод, що заважають втіленню концесійних планів, є законодавча база, яка, як виявилось, не є інвестиційно привабливою. Тому Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) виділив кошти для написання нового закону. Тим часом, поки готується закон, який повинен бути зрозумілим для іноземних та вітчизняних інвесторів, Міністерство інфраструктури України (МІУ) спільно з Проектним офісом з державно-приватного партнерства (ДПП) готує перші пілотні проекти.

Впровадження моделі державно-приватного партнерства – це новий досвід для України. Серед завдань офісу: внесення змін в українське законодавство в сфері ДПП та реалізація трьох пілотних проектів, а саме передача в концесію ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», ДП «Херсонський морський торговельний порт» та залізнично-поромного комплексу ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ».

Проектний офіс вже розробив План дій з підготовки пілотних проектів з чіткими термінами реалізації і перейшов до їх практичної реалізації.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Питаннями впровадження практики використання державно-приватного партнерства у сфері інфраструктури, зокрема, однієї із форм ДПП, концесії, присвячені роботи таких вчених, як О. Первомайський, С. Зубченко, О. Шевченко, Л. Дмитриченко, В. Варнавський, Є. Котов, Ф. Узунов, І. Мерзлов, Н. Оленцевич, А. Шохін, Н. Мущинська, Г. Панікар. Велику увагу поширенню ДПП приділяють й вітчизняні вчені, зокрема такі, як: В. Вакуленко, О. Соловійова, М. Василенко, П. Яковлев, Б. Винницький, Н. Папп, О. Берданова та інші.

Співпраця державного та приватного секторів є рушійною силою соціально-економічного розвитку будь-якої країни. Об'єднання зусиль та ресурсів держави та бізнесу дозволяє плідно розв'язувати суспільно значимі проблеми та сприяти подальшому розвитку країни.

Останнім часом, ця форма співпраці набирає все більшого розмаху у всьому світі. Україні, яка перебуває у стані трансформації, необхідно опиратися на світовий досвід щодо впровадження концесійних договорів та адаптувати їх до вітчизняних реалій. Врахування світових тенденцій, вивчення закордонних механізмів, інструментів та принципів побудови державно-приватного партнерства дозволить Україні вирішити важливі соціально-економічні проблеми.

Отже, впровадження концесії, як найуспішнішого механізму залучення інвестицій в інфраструктурні проекти, є необхідною умовою розвитку ефективної економіки, тому впровадження моделі державно-приватного партнерства в Україні є актуальною проблемою і зумовлює вибір мети, об'єкта та предмету дослідження випускної магістерської роботи.

Мета та завдання дослідження. Метою магістерської роботи є узагальнення та розвиток науково-теоретичних засад визначення понять «державно-приватне партнерство» та «концесія», дослідження проблем та перспектив концесійних відносин як форми державно-приватного партнерства, а також розроблення практичних рекомендацій щодо

впровадження концесії на підприємстві. Концесія не є новою формою господарювання. Вона в різних видах існує, можливо, приблизно стільки ж, скільки існує держава. Це пояснюється тим, що держави завжди делегували управління своєю власністю тим або іншим суб'єктам господарської діяльності і держави були обов'язковою стороною концесійного договору. На нинішньому етапі питання власності та інституційних змін в галузях, які ще двадцять років тому знаходилися виключно у державній власності і державному управлінні (електроенергетика, залізничний, автодорожній, морський і повітряний транспорт, комунальне господарство), є першочерговими. Бо без чіткого закріплення за власником прав і обов'язків, прозорості бази даних (що і кому належить), без пошуку форм фінансування великих проектів вперед не просунутися.

Досягнення окресленої мети передбачає вирішування таких завдань:

- уточнити сутність та зміст поняття «концесія»;
- проаналізувати економічний потенціал ДП «СК «Ольвія»;
- сформуванню техніко-економічного обґрунтування проекту концесії ДП «СК «Ольвія»;
- оцінити транспортну і комерційну життєздатність та конкурентоспроможність підприємства;
- відобразити основні ризики та їх можливий вплив на реалізацію концесійного проекту та надати заходи з мінімізації основних ризиків.

Об'єктом дослідження є процес реалізації пілотного проекту концесії ДП «СК «Ольвія».

Предметом дослідження є теоретичні та методичні засади формуванням техніко-економічного обґрунтування проекту концесії «Спеціалізований термінал Південний».

Методологічна основа і методи дослідження. Теоретичною і методологічною основою роботи є фундаментальні положення економічної теорії, наукові праці і методичні розробки провідних вітчизняних і

зарубіжних вчених з питань реалізації державно-приватного партнерства в Україні.

Для досягнення визначеної мети та розв'язання поставлених у роботі завдань використано такі методи дослідження: порівняльного аналізу та узагальнення; методи маркетингових досліджень; системного і статистичного аналізу; метод економіко-математичного моделювання; графічний і табличний.

Інформаційною базою дослідження є публікації вітчизняних та зарубіжних науковців і практиків з тематики державно-приватного партнерства; Закони України, нормативно-правові акти Верховної Ради України, Кабінету міністрів України та Міністерства інфраструктури України; статистичні дані Державної служби статистики України; аналітичні матеріали інформаційних агенцій України та зарубіжних країн; первинні документи фінансової звітності ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»; матеріали авторських досліджень.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у поглибленні теоретико-методологічних та методичних положень щодо реалізації проекту концесії на реально діючому підприємстві морегосподарського комплексу.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання запропонованих розрахунків для впровадженні Проекту у діяльності промислових підприємств, що сприятиме не лише зростанню їх прибутку, а й виступатиме результатом підвищення ефективності господарювання.

Апробація результатів. Основні положення роботи відображені у науковій статті, підготовленої до Міжнародної науково-практичної конференції: Стратегічні орієнтири розвитку національної економіки в умовах перманентних кризових явищ (НУК, Миколаїв, грудень 2020 р).

Публікації. За результатами конференції опубліковані тези доповіді: Головчун В.А., Проблеми та перспективи концесійних відносин як форми державно-приватного партнерства / Головчун В.А. // Тези до Всеукраїнських

економічних читань: Перспективи морської економічної діяльності в контексті індустрії 4.0 (НУК, Миколаїв, грудень 2020 р).

Обсяг і структура роботи. Магістерська робота складається із вступу, чотирьох розділів, висновку, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг роботи – ___ сторінок, у т.ч. ___ таблиць та ___ рисунків, ___ додатки. Список використаних джерел налічує ___ найменування.

Розділ 1

МОДЕЛЬ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА

1.1 Міжнародний досвід державно-приватного партнерства в контексті попередження та реагування на надзвичайні ситуації

Досвід як економічно розвинутих країн, так і країн, що розвиваються та вирішують складні завдання з відбудови національної економіки в несприятливих умовах, переконливо доводить, що проекти в сфері державно-приватне партнерства дозволяють в стислі строки залучити приватний капітал в інфраструктурні проекти та забезпечити стрімке економічне зростання навіть за відсутності значних державних вкладень.

Державно-приватне партнерство (далі – ДПП) являє собою рівноправне та взаємовигідне співробітництво між державою, територіальними громадами (в особі відповідних органів державної влади чи місцевого самоврядування) та приватними інвесторами у межах реалізації проектів, спрямованих на вирішення важливих для території соціально-економічних проблем.

В розвинених країнах світу державно-приватне партнерство є поширеною практикою, яка не просто добре зарекомендувала себе під час реагування на надзвичайні ситуації природного та техногенного походження, а й дозволяє підвищити готовність населення та об'єктів промисловості до таких ситуацій. Наприклад, в США вже звичним стає залучення ресурсів приватних компаній (у вигляді надання постраждалим продуктів харчування, води, притулку, транспорту) при реагуванні та мінімізації наслідків стихійних лих.

Ефективне державно-приватне партнерство визнається важливою вимогою для забезпечення стійкості так званої критичної інфраструктури в США («системи та об'єкти, фізичні чи віртуальні, настільки життєво важливі для держави, що недієздатність або знищення таких систем чи об'єктів

підриває національну безпеку, економіку, здоров'я або безпеку населення, або має своїм результатом будь-яку комбінацію з переліченого вище» [3]). Правові основи такого співробітництва визначені в Директиві президента США з національної безпеки № 7 [4] та Плані захисту національної інфраструктури [5]. В п. 25 названої директиви на Міністерство внутрішньої безпеки та федеральні агентства, що відповідають за окремі сектори критичної інфраструктури, покладається завдання щодо співпраці з приватними компаніями, яким належать об'єкти критичної інфраструктури, за такими напрямками:

- визначення, встановлення пріоритетів та координації дій із захисту критичної інфраструктури та основних природних ресурсів;
- полегшення обміну інформацією про фізичні та кіберзагрози, вразливості, інциденти, потенційні заходи із захисту та кращий практичний досвід.

У Франції концесійна практика налічує більше ніж столітню історію. Ще 1882 року був укладений контракт муніципальної влади на 15 років з братами Перрьє, які зобов'язалися постачати воду до Парижа. Нині близько 70 % населення французької столиці забезпечують водою приватні фірми на умовах концесії. Міжнародні концесії в першій половині минулого століття використовувалися капіталістичними державами для забезпечення себе нафтою і збереження економічного впливу в країнах, що розвивалися. Концесії в Катарі, Кувейті, Омані і в низці інших країн поширювалися на всю територію держави. Компанія "Бахрейн петролеум компані" отримала концесію на 91 рік, "Кувейт ойл компані" – на 92 роки. Північноафриканські і близькосхідні концесії надавали Заходу право на видобуток, переробку і збут нафти, будівництво нафтопроводів і портів. Концесії стали одним з основних інструментів продовження колоніальної політики. Нині в Європі і Америці концесіонерами в більшості своїй є великі монополії всередині країни [5]. В Росії ця форма залучення інвестицій активно використовувалася до революції. Наприклад, практично вся мережа залізниць в 60-90-ті роки ХІХ

століття була побудована на основі концесій. Росія мала концесії і за кордоном. Так, Китайсько-Східна залізниця була російською концесією в Китаї. Найбільший концесійний проект останніх років – це будівництво тунелю під протокою Ла-Манш. Він сполучив Францію з Великою Британією. Роль концесій в світовій економіці зростає. Якщо впродовж ХХ століття концесії знаходили застосування переважно в користуванні надрами, то в 1990-ті роки в концесію стали передаватися численні інші об'єкти державної власності. Нині концесії відіграють важливу роль в будівництві, реконструкції об'єктів транспортної інфраструктури, портової галузі тощо.

Узгодження та координація спільних дій відповідних органів виконавчої влади та приватного сектору здійснюється через функціонування координаційних рад (міжгалузеві, галузеві, регіональні тощо). В схожому форматі співпрацюють з приватним сектором в Канаді. Так, у Національній стратегії захисту критичної інфраструктури Канади [6] зазначається, що уряд Канади бере на себе:

- надання операторам і власникам об'єктів та систем критичної інфраструктури вчасної й точної інформації щодо загроз і ризиків;
- забезпечення місцевої влади та операторів об'єктів і систем критичної інфраструктури планами реагування на надзвичайні ситуації;
- залучення всіх заінтересованих сторін (федеральна влада, місцева влада, бізнесові кола, місцеві громади) до спільної роботи з визначення пріоритетів та ключових заходів щодо зменшення загроз критичній інфраструктурі у кожній з галузей економіки.

Різноманітні форми співробітництва в рамках державно-приватного партнерства отримали розвиток як в межах окремих країн-членів ЄС, так і на рівні самого ЄС. Поштовхом до розвитку державно-приватного партнерства на рівні ЄС стало офіційне повідомлення Європейської Комісії [7], в якому зауважується на необхідності створення загальноєвропейського механізму державно-приватного партнерства з метою підвищення стійкості до відмов складних технічних систем шляхом досягнення таких завдань:

- заохочування до обміну інформацією і узагальнення прикладів регулювання та практики забезпечення безпеки з метою покращення загального розуміння проблеми;
- обговорення пріоритетів державної політики, її цілей та критеріїв оцінки їх досяжності в даній галузі;
- розробки базових вимог до систем забезпечення технологічної безпеки та відмовостійкості;
- визначення та поширення передових підходів до забезпечення безпеки та стійкості до відмов.

Важливою формою державно-приватного партнерства є співробітництво державних силових структур з приватним сектором задля забезпечення безпеки людей у місцях масового перебування. На цій проблемі зосереджується увага у звіті «Державно-приватне партнерство при здійсненні захисту вразливих цілей: огляд досягнень та здобутків»[8], опублікованому Дослідницьким інститутом з проблем міжрегіональної злочинності та правосуддя ООН. В даному звіті визначені деякі основні принципи державно-приватного партнерства та представлені приклади їх практично застосування.

В більшості випадків механізм ДПП використовувався в країнах Європи саме для створення інфраструктурних об'єктів. Наприклад, у Фінляндії таким чином були побудовані центральні автошляхи, в Португалії – реконструйовані аеропорти та регіональні шляхи, у Франції – оновлено мережі водопостачання та побудовані швидкісні автомагістралі. У країнах із невисоким рівнем соціально-економічного розвитку проекти ДПП реалізуються насамперед у сферах транспортної інфраструктури та комунального господарства на основі договорів концесії.

На жаль, в Україні механізму державно-приватного партнерства в сфері попередження та реагування на надзвичайні ситуації приділяється недостатня увага як в базових нормативно-законодавчих актах, так і в роботі відповідних відомств, незважаючи на приватизацію багатьох потенційно-небезпечних

підприємств. Чинне українське законодавство регулює державно-приватне партнерство виключно з питань співробітництва між державою (в особі відповідних органів державної влади чи місцевого самоврядування) та приватними інвесторами у межах реалізації проектів, спрямованих на вирішення соціально-економічних проблем важливих для окремих адміністративно-територіальних одиниць [10]. На сьогодні через критичну зношеність основних фондів мереж життєзабезпечення в Україні забезпечення їх працездатності та безвідмовності потребує значних інвестицій.

Вивчення основних принципів та особливостей здійснення державно-приватного партнерства щодо попередження та реагування на надзвичайні ситуації, аналіз документів міжнародних організацій та досвіду провідних країн світу в цьому напрямку, а також аналіз ситуації в Україні, дозволяє зробити такі висновки.

1. Розширення співпраці між державним і приватним секторами є вкрай важливим для забезпечення безпеки людини, суспільства і держави в умовах, коли на перший план виходять невійськові загрози. Доцільність такого підходу підтверджено досвідом провідних країн світу.

2. Розвиток механізмів державно-приватного партнерства визнається однією з основних задач при побудові ефективної системи попередження та реагування на природні лиха, забезпеченні захисту критичної інфраструктури, організації безпеки місць масового перебування людей тощо.

3. В Україні, не зважаючи на досвід реагування на надзвичайні ситуації природного та техногенного характеру, розроблену нормативну базу в сфері цивільного захисту, регуляторних документів в сфері техногенної безпеки та практику роботи профільних відомств питання організації ефективного державно-приватного партнерства в згаданих сферах залишається не вирішеним.

1.2 Розвиток державно-приватного партнерства як механізм активізації інвестиційної діяльності в Україні

Державно-приватне партнерство визначено серед ключових механізмів реалізації політики модернізації економіки України, вирішення важливих соціально-економічних проблем. Висока ефективність ДПП як форми взаємодії держави та бізнесу доведена досвідом багатьох країн світу.

Сьогодні актуалізувались об'єктивні обставини для запровадження механізмів ДПП. Для реалізації масштабних модернізаційних проектів в різних секторах економіки потрібні значні інвестиційні ресурси, потужним джерелом яких може стати приватний бізнес. Водночас, в умовах післякризового розвитку зростає інтерес бізнесу до державної підтримки, яка дозволить знизити ризики приватних інвестицій, підвищити надійність інвестиційних проектів для кредитних організацій.

Розвиток ДПП для залучення інвестицій визначено одним із основних напрямів реалізації Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні [1] та Національних проектів.

Інституційно-правове забезпечення ДПП в Україні протягом тривалого часу формуються правові засади для розвитку окремих форм ДПП. Нині законодавчу базу розвитку ДПП становлять: Конституція України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, законодавчі акти України, серед яких:

- Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. № 2404-VI, який визначає правові, економічні та організаційні засади взаємодії держави та приватних партнерів, регулює відносини, пов'язані з підготовкою, виконанням і розірванням договорів, які підписуються в рамках ДПП, а також установлює гарантії дотримання прав і законних інтересів сторін цих договорів;

- Закон України «Про концесії» від 16.07.1999 р., який діє в редакції від 08.07.2011 р., визначає поняття та правові засади регулювання відносин

концесії державного та комунального майна з метою підвищення ефективності його використання і забезпечення потреб громадян України у товарах (роботах, послугах);

- Закон України «Про концесії на будівництво і експлуатацію автомобільних доріг» від 14.12.1999 р., який діє в редакції від 15.01.2009 р. № 891-VI, визначає особливості будівництва та/або експлуатації автомобільних доріг загального користування на умовах концесії;

- Закон України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів централізованого водо-, теплопостачання і водовідведення, що перебувають у комунальній власності» від 21.10.2010 р. № 2624-VI, яким передбачено спрощений порядок передачі в оренду чи концесію зазначених об'єктів, встановлення умов захисту капіталовкладень приватного інвестора.

Крім законів, окремі питання розвитку ДПП регулюються постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, положеннями та наказами центральних органів виконавчої влади, рішеннями місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування. Загалом лише на загальнодержавному рівні налічується кілька десятків нормативних актів, що безпосередньо регулюють питання ДПП.

Було прийнято низку нормативних документів щодо методик і процедур, пов'язаних із реалізацією ДПП [2]:

- Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.08.2013 № 739 "Про схвалення Концепції розвитку державно-приватного партнерства в Україні на 2013 - 2018 роки";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 11.04.2011 № 384 "Деякі питання організації здійснення державно-приватного партнерства";

- Постанова КМУ від 16.02.2011 № 232 "Про затвердження Методики виявлення ризиків здійснення державно-приватного партнерства, їх оцінки та визначення форми управління ними";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 09.02.2011 № 81 "Про затвердження Порядку надання приватним партнером державному партнеру

інформації про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 17.03.2011 № 279 "Про затвердження Порядку надання державної підтримки здійсненню державно-приватного партнерства";

- Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 27.02.2012 № 255 "Деякі питання проведення аналізу ефективності здійснення державно-приватного партнерства";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 11.12.1999 № 2293 "Про затвердження Переліку об'єктів права державної власності, які можуть надаватися в концесію";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 11.01.2012 № 71 "Про затвердження переліку об'єктів паливно-енергетичного комплексу права державної власності, які можуть надаватися в концесію";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 06.07.2000 № 1064 "Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг загального користування";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 12.04.2000 № 642 "Про затвердження Положення про проведення концесійного конкурсу та укладення концесійних договорів на об'єкти права державної і комунальної власності, які надаються у концесію";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 04.10.2000 № 1521 "Про затвердження Порядку проведення концесійного конкурсу на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 18.01.2000 № 72 "Про реєстр концесійних договорів";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 12.04.2000 № 639 "Про затвердження Методики розрахунку концесійних платежів";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 493 "Про затвердження Порядку проведення розрахунку плати за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 13.07.2000 № 1114 "Про затвердження Порядку визначення об'єктів концесії, концесіонерам яких можуть надаватись пільги щодо концесійних платежів, дотації, компенсації, та умов їх надання";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 12.04.2000 № 643 "Про затвердження Типового концесійного договору";

- Постанова Кабінету Міністрів України від 04.10.2000 № 1519 "Про затвердження Типового концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги".

Згідно цих документів, ще на етапі до підписання угоди про ДПП приватному партнерові потрібно пройти складні процедури узгоджень. Водночас, він не отримує від держави необхідних гарантій щодо виконання з її боку зобов'язань. Згідно затвердженого порядку, спочатку необхідно підписати контракт про ДПП та розпочати його реалізацію, а вже потім держава прийматиме рішення про надання фінансової підтримки, що не відповідає базовій сутності ДПП.

Таким чином, нормативно-правова база регулювання розвитку ДПП в Україні є дуже складною, багаторівневою і забюрократизованою, що в умовах високого рівня корупції створює ризики для ефективного використання цього механізму для активізації інвестиційної діяльності. Можна стверджувати, що це є одним із чинників відсутності реальних проектів ДПП, незважаючи на значну зацікавленість з боку потенційних приватних партнерів.

Існує також низка суперечностей у інституційному забезпеченні ДПП. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України є спеціально уповноваженим органом з питань державно-приватного партнерства. До його основних завдань віднесено формування та забезпечення реалізації політики

у сфері ДПП. Міністерство проводить моніторинг ефективності діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у сфері ДПП, організовує перевірки виконання договорів, укладених у рамках ДПП [3].

Водночас, Державне агентство з інвестицій та управління національними проектами України забезпечує реалізацію державної політики у сфері інвестиційної діяльності, ДПП та управління національними проектами, бере участь в укладенні та виконанні договорів концесії, інших договорів, забезпечує розробку та реалізацію проектів ДПП [4]. Окрім того, інші центральні органи виконавчої влади беруть участь у реалізації політики ДПП у відповідних сферах. Місцеві органи влади формують і забезпечують реалізацію політики розвитку ДПП на відповідному рівні управління. Така ситуація породжує дублювання функцій та виникнення суперечностей між органами влади.

Суттєвою перешкодою для практичного запуску інвестиційних проектів на засадах ДПП, особливо на регіональному та місцевому рівнях, є відсутність кадрового забезпечення із відповідним рівнем методологічної та методичної підготовки. Діяльність працівників структурних підрозділів, які відповідають за сферу інвестиційної діяльності, спрямована насамперед на перерозподіл бюджетних коштів, виділених на інвестиційну діяльність, а не на створення сприятливих умов для залучення приватного капіталу в реальний сектор економіки.

У Законі України «Про державно-приватне партнерство» ДПП визначено як співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами – підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору. Згідно закону, проекти ДПП повинні забезпечити вищу ефективність діяльності, ніж у разі її здійснення лише державним партнером, мати довготривалий характер (від 5

до 50 років), передбачати фінансування (або співфінансування) проекту з боку приватного партнера, розподіл відповідальності та ризиків між приватним і державним партнерами у процесі здійснення ДПП.

Такий підхід до розуміння ДПП в цілому відповідає загально визнаним вимогам до таких проектів, зокрема принципам, сформульованим Європейською Комісією [5]. Слід зазначити, що в різних країнах існує доволі широкий спектр форм співпраці в рамках ДПП. У деяких країнах поняття ДПП співвідноситься виключно з концесією, в інших – передбачає будь-яку форму аутсорсингу та спільних підприємств, створених державним та приватним секторами [6]. Проте на практиці частіше застосовується вужчий підхід, коли ДПП розглядається як рівноправне взаємовигідне співробітництво між державою і приватним бізнесом в процесі облаштування інфраструктури й надання публічних послуг за умови розподілу ризиків і відповідальності.

Слід зазначити, що ДПП має спільні риси з іншими формами розподілу функцій та передачі державою окремих функцій на виконання до сторонніх організацій, серед яких: державні закупівлі, аутсорсинг тощо. Відмінною особливістю проектів ДПП є те, що їхня взаємовигідність базується на спільній зацікавленості партнерів у ефективному використанні суспільного ресурсу на всіх стадіях життєвого циклу проекту: проектування, будівництва та експлуатації.

Українське законодавство містить широкий перелік сфер застосування ДПП, зокрема пошук, розвідка родовищ корисних копалин та їх видобування, виробництво, транспортування і постачання тепла та електроенергії, розподіл і постачання природного газу, будівництво та експлуатація об'єктів транспортної інфраструктури, машинобудування, збір, очищення та розподілення води, охорона здоров'я, туризм, оброблення відходів, управління нерухомістю тощо.

Створена в Україні законодавча база в цілому забезпечує регламентування та регулювання концесійної діяльності. За оцінками

європейських експертів, Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» є одним з найкращих в Європі у цій сфері.

Таким чином, враховуючи світовий досвід і фінансові можливості держави, в Україні для забезпечення ефективного запровадження механізму ДПП, принаймні на початковому етапі, доцільно зосередитись на реалізації проектів ДПП в кількох ключових сферах виключно на договірних засадах.

За даними Всесвітнього банку, концесійні угоди залишаються найпоширенішою формою державно-приватного партнерства. Це пов'язано з тим, що концесійні угоди встановлюють довгострокові, взаємовигідні, стабільні умови для концесійної діяльності. Укладання таких угод є альтернативою приватизації, оскільки держава передає концесіонеру тільки право володіння і користування об'єктом концесії, а також здійснює контроль за якістю обслуговування, екологічною безпекою, встановлює тарифи.

До складу проектів ДПП, згідно методології Світового банку[7], включено проекти, що реалізуються на основі договорів управління, оренди, концесії, продажу активів. При цьому проект вважається ДПП, якщо участь приватного партнера у його реалізації становить не менше 25 %, а проект продажу активів – якщо хоча б 5 % акцій належать приватним власникам. Такий підхід до розуміння ДПП не відповідає вимогам українського законодавства, згідно якого, зокрема, об'єкти ДПП не можуть бути приватизовані протягом усього строку дії угоди, об'єктами ДПП не можуть бути об'єкти, щодо яких прийнято рішення про приватизацію. Таким чином, наведені дані моніторингу Світового банку не можна вважати ілюстрацією реального стану розвитку ДПП в Україні. Між тим, офіційна систематизована інформація щодо ДПП в Україні відсутня.

Загалом слід констатувати, що практичне застосування ДПП не набуло достатнього розвитку в Україні, прикладів успішних інвестиційних проектів на принципах ДПП досі немає.

Успішний розвиток ДПП як механізму активізації інвестиційної діяльності та залучення приватних інвестицій у стратегічно важливі для держави сфери можливий лише за умови, коли буде забезпечено баланс інтересів держави і приватного інвестора. Правова форма здійснення ДПП повинна забезпечити для інвестора привабливість, безпеку вкладення коштів в державну власність і реалізувати основну мету проекту, тобто розвивати ту сферу, яка стратегічно важлива для держави. Для цього держава повинна сприймати приватного інвестора як рівноправного партнера. Вимагаючи від нього виконання передбачених угодою зобов'язань, держава має, зі свого боку, гарантувати виконання власних зобов'язань в повному обсязі.

До ризиків та перешкод для успішного практичного впровадження проектів ДПП насамперед належать:

- можливості неефективного управління з боку приватного партнера майном, наданим державним партнером для виконання умов договору, несвоєчасного введення в експлуатацію предмета договору та його невідповідності критеріям, передбаченим договором;

- невпевненість приватних партнерів щодо виконання своїх фінансових зобов'язань у довгострокових проектах через те, що держава не може гарантувати мінімальний обсяг споживання товарів або послуг та встановлення цін (тарифів) на товари, що виготовляються, або послуги, які надаються приватним партнером, на рівні, що відповідає економічно обґрунтованим витратам на їх виготовлення чи надання та забезпечує окупність інвестицій;

- відсутність у Бюджетному кодексі можливості гарантування компенсації збитків приватного партнера, пов'язаних з невідповідністю попиту на товари та послуги запланованим показникам, невиконанням державою зобов'язань за договорами ДПП, відшкодуванням різниці в тарифах тощо;

- відсутність гарантій виконання фінансових зобов'язань щодо проектів ДПП на весь термін їх реалізації з боку держави, що пов'язано з щорічним затвердженням бюджету та корегуванням бюджетних програм;

- відсутність податкових і митних пільг для реалізації проектів ДПП, що знижує їхню привабливість для приватних партнерів за наявності таких пільг для інших форм державного стимулювання інвестиційної діяльності;

- можливість зміни нормативної бази, зокрема, внесення змін до податкового та регуляторного законодавства, зміни стандартів якості (підвищення вимог) до товарів і послуг, які надаються приватним партнером за умовами договору, що може спричинити істотну зміну умов участі приватних партнерів у проектах;

- відсутність впевненості приватного партнера у можливості рівноправного з державою захисту своїх інтересів у системі правосуддя, зокрема, можливості вимагати від держави виконання зобов'язань та компенсації понесених втрат через невиконання зобов'язань;

- відсутність гарантії отримання приватним партнером від органів виконавчої влади або органів місцевого самоврядування дозвільних документів та погоджень, необхідних для виконання умов договору, у тому числі отримання права користуватися земельною ділянкою, необхідною для виконання умов договору;

- наявність високого рівня корупції в органах влади, що призводить до подорожчання проектів ДПП для приватного партнера. Водночас можна стверджувати, що ця проблема не є принципово нездоланною.

Для практичного запровадження основних форм ДПП з метою залучення приватних інвестиційних ресурсів для модернізації української економіки необхідне проведення цілеспрямованої послідовної державної політики розвитку ДПП. Вона має бути спрямована на формування сприятливого економічного та управлінського середовища для розроблення й реалізації проектів ДПП, а саме:

- удосконалення нормативно-правової бази регулювання відносин ДПП;
- удосконалення інституційного забезпечення розвитку ДПП;
- підвищення гарантій захисту інтересів державних та приватних партнерів ДПП у процесі розроблення, затвердження та реалізації проектів.

Необхідною передумовою ефективного розвитку ДПП є формування загального сприятливого середовища для бізнесу, що передбачає покращення інвестиційного клімату, податкового та регуляторного середовища.

1.3 Проблеми та перспективи концесійних відносин як форми державно-приватного партнерства

ДПП відображає наростаючу в світовій економіці тенденцію зустрічного руху держави та приватного сектору і успішно застосовується на транспорті, в енергетиці, водопостачанні, комунальному обслуговуванні та інших сферах.

В останні роки саме інфраструктура України потребує значних інвестицій на всіх напрямках економіки України. Зіткнувшись з цією проблемою, Міністерство інфраструктури України визначила пріоритетні напрямки розвитку залізниці, доріг, авіації, внутрішніх водних шляхів та, насамперед, інфраструктури морських портів.

Відсутність заінтересованості приватних учасників бізнесу у довгостроковій співпраці з державою тривалий час зумовлювалось недостатньо розвинутим законодавством та відсутність відповідних гарантій для інвесторів та банків.

На сьогоднішній день законодавство передбачає та підтримує можливість залучення приватних інвестицій в об'єкти інфраструктури за допомогою механізмів ДПП, що дозволяють структурувати потенційні приватні інвестиції шляхом укладення різних видів договорів (рис. 1.1).

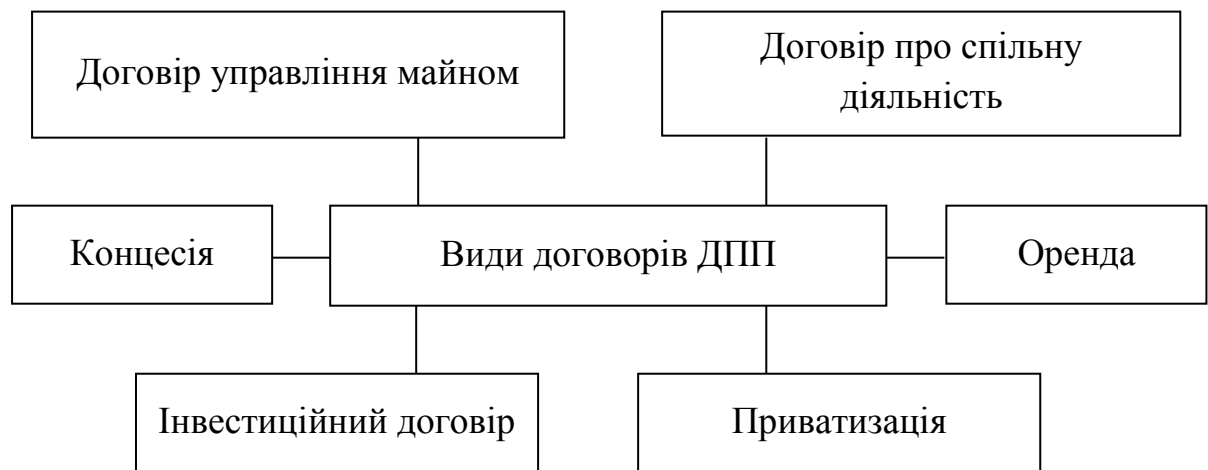


Рис. 1.1 Основні механізми державно-приватного партнерства

Вищенаведений перелік форм здійснення державно-приватного партнерства не є вичерпним, тому можливим також є укладення інших договорів між державним та приватним партнерами (у т.ч. змішаних).

Нормативно договір концесії (або концесійний договір) визначено як договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності право створити (побудувати) об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) з метою задоволення громадських потреб [1].

Сторонами концесійних відносин є концесіодавець і концесіонер. Концесіодавцем є уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування, а концесіонерами можуть бути тільки суб'єкти підприємницької діяльності: юридичні особи та фізичні особи - підприємці. Ця умова ставить договір концесії у ряд суто підприємницьких договорів, його використання можливе виключно у сфері підприємництва.

Закон України «Про концесії» закріплює право концесіонера за рахунок власних коштів здійснювати реконструкцію, технічне переоснащення, поліпшення майна, отриманого в концесію. Законодавство прямо встановлює гарантію збереження права власності на майно держави. Така модель регулювання дозволяє уникнути потенційних спорів, щодо

компенсації здійснених концесіонером поліпшень об'єкта концесії та сприяє технічному переоснащенню об'єктів державної власності, з мінімальними витратами коштів державного бюджету та коштів підприємства. Ця ознака показує різницю між договором концесії та такими схожими правовими інститутами, як договори найму, оренди та фінансового лізингу.

У найм (фінансовий лізинг, оренду) власником надається майно, що необхідне наймачу (лізингоодержувачу, орендарю), в тому числі для здійснення підприємницької та іншої діяльності, і яке було створене до моменту укладання договору про його використання.

Натомість в концесію передається право на створення (будівництво або добудову) майна (об'єкта концесії) і на подальше його використання (управління, експлуатацію) концесіонером з метою отримання прибутку.

Отже, концесія поєднує в собі ознаки підряду (наприклад виконання на власний ризик робіт із будівництва за завданням концесієдавця) та інститутів найму, оренди, фінансового лізингу (строкове, платне володіння і користування новобудовою).

З урахуванням того, що впровадження масштабних модернізаційних заходів, спрямованих на розвиток підприємств, потребує значних інвестиційних ресурсів, саме партнерство держави та приватного бізнесу здатне забезпечити залучення достатнього обсягу інвестицій у сферу інфраструктури, оскільки:

- співпраця держави та приватного партнера на договірній основі, що ґрунтується на принципах рівності перед законом, узгодженості інтересів обох сторін та незмінності цільового призначення/форми власності об'єктів права державної власності, задіяних у реалізації проекту концесії, може стати ефективним механізмом для розвитку підприємств та економіки України в цілому;

- реалізація проекту концесії за участі приватного капіталу дасть змогу впровадити новітні інформаційні технології, а тим самим значно скоротити та спростити процедури обробки вантажів;

- близькість розташування до основних регіонів видобутку та виробництва основної номенклатури вантажів дозволяє прогнозувати досить високу зацікавленість концесіонерів (потенційних користувачів) в участі у реалізації проекту концесії (рис. 1.2).

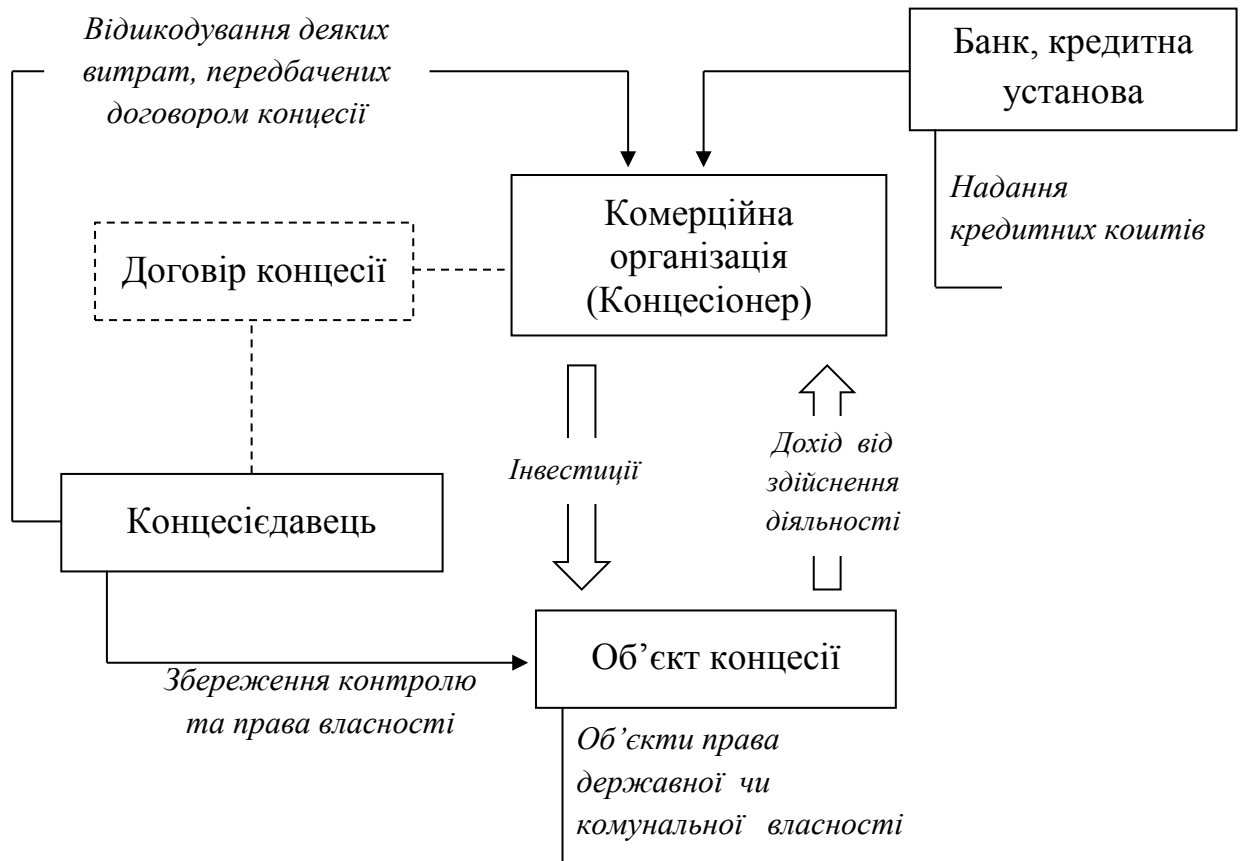


Рис. 1.2 Модель фінансування інвестиційної діяльності з використанням механізму концесії

Основними принципами діяльності, пов'язаної з наданням та отриманням концесії, є:

- законність здійснення концесійної діяльності;
- державне регулювання концесійної діяльності та контроль за її здійсненням;
- здійснення концесійної діяльності на підставі концесійного договору;
- вибір концесіонерів переважно на конкурсній основі;

- врахування особливостей надання об'єкта у концесію в окремих сферах господарської діяльності;
- комплексне використання об'єкта концесії;
- взаємовигода сторін у концесійному договорі;
- державні гарантії капіталовкладень концесіонера;
- оплатне використання об'єкта концесії;
- забезпечення законних прав та інтересів споживачів товарів (робіт, послуг), що надаються концесіонером;
- стабільність умов концесійних договорів;
- розподіл ризиків між сторонами концесійного договору;
- участь держави, органів місцевого самоврядування у частковому фінансуванні об'єктів концесії, які мають соціальне значення.

Слід зазначити, що майно в концесію можна отримати лише після перемоги в концесійному конкурсі.

Концесія надається на визначений строк і оформляється шляхом укладення відповідного договору. Концесійний договір укладається на строк, визначений у договорі, який має бути не менше 10 років та не більше 50 років. Строк дії концесійного договору може бути змінений за згодою сторін в межах вищевказаних строків.

Оскільки в Україні не так багато практичного досвіду та теоретиків з державно-приватного партнерства, цей Закон має певні недоліки.

Однією із проблем концесійного законодавства вважається недостатнє регулювання відносин, пов'язаних з правилами формування концесійних платежів. При цьому, вказана проблема розглядалася у двох аспектах: недосконалості самої формули розрахунку платежу, а також відсутності змагальної складової при формуванні кінцевого розміру платежу.

Також вважається однією із проблем реалізації концесійних проектів неузгодженість на рівні законодавства термінів передачі об'єктів права державної власності в концесію та оформлення прав на земельні ділянки, на яких розташовані такі об'єкти. Недоліком також є те, що об'єкти права

державної власності, надані у концесію, не підлягають приватизації протягом дії концесійного договору без згоди концесіонера.

Задля того, щоб звести до мінімуму негативні наслідки впровадження нових концесійних проектів, у вересні 2017 року було презентовано новий законопроект «Про концесії», робота над яким розпочалася влітку 2016 р. Документ розроблявся за ініціативою уряду міжнародними консультантами Hogan Lovells. Технічну підтримку надав ЄБРР при підтримці Міністерства інфраструктури України [2].

Для того, щоб концесія стала реально діючим механізмом державно-приватного партнерства, крім прийняття самого законопроекту необхідно внести зміни ще в 28 законів, а також розробити два законопроекти про внесення змін до Бюджетного та Податкового кодексів, які покликані узгодити чинне законодавство з положеннями законопроекту.

Зміни в законодавстві, що регулюють концесійні відносини давно потрібні суспільству, безперешкодна можливість взяти участь в державно-приватному партнерстві дозволить Україні не тільки отримати грошові інвестиції, а й залучити висококласних менеджерів і підприємців до управління державними і комунальними підприємствами, що в свою чергу підніме рівень послуг і якість товарів, що поставляються населенню такими підприємствами.

З огляду на викладене та враховуючи чіткість нормативного регулювання концесійних правовідносин, концесія потенційно може бути оптимальним варіантом залучення приватних інвестицій в інфраструктуру. Концесія являє собою розвинену, перспективну і комплексну форму партнерства. Застосування концесійного механізму має цілий ряд переваг, а саме: можливість залучення довгострокових приватних інвестицій у малорентабельні сектори економіки; можливість використання новітніх інженерних розробок; ефективне використання капіталу та отримання додаткових доходів, створення нових робочих місць; можливість отримання економічної вигоди від управління об'єктом концесії; отримання фінансових

пільг з боку держави; за умови успішної реалізації проекту зростання ділової репутації підприємства-концесіонера і, як наслідок, його конкурентоспроможності.

Відтак, згідно з прийнятими змінами, майно підприємств, які є цілісними майновими комплексами чи системою комплексу, що забезпечують комплексне надання послуг у сфері функціонування інфраструктури морського транспорту – тобто усіх 18 морських портів, може бути об'єктом концесії. Таким чином, в кожному порту України можуть бути реалізовані по декілька концесійних проектів. При цьому, відповідно до нещодавно прийнятого Закону «Про морські порти України», портова акваторія, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційногідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інші стратегічні об'єкти портової інфраструктури не підлягатимуть передачі у концесію. Переваги концесії як механізму інвестування в портову галузь і зумовили вибір та впровадження саме цієї моделі розвитку галузі провідними морськими країнами: прозорість залучення коштів, ефективність управління, правовий захист інвестицій, цільовий розвиток об'єктів портової інфраструктури, а також гарантії виконання зобов'язань всіма учасниками концесійних договорів.

РОЗДІЛ 2
ОЦІНКА РЕЗУЛЬТАТІВ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ДП «СТИВІДОРНА КОМПАНІЯ «ОЛЬВІЯ»

2.1 Характеристика підприємства ДП «СК «Ольвія»

Спеціалізований морський порт Ольвія (СМП Ольвія) розташований на лівому березі Дніпро-Бузького лиману. Підхід суден до порту здійснюється по Бузько-Дніпровсько-лиманському каналу (БДЛК). Відстань від Очакова до Порту становить 37,6 морських миль.

Єдиним підприємством, що веде стивідорну діяльність на території морського порту, є державне підприємство «Стивідорна компанія «Ольвія» (ДП «СК «Ольвія»).

Порт засновано в 1965 році. Він проектувався для переробки спеціалізованих вантажів, головним чином військової техніки. Зараз є одним із найсучасніших портів в Україні. Відкритий для заходу іноземних суден.

Територія порту зарахована до земель транспорту для обслуговування порту та складає 178,8 га. Акваторія порту, виділена Постановою Кабінету Міністрів України від 24.09.2008 № 854, включає водний простір Бузького лиману, обмежена береговою лінією і лініями, що сполучають точки з наступними координатами (у системі координат WGS - 84).

Порт має два підхідні канали:

- підхідний канал до Північного ковша шириною 100 м, завдовжки 750м.
- підхідний канал до Південного ковша шириною 100 м, завдовжки 1000м.

Акваторія порту обладнана плавучими і береговими засобами навігаційного устаткування [4]. Навігаційний період триває цілий рік. Глибини і довжина причальної лінії, яка становить 1,53 км (7 причалів),

дозволяють приймати судна довжиною до 230 м, шириною до 32,5 м, дедвейтом до 80 тис. тонн.

Згідно з наказом начальника філії «Октябрьск» ДП «Адміністрація морських портів України» від 28.08.2017 №75 «Про прийняття оголошеної осадки суден в акваторії СМП Ольвія та встановлення прохідної осадки суден біля причалів порту» протягом навігаційного періоду 2017 року прийнято оголошену осадку суден на відмітці 10,3 м від «0» порту Миколаїв.

Також встановлені прохідні осадки максимальних розрахункових суден біля причалів порту Ольвія на навігаційний період 2017 року:

Причали №1 та №2 – 10,1 м від «0» порту Миколаїв;

Причали №3, №4, №5 та №6 – 10,3 м від «0» порту Миколаїв;

Причал допоміжний – 9,3 м від «0» порту Миколаїв.

Відповідно до наказу, прохідну осадку до причалів СМП Ольвія в кожному окремому випадку визначає капітан порту на підставі даних про глибини, з урахуванням гідрометеорологічних умов, залежно від типу операцій, що належить здійснити, та конкретних навігаційних умов.

Таблиця 2.1

Виробничі характеристики ДП «СК «Ольвія»

Найменування причалу	Довжина, м	Глибина, м	К-сть поргальних кранів на причальній лінії, од	К-сть порт. кранів на тилових майданчиках, од	Спеціалізація	Площа відкритих складських площадок, кв.м	Площа кригих складських площадок, кв.м	Максимальна переробна спроможність, тис.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Причал №1	180,0	10,5	2	-	генеральні	90000	-	250
Причал №2	180,0	10,5	3	-	генеральні, зернові й продукти перемолу		2 160	250

Продовження таблиці 2.1

Причал №3	225,6	11,5	3	2	генеральні	80800	-	460
Причал №4	201,7	11,5	2	2	генеральні, навалюва- льні		8640	460
Причал №5	285,0	11,5	2	2	генеральні, навалюва- льні	73000	-	500
Причал №6	210,1	11,5	3	3	генеральні, навалюва- льні	73000	8640	500
Допоміжний причал	250,1	9,8	-	-	ро-ро (накатні вантажі)	30000	-	150
Разом	1532,6	-	15	9	-	273800	19440	2570

Для зберігання вантажів передбачено 277,2 тис. кв. м відкритих складських площадок та 41,1 тис. кв. м критих складів (з них ~19 тис. кв. м – дальні тилові склади). Вся складська інфраструктура забезпечена автомобільними та залізничними під'їзними шляхами. Вантажі надходять через залізничну станцію «Жовтнева» Одеської залізниці.

Встановлена паспортна переробна спроможність ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» - 2 570 тис. тонн сухих вантажів на рік.

Порт обладнаний найновішими портальними кранами вантажопідйомністю від 10 до 40 тонн, автонавантажувачами з вилючним захватом вантажопідйомністю від 1,5 до 25 тонн, моторними буксирами для повного транспортування вантажів, ролл-трейлерами, тягачами, спецтехнікою.

Порт має розвинену інфраструктуру під'їзних залізничних шляхів. Їх загальна протяжність складає 16 490 метра, включаючи 33 стрілочні

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

Автодорожня інфраструктура порту складається з асфальтованих і бетонованих автомобільних доріг загальною протяжністю 8 410 метрів. Автомобільні дороги підведені до усіх складів Підприємства. Будь яких перешкод для проїзду негабаритних вантажів в порту немає.

Підприємство приймає загальні вантажі, вантажі в коробках, палетах, контейнерах, а також займається перевантаженням металу. ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» може обробляти будь-які види вантажів за винятком наливних.

2.2 Оцінка стану та динаміки виробничих ресурсів ДП «СК «Ольвія»

Виробництво в економічному розумінні – це спосіб поєднання виробничих ресурсів: землі, праці, капіталу (будов, устаткування, обладнання) – та їх узгодженого, цілеспрямованого використання, а також поєднання різних сфер, галузей, видів виробництва, що ґрунтується на суспільному поділі праці.

В економічному плані виробничі ресурси – це природні, людські і створені людиною чинники виробництва життєвих благ. Вони включають безліч об'єктів: обладнання і інструменти, машини і механізми, будівлі і споруди виробничого призначення, сировину і матеріали, паливо і енергію, засоби транспорту і зв'язку, землю і дороги, трубопроводи і лінії електропередач, нарешті, незліченні види праці та інше, словом, все, що застосовується у виробництві. Науковий аналіз ресурсів виробництва, виходячи із їх незліченності, вимагає класифікації цих чинників.

Передусім виробничі ресурси можна поділити на дві категорії [17]:

1) матеріальні ресурси (природні та інші матеріальні об'єкти, що застосовуються у виробництві);

2) людські ресурси (чинники виробництва, пов'язані із властивостями людини).

Матеріальні ресурси включають землю, або природні ресурси, і капітал, а людські ресурси – працю і підприємницькі здібності людини. Земля в економічній теорії об'єднує усю сукупність природних ресурсів. Це і корисні копалини, і багатство ґрунтів, вод, атмосфери і клімату, і власне земельні ділянки, на яких розташовується виробництво, їх можна згрупувати таким чином: земля, сировинні матеріали, паливо і енергія.

Капітал, або інвестиційні ресурси – це матеріальні чинники виробництва, створені людиною, тобто інструменти і обладнання, машини і механізми, виробничі будівлі і споруди, транспорт і комунікації тощо. Процес виробництва нагромадження названих чинників називають інвестуванням.

Але, виробничі ресурси у кожний конкретний момент часу обмежені за кількістю, а також за виробничими потужностями [23].

У таблиці 2.2 наведено характеристику цільових значень ключових показників роботи підприємства.

Таблиця 2.2

Характеристика цільових значень ключових показників за основними напрямками діяльності ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» протягом 2017-2019 років

Основні напрями діяльності	Основні цілі	Ключовий показник, одиниця виміру	Цільові значення за роками		
			2017	2018	2019
1	2	3	4	5	6

Продовження таблиці 2.2

Фінансова діяльність	Збільшення доходів, зниження собівартості	Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), тис. грн.	434974	396082	380322
Маркетингова діяльність	Залучення додаткових вантажопотоків	Вантажопереробка, тис. тонн	2456,34	2213,18	2510,11
Виробнича (операційна) діяльність	Збільшення вантажопереробки, оптимізація логістичних операцій, диверсифікація номенклатури вантажів				
Інвестиційна й інноваційна діяльність	Реалізація нових інвестиційних проектів	Залученні інвестиції, тис. грн.	38445	23548	78910
Розвиток трудового потенціалу	Створення нових робочих місць, підвищення ефективності праці	Середньооблікова чисельність штатних працівників, осіб	674	710	675
		Середньомісячні витрати на оплату праці 1 працівника	1 0978	1 2011,2	1 4160,9

ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» на ринку обробки вантажів морськими торговельними портами у 2019 році займає долю – 1,89 % по переробці генеральних вантажів, з них зерно – близько 2,74% (табл. 2.3) [4]

У загальному вантажообігу українських портів доля портів басейну Дніпро-Бузького лиману складає – 22,94%. Загальний обсяг переробки вантажів портами миколаївського регіону Дніпро-Бузького басейну як державних, так і приватних з кожним роком зростає й станом на 2019 рік становить близько 30 млн. тонн. Доля вантажопереробки ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» в загальній вантажопереробці портів Дніпро-Бузького басейну складає - 8,25%.

Таблиця 2.3

Вантажопереробка ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» за номенклатурою у 2017-2019 роках, тонн

№	Номенклатура	2017 рік	2018 рік	2019 рік	2019 р. у % до 2018 р.
1	2	3	4	5	6
1	Чорні метали	1 260 899,1	715 667,8	223 073,09	31,17
2	Тріска деревинна, пиломатеріали	-	113 288,66	245 682,87	216,86
3	Зернові та продукти перемолу	262 533,3	719 248,7	1 074 310,75	149,37
4	Мінерально- будівельні матеріали	916 470,4	622 487,2	915 913,65	147,14

1	2	3	4	5	6
5	Розрядні, вантажі в контейнерах, ядерне паливо	10 437,7	5 684,4	3 352,91	58,98
6	Цукор, морепродукти, скло, обладнання, інші	-	36 808,1	47 779,70	129,81
7	Всього	2 450 340,50	2 213 184,88	2 510 112,97	113,42

У 2019 році ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» було досягнуто рекордного рівня річної вантажопереробки за всю історію підприємства. Перероблено 2 млн 510 тис. 113 тонн вантажів, що на 13,4% більше рівня 2018 року та на 1,4% - попереднього рекорду 2017 року. (рис. 2.1) [3].

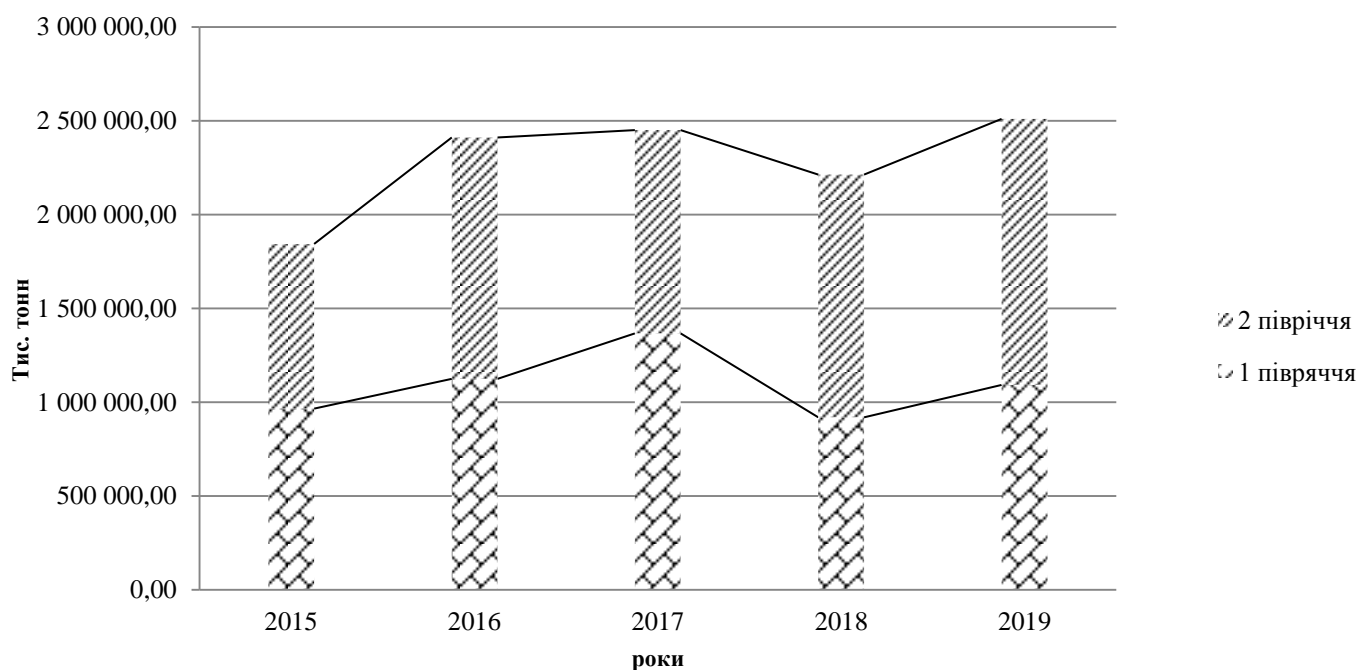


Рис. 2.1 Динаміка вантажопереробки на ДП «СК «Ольвія» з 2015 по 2019 роки, тис. тонн

У 2019 році основну номенклатуру переробки вантажів порту склали зернові вантажі, рівень виробництва яких підприємствами України постійно зростає. Вже у 2019 році підприємство шляхом диверсифікації перевищило показники 2018 року на 49,37% (рис. 2.2).

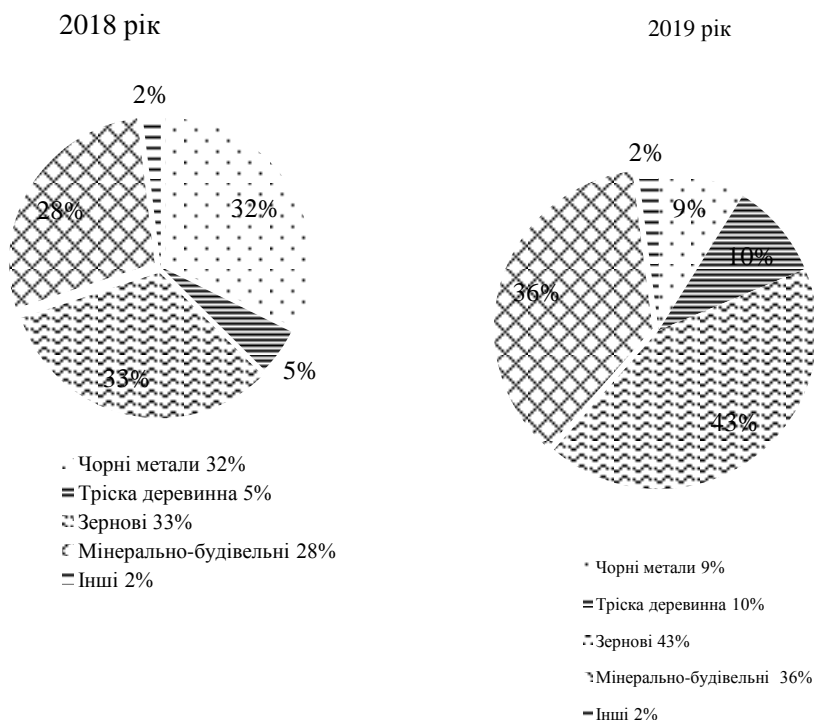


Рис. 2.2 Основна номенклатура вантажів ДП «СК «Ольвія» у 2018-2019 роках, %

На ДП «СК «Ольвія» ведеться постійне залучення нової номенклатури вантажів: зернові та навалювальні (мінерально-будівельні, паливно-енергетичні). Диверсифікація номенклатури вантажів має стратегічно закріпити положення портового оператора на внутрішньому ринку портових послуг України [3].

Диверсифікація – являє собою в загальному виді розширення номенклатури, товарів, вироблених окремими підприємствами й об'єднаннями. Вона пов'язана з використанням накопичень підприємства не тільки на виробництво основної продукції або встановлення контролю над певним етапом виробництва, але й для організації нових видів виробництва,

проникнення в інші галузі. Основна причина диверсифікації — прагнення підприємства зменшити залежність від вузької товарної номенклатури.

Отже, диверсифікація підприємства є стратегічною альтернативою для розвитку й росту економічної ефективності в умовах нинішньої економічної ситуації в Україні та реформування галузі. Головною комерційною метою диверсифікації є збільшення прибутку за рахунок використання ринкових шансів і встановлення конкурентних переваг, але реальні шляхи одержання конкурентних переваг, а, отже, і цілісні спонукальні мотиви диверсифікації різні [16].

Привабливість фірми, віра в успіх її бізнесу багато в чому залежать від ділових навичок і професіоналізму персоналу підприємства та команди менеджерів. Досвідчені керівники і кваліфіковані виконавці можуть вивести підприємство з найскладніших ситуацій. Тому організаційний план, в якому розглядаються кадрові питання, займає особливе місце серед інших розділів бізнес-плану.

Економічний аналіз має велике значення у вирішенні проблем використання трудових ресурсів на сучасному етапі розвитку економіки. До цих проблем передовсім відносяться наступні: приховане безробіття; неефективне використання робочого часу; спад продуктивності праці, низький ступінь зайнятості у виробництві, плінність кадрів на підприємстві тощо.

Використовуючи існуючі теоретичні підходи можна дати наступні визначення поняття трудових ресурсів:

- трудові ресурси – промислово-виробничий персонал суб'єкта господарювання, який володіє певною освітою та кваліфікацією, і вагомою складовою якого є робітники;

- трудові ресурси беруть участь у процесі виробництва шляхом взаємодії з основними засобами і матеріальними ресурсами, створюючи при цьому продукт, вартість, додаткову вартість.

- трудові ресурси – це складова виробничих ресурсів, що уявляє собою промислово-виробничий персонал суб'єкта господарювання, чисельність якого може змінюватись в разі потреб виробництва.

На мікрорівні трудовими ресурсами є персонал підприємства. Від забезпеченості господарюючих суб'єктів персоналом, його раціонального використання залежать обсяг виробництва, ефективність використання основних засобів, собівартість, прибуток.

Керівництво морським портом, першочергово, починається з Міністерства інфраструктури України. Власником портів як елементів системи транспорту загального користування є держава в особі Верховної Ради України, тобто порт є об'єктом загальнодержавної власності. У зв'язку з цим порт наділений відокремленою частиною державного майна. І крім цього новостворене майно за рахунок власної господарської діяльності порту належить йому на праві власності. Так, порт самостійно визначає напрями використання чистого прибутку, частина її направляється на розвиток основних фондів.

Організаційно-виробнича структура порту – це сукупність його управлінських і виробничих основних та допоміжних підрозділів, система їх підпорядкованості та порядок взаємодії з метою найбільш повного і ефективного виконання всіх властивих порту функцій. Кількість структурних підрозділів та їх чисельний склад залежать від економічної значимості і розмірів порту, обсягу і особливостей його виробничої діяльності.

Директор через своїх заступників і відповідні відділи управління порту здійснює керівництво всією виробничою, господарською та фінансовою діяльністю. У безпосередньому підпорядкуванні керівника знаходяться його заступники (по експлуатації та портової діяльності, економіці, кадрам та ін.) Директор і його заступники складають разом керівництво порту. Повна виробничо-організаційна структура ДП «СК «Ольвія» наведена на рис. 2.3 [2].

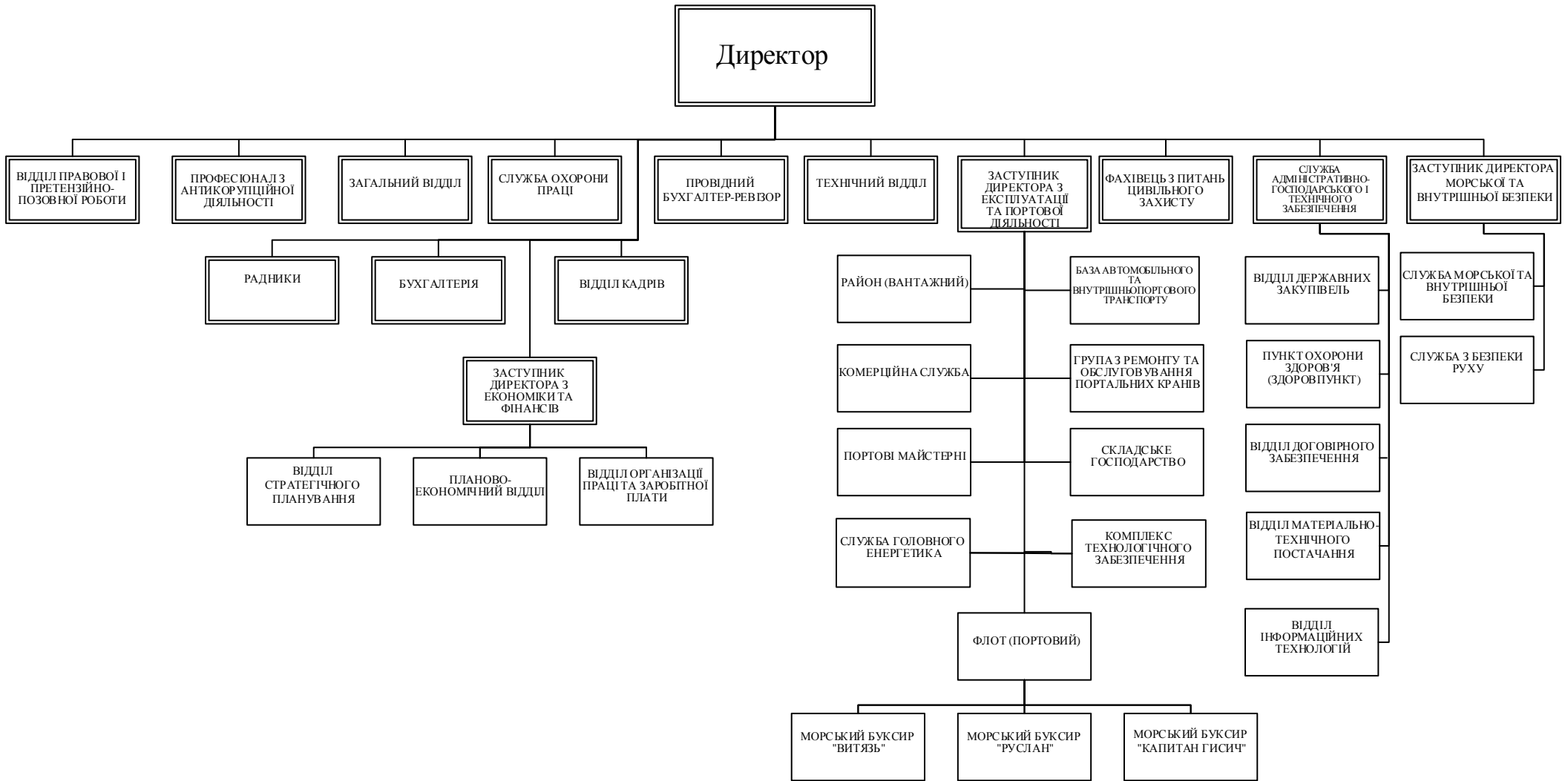


Рис 2.3 Організаційно-виробнича структура ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»

Станом на 31 грудня 2019 року, середньооблікова чисельність штату у виробничій та невиробничій сферах у ДП «СК «Ольвія» складає 675 осіб.

Мета аналізу ефективності використання трудових ресурсів – визначення резервів, їх більш ефективного використання, а також обчислення резервів збільшення обсягу продукції внаслідок зростання ефективності праці на підприємстві. Неефективне використання трудових ресурсів значно знижує рівень кваліфікації і працездатності працівників, продуктивність праці, збільшує матеріальне та моральне старіння основних фондів, підвищує матеріалоємність продукції, призводить до значного підвищення собівартості продукції та зниження ефективності виробництва [17].

Аналіз впливу трудових факторів на господарську діяльність починається з вивчення забезпеченості підприємства робітниками за складом, структурою, кваліфікацією і культурно–освітнім рівнем та характеристики руху робочої сили.

Забезпеченість робочою силою визначається як відхилення фактичної чисельності працюючих від планової. Оцінка забезпеченості здійснюється по всьому персоналу і основних його групах та категоріях.

Для оцінки забезпеченості підприємства робочою силою визначаються як абсолютні так і відносні відхилення від планової потреби в ній [23].

Абсолютне відхилення розраховується шляхом порівняння фактичних показників за звітний період з відповідними показниками за планом. Відносне відхилення визначається як різниця між фактичною чисельністю робітників та плановою, скорегованою на відсоток виконання плану з обсягу випуску продукції (в разі потреби у вартісному або трудовому вимірнику).

Розрахунок відносного відхилення дозволяє зробити висновки щодо забезпеченості підприємства робочою силою відповідно до виконання плану з обсягу випуску продукції та зміни її структури за трудомісткістю. Важливо відзначити, що відносне відхилення розраховується по категорії робітників, оскільки вони безпосередньо зайняті випуском продукції.

Велике значення має аналіз динаміки чисельності персоналу за 2-3 роки. Він дає змогу оцінити як підприємство вписується в ринкові умови господарювання і наскільки успішно витримує конкурентну боротьбу на ринку продукції і трудових ресурсів.

Порівняння чисельності з минулими періодами слід здійснити в ув'язці з динамікою виробничих потужностей підприємства та їх використання, динамікою продуктивності праці.

Якщо за незмінності виробничих потужностей на підприємстві скорочується чисельність персоналу і це скорочення не супроводжується зростанням продуктивності праці, то можна говорити про недоліки в організації виробництва, а також про неспроможність власників і керівників зберегти свій трудовий колектив.

Особливу увагу приділяють вивченню зміни питомої ваги робітників в чисельності персоналу, так як від цього залежить продуктивність праці одного працюючого.

Рух робочої сили характеризують коефіцієнти частоти прийому на роботу, звільнення, плинності кадрів.

Коефіцієнти обороту по прийому на роботу та звільненню, визначаються співвідношенням кількості прийнятих (звільнених) робітників і середньоспискової чисельності.

Коефіцієнт плинності кадрів обчислюється шляхом ділення чисельності працівників, звільнених за власним бажанням, за порушення трудової дисципліни, у разі невідповідності кваліфікації, до середньооблікової чисельності.

Обсяг випуску продукції залежить не тільки від чисельності працюючих, а й від кількості затраченої на виробництво праці, тобто від величини робочого часу [20].

В процесі проведення аналізу важливо проаналізувати відхилення фактичного фонду робочого часу від планового. Якщо фактичний фонд часу

менший, ніж плановий, це свідчить про наявність втрат робочого часу. Втрати робочого часу поділяються на цілодобові та внутрішньозмінні.

Найважливішим показником ефективності трудових ресурсів є продуктивність праці (табл. 2.4). Продуктивність праці вимірюється виробітком продукції за одиницю часу і витратами часу на одиницю продукції. Звідси маємо два показники: середній виробіток і трудомісткість.

В економічних розрахунках використовують такі показники виробітку:

- 1) середньорічний виробіток одного працюючого;
- 2) середньорічний виробіток одного робітника;
- 3) середньоденний виробіток одного робітника;
- 4) середньогодинний виробіток одного робітника.

В процесі проведення аналізу фонду оплати праці суттєвого значення набуває оцінка середньої заробітної плати, яка визначається діленням фонду оплати праці на чисельність працівників. Доцільно проводити оцінювання середньої заробітної плати по окремих категоріях працівників. В додаток до середньої річної (місячної) заробітної плати слід оцінити середньоденну і середньогодинну заробітну плату для робітників.

Середньорічна заробітна плата одного працівника розраховується за формулою:

$$\bar{X}_p = \frac{\Phi}{N}, \quad (2.1)$$

де X_p – середньорічна заробітна плата;

Φ – річний фонд заробітної плати;

N – середньооблікова чисельність працівників.

З формули 2.1 випливає

$$\Phi = \bar{N} \cdot \bar{X}_p, \quad (2.2)$$

Факторний аналіз на підставі рівняння (2.2) проводиться за такою схемою.

Загальне відхилення від плану становить $\Delta\Phi_a = \Phi_\phi - \Phi_{пл}$.

в тому числі за рахунок змін:

- середньооблікової чисельності працівників

$$\Delta\Phi_{\bar{N}} = (\bar{N}_{\phi} - \bar{N}_{пл})\bar{X}_{р(пл)},$$

- середньої заробітної плати

$$\Delta\Phi_{\bar{X}_p} = (\bar{X}_{р(\phi)} - \bar{X}_{р(пл)})\bar{N}_{\phi}.$$

Балансова перевірка: $\Delta\Phi = \Delta\Phi_{\bar{N}} + \Delta\Phi_{\bar{X}_p}$.

Між економічними показниками повинні бути певні співвідношення, серед яких велика увага приділяється співвідношенню темпів (коефіцієнтів) зростання продуктивності праці та середньої заробітної плати.

$$K = \frac{W_{\phi}}{W_{(пл)}} : \frac{\bar{X}_{р(\phi)}}{\bar{X}_{р(пл)}} = I_W : I_{\bar{X}_p}, \quad (2.3)$$

де K – коефіцієнт випередження (відставання);

$W_{\phi}, W_{пл}$ – виробіток одного працівника основної діяльності, відповідно, фактично і за планом;

$X_{р(\phi)}, X_{р(пл)}$ – середня заробітна плата одного працівника основної діяльності, відповідно, фактично і за планом;

$I_W, I_{\bar{X}}$ – індекс, відповідно, продуктивності праці і середньої заробітної плати [19].

Таблиця 2.4

Аналіз продуктивності праці ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»
у 2018-2019 роках

Показник	Попередній період	Звітний період		Відхилення від: (+,-)		В % до:	
		за планом	фактично	плану (гр4-гр3)	попереднього (гр4-гр2)	плану (гр4\гр3*100)	попереднього періоду (гр3\гр1*100)
1	2	3	4	5	6	7	8

Продовження таблиці 2.4

1. Випуск продукції, тис.грн	396082	572882	380322	-192560	-15760	66,4	96,0
2. Середньооблікова чисельність штатного персоналу, осіб	710	730	675	-55	-35	92,5	95,1
3. Кількість відпрацьованих:							
3.1 людино-годин, тис	8004,0	8688,0	8088,0	-600	84	91,1	101,0
4. Тривалість робочого дня, год	12,0	12,0	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5. Середній виробіток, на:							
5.1 одного працівника, тис.грн. (p1:p2)	557,86	784,77	563,44	-221,33	5,58	0,72	1,01
6. Середньогодинний виробіток робітника, тис. грн. (p1:p3.1)	49,38	65,94	47,02	-18,92	-2,47	0,71	0,95

Показники продуктивності праці можуть відобразитися в різних вимірниках (натуральному, трудовому, вартісному).

Трудомісткість визначається на одиницю продукції в натуральному вираженні по всій номенклатурі виробів. Показник трuдомісткості можна розрахувати і по загальному випуску продукції, як відношення загальної кількості людино-годин, відпрацьованих усіма робітниками, до обсягу

Показник трuдомісткості обернено пропорційний показнику годинного виробітку одного робітника.

2.3 Оцінка результативності діяльності ДП «СК «Ольвія»

Підвищення ефективності є життєво важливим. Менеджмент підприємства, а особливо його власники, мають здійснювати постійний моніторинг ефективності діяльності. Менеджери отримують винагороду саме за ефективне економічне управління, а власники прагнуть до максимальної віддачі від вкладеного капіталу та досягнення успішного функціонування бізнесу. На певних етапах розвитку підприємства такий моніторинг має різні цілі. Якщо після завершення першого року функціонування новоствореного підприємства інвестору цікаво, чи не помилився він у своєму інвестиційному рішенні, то оцінка ефективності в подальшому має на меті визначення рівня привабливості такого підприємства (можливо, для сторонніх інвесторів, у разі потреби в залученні додаткового капіталу). На основі оцінки здійснюється пошук резервів зростання ефективності, з'ясовується доцільність перспектив розвитку існуючого бізнесу або необхідність переорієнтації підприємницьких зусиль. Здійснити моніторинг ефективності можна за допомогою показників ефективності діяльності підприємства.

Проблема визначення економічної ефективності діяльності підприємства пов'язана з визначенням відповідного критерію ефективності і формуванням системи показників. Визначення загальної ефективності діяльності підприємства вимагає врахування багатьох чинників. Можна розробити показники ефективності використання для кожного виду ресурсів або спільно для всіх ресурсів. Розраховані показники порівнюються з показниками за попередній період, який називають базовим, або із її новим значенням дохідності капіталу на ринку.

Використовують декілька методичних підходів оцінки ефективності. Традиційний підхід. Базується на класичній моделі Дюпона «Рентабельність капіталу», передбачає оцінку ефективності на основі двох груп показників: узагальнюючих - показників першого рівня, які характеризують ефективність

діяльності підприємства в цілому, порівнюючи результативні показники з витратами усіх ресурсів, та показників другого рівня, які оцінюють ефективність використання окремих видів ресурсів підприємства.

Багаточинниковий підхід. Пропонується в науковій економічній літературі, проте рідко застосовується на практиці. Передбачає використання агрегованих індексів ефективності, що є складними і важкими для інтерпретації, а тому і не стали загальновизнаними .

Оцінка ефективності діяльності на основі концепції «Performance Management» (управління результативністю) передбачає використання так званої збалансованої системи індикаторів (Balancea Scorecard (BSC)), яка включає різні фінансові й нефінансові показники, що дають змогу комплексно оцінити вартість підприємства й ефективність його діяльності. Показники рентабельності використовуються в цій системі як другорядні, а основним є економічна додана вартість (EVA).

Система показників оцінки ефективності діяльності підприємства на основі традиційного підходу.

1. Узагальнюючі показники - показники першого рівня (визначають ефективність використання відразу всіх ресурсів підприємства):

1.1 рентабельність активів

$$\left(\frac{\text{Прибуток}}{\text{Середні активи}} \right)$$

1.2 рентабельність власного капіталу

$$\left(\frac{\text{Прибуток}}{\text{Власний капітал}} \right)$$

1.3 рентабельність інвестованого капіталу, тобто капіталу, який використовується на підприємстві

$$\left(\frac{\text{Прибуток}}{\text{Власний капітал} + \text{Довгострокові зобов'язання}} \right)$$

1.4 рентабельність продукції

$$\left(\frac{\text{Прибуток від реалізації продукції}}{\text{Поточні витрати}} \right)$$

1.5 рентабельність продажу

$$\left(\frac{\text{Прибуток від реалізації продукції}}{\text{Чистий дохід від реалізації продукції}} \right)$$

1.6 рентабельність операційної діяльності

$$\left(\frac{\text{Прибуток від операційної діяльності}}{\text{Операційні витрати}} \right)$$

Власний капітал - це капітал, вкладений у бізнес власниками підприємства, який складається з таких частин:

- капітал, який був інвестований при заснуванні підприємства (статутний капітал);

- додатково вкладений капітал. У процесі додаткової емісії акції часто продаються за ціною, що перевищує номінал. При цьому в статутному капіталі відображається тільки номінал, а до додаткового вкладеного капіталу потрапляє різниця між ринковою і номінальною цінами;

- нерозподілений прибуток - це чистий прибуток після сплати дивідендів, тобто після того, як власник вилучив певну його частку;

- резервний капітал.

Якщо перші три показники є більш інформативними для власників підприємства, то останні три є важливими для його менеджерів у процесі здійснення економічного управління підприємством.

2. Показники другого рівня характеризують ефективність використання окремих видів ресурсів і дають змогу менеджерам зосередити увагу на використанні окремого ресурсу. Доцільно аналізувати їх динаміку, а не абсолютний рівень, оскільки абсолютне значення, наприклад рентабельності основних чи оборотних засобів, не можна порівнювати з альтернативною доходністю, наприклад за банківськими депозитами, оскільки отриманий підприємством прибуток є результатом функціонування не лише одного виду активів підприємства, а всієї їх сукупності. Вивчення динаміки зазначених показників може виявити, з ефективною використання яких активів у підприємства виникає найбільше проблем.

Показники ефективності використання основних засобів:

- віддача основних засобів:

$$V_{оз} = \frac{ВП}{\overline{ОЗ}}, \quad (2.4)$$

де ВП - річний обсяг виробленої продукції у вартісних одиницях;

$\overline{ОЗ}$ - середньорічна вартість основних засобів;

- рентабельність основних засобів:

$$R_{оз} = \frac{\Pi}{\overline{ОЗ}} \cdot 100, \quad (2.5)$$

де Π - річний прибуток підприємства;

- коефіцієнт використання виробничої потужності:

$$K_{ВП} = \frac{Q}{M}, \quad (2.6)$$

де Q - річний обсяг продукції в натуральних одиницях;

M - середньорічна потужність підприємства.

Показники ефективності використання обігових коштів:

- коефіцієнт обертання:

$$K_{ОБ} = \frac{РП}{\overline{О}}, \quad (2.7)$$

де РП - дохід від реалізації продукції за період (рік, квартал, місяць);

$\overline{О}$ - середній залишок обігових коштів підприємства;

- рентабельність обігових коштів:

$$R_{ок} = \frac{\Pi}{\overline{О}} \cdot 100 \quad (2.8)$$

- відносна економія обігових коштів:

$$\Delta O_{відн} = \frac{O_0}{РП_0} \cdot РП_1 - O_1, \quad (2.9)$$

де O_1 і O_0 - середні залишки обігових коштів відповідно в базовому та звітному роках;

$РП_0$ і $РП_1$ - реалізована продукція підприємства відповідно в базовому та звітному роках.

Показники ефективності використання трудового потенціалу підприємства:

- виробіток:

$$W=Q/Ч_{пвп}, \quad (2.10)$$

де Ч_{пвп} - середньооблікова чисельність промислово-виробничого персоналу;

- вироблена продукція на одиницю фонду оплати праці:

$$\Pi = \frac{ВП}{ФОП}, \quad (2.11)$$

де ФОП - річний фонд оплати праці підприємства;

- темп зростання продуктивності праці:

$$\Delta ПП = \frac{W_1}{W_2}, \quad (2.12)$$

де і W - рівень продуктивності праці відповідно в базовому та звітному роках.

- відносна економія кількості працівників;

$$\Delta Ч_{відн} = \frac{Ч_0}{Q_0} * Q_1 - Ч_1, \quad (2.13)$$

де Ч_{0,1} - середньооблікова чисельність персоналу відповідно в базовому та звітному роках;

Q_{0,1} - обсяг виробленої продукції відповідно в базовому та звітному роках;

- частка приросту обсягу продукції за рахунок зростання продуктивності праці:

$$\Delta Q_W = \frac{(W_1 - W_0) * Ч_1}{\Delta Q} * 100, \quad (2.14)$$

де W_{0,1} - рівень продуктивності праці (виробітку) відповідно в звітному та базовому роках;

ΔQ- приріст обсягу виробництва продукції.

Показники ефективності використання нематеріальних активів:

- віддача нематеріальних активів:

$$B_{на} = \frac{ВП}{НА}, \quad (2.15)$$

де НА - середньорічна вартість нематеріальних активів;

- рентабельність нематеріальних активів:

$$R_{\text{на}} = \frac{\Pi}{\text{НА}} * 100, \quad (2.16)$$

Показники ефективності інвестицій:

- рентабельність інвестицій:

$$R = \frac{\Pi}{\text{К}} * 100, \quad (2.17)$$

- у разі нового будівництва

$$R = \frac{\Delta\Pi}{\text{К}} * 100, \quad (2.18)$$

На практиці не завжди потрібно визначати результати всіх ресурсів. Деякі підприємства визначають ефективність тих чинників, які вважаються придатними показниками діяльності й успіху підприємства. Отже, у практиці, визначення загальної ефективності потенціалу може бути сформульоване як зосередження на обмеженій кількості ресурсів, які в результаті вказують на успіх підприємства (табл. 2.5).

Процес формування потенціалу підприємства є одним з напрямків його економічної стратегії і передбачає створення й організацію системи ресурсів і компетенцій таким чином, щоб результат їхньої взаємодії був фактором успіху в досягненні стратегічних, тактичних і оперативних цілей діяльності підприємства.

У зв'язку з тим, що формування потенціалу підприємства є складним динамічним процесом який орієнтований на максимальну взаємодію з зовнішнім середовищем і забезпечення високої якості реалізації, важливо визначити, які саме фактори обумовлюють розвиток його елементів і впливають на їхню збалансованість і ефективність використання.

Проте індивідуальні показники при ізольованому використанні можуть не створювати об'єктивної картини. Зниження ефективності використання одного ресурсу може бути необхідним для підвищення ефективності використання іншого. Такий компроміс бажаний тоді, коли знижуються загальні витрати, але результат буде втрачено, якщо використовувати будь-який частковий показник окремо. Тільки спостерігаючи наслідки зростання загальної ефективності

використання всіх ресурсів, менеджери можуть зробити точні висновки про загальний результат ефективності.

Як свідчать дані табл. 2.5, на підприємстві спостерігається спад результативних показників діяльності. Так, обсяг виробництва в діючих цінах зріс у 2019 р. порівняно з 2018 р. на 6,86 %, що зумовлено в основному зростанням цін на продукцію, роботи чи послуги.

Динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу

ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» у 2018-2019 роках

Напрямок діяльності	Найменування показника	Одиниця виміру	2018 рік	2019 рік	Приріст 2018/2019 роки, %	
					абсолютний	відносний
Фінансова діяльність	1.1 Чистий дохід від реалізації продукції	тис. грн	396082	380322	-15760	-3,98
	1.2 Фінансовий результат від операційної діяльності	тис. грн.	164501	126715	-37786	-22,97
	1.3 Чистий фінансовий результат (прибуток\збиток)	тис. грн.	133023	101517	-31506	-23,68
	1.4 Рентабельність операційної діяльності	%	41,5	33,3	-8,2	-19,76
	1.5 Рентабельність діяльності	%	33,6	26,7	-6,9	-20,54
Маркетингова діяльність	2.1 Питома вага обсягу реалізованої продукції (робіт, послуг) підприємства на відповідному ринку	%	1,7	5,0	3,3	194,12
	2.2 Питома вага експортних вантажів у загальному обсязі вантажопереробки підприємства	%	97,6	93,0	-4,6	-4,71
Виробнича діяльність	3.1. Обсяг продукції, виробленої на підприємстві	тис. тонн	2213,2	2510,1	296,9	13,41
	3.2. Виробничі потужності підприємства	тис. тонн	2570	2570	0	0
	3.3. Рівень використання виробничих потужностей	%	86,1	97,7	11,6	13,47
	3.4. Собівартість продуктів	тис. грн.	215525	230061	14536	6,74

Продовження таблиці 2.5

Інвестиційна та інноваційна діяльність	4.1. Капітальні інвестиції, усього, у тому числі за джерелами фінансування	тис. грн.	23548	48095	24547	104,24
Розвиток трудового потенціалу підприємства	5.1. Середньооблікова чисельність штатних працівників	осіб	710	675	-35	-4,93
	5.2. Середньомісячна заробітна плата працівників	гривень	12011,2	14160,9	2149,7	17,90
	5.3. Продуктивність праці	тис. грн./особу	557,86	563,44	5,58	1,00
Стан та використання активів	6.1. Вартість активів, усього	тис. грн.	542422	500706	-41716	-7,69
	6.2. Оборотні активи	тис. грн.	179005	154231	-24774	-13,84
	6.3. Основні засоби	тис. грн.	273083	314 984	41901	15,34
	6.4. Ступінь зносу основних засобів	%	64,9	62,5	-2,4	-3,70
	6.5. Рентабельність активів	%	30,3	25,3	-5	-16,50

З урахуванням підвищення собівартості реалізованої продукції (на 6,74%), чистий дохід від реалізації зменшився на 3,98%, що пояснюється зростанням у 2019 р. адміністративних витрат, та витрат на збут. Та, питома вага реалізованої продукції за межами держави, має від'ємний приріст, 4,71%.

Таким чином, оцінюючи діяльність підприємства за результативними абсолютними показниками, можна зробити висновок про погіршення діяльності в 2018 році порівняно з 2019 роком.

Отже, поточний фінансовий-економічний стан ДП «СК «Ольвія» характеризується низкою проблем, подолання яких є необхідною умовою для подальшого розвитку Підприємства:

- недостатність коштів для необхідних модернізаційних заходів, зокрема з огляду на обов'язок Підприємства відраховувати 75 % чистого прибутку до державного бюджету та відсутність можливості залучити кредитні кошти для потреб Підприємства;
- відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку;
- зниження рівня завантаженості Підприємства у зв'язку із зменшенням обсягу транзитних вантажопотоків та переорієнтації вантажів на перевезення іншими видами транспорту (автомобільним, залізничним);
- зниження попиту на продукцію вітчизняного виробництва (сталь) на світовому ринку (97 % вантажів, які обробляються ДП «СК «Ольвія», орієнтовані на експортний напрямок);
- значна конкуренція з боку приватних терміналів, які оперуються сировинними трейдерами (наприклад, термінал ТОВ СП «Нібулон» для перевантаження зернових та олійних культур, ТОВ «Морський спеціалізований порт Ніка-Тера»);
- будівництво нових та оренда існуючих терміналів у регіоні (наприклад, новий приватний термінал, який перебуває на стадії будівництва компанією «Євровнешторг» на ділянці між Портом і ТОВ «Морський

спеціалізований порт Ніка-Тера»).

Незважаючи на те, що ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» залишається висококонкурентним підприємством галузі морського транспорту з високим рівнем продуктивності, висококваліфікованими фахівцями, невисоким (до 35%) рівнем зносу гідротехнічних споруд, наявністю необхідного парку перевантажувальної техніки, порталних кранів, іншими сприятливими умовами ведення успішної господарчої діяльності існує низка факторів, стримуючих збільшення пропускної спроможності порту а отже і кінцевих фінансових результатів підприємства. Серед зазначених факторів:

1. Обмежені технічні можливості станція «Жовтнева».

Підприємство має розвинену інфраструктуру під'їзних залізничних шляхів. Їх загальна протяжність складає 16,5 км, включаючи 33 стрілочні переклади. Розвинена рампова залізнична інфраструктура вивантаження-навантаження значно спрощує перевантажувальні процеси для колісної та гусеничної техніки.

Залізничні колії підведені на вантажні причали ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» №№ 1-6, тилові майданчики та спеціалізовані склади стивідорної компанії, але відсутні на допоміжному причалі, що не дозволяє використовувати допоміжний причал у повній мірі.

На залізничних коліях причалів №№ 1-4 відсутні залізничні ваги, що не дозволяє контролювати фактичні обсяги перевантаження.

Під'їзні колії до спецскладів ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» потребують капітального ремонту. На даний час використовуються тільки 45-а та 46-а колії. Колії 90-93 та 46, 47 потребують 100% заміни шпал. Таким чином, на цей час залізничний транспорт можна подати тільки на 6-ть спецскладів з 14-и, що значно зменшує обсяг перевантажувальних робіт.

Примикання до мережі залізниць загального користування здійснюється через станцію «Жовтнева» Херсонського відділення Одеської залізниці. Станція «Жовтнева» є тупиковою, вона обслуговує крім ДП «СК «Ольвія» ще декілька великих підприємств, серед яких ТОВ «МСП «Ніка-

Тера» і ТОВ «Миколаївський глиноземний завод». Робота станції виконується цілодобово. Встановлена пропускна спроможність станції складає 624 вагонів на добу (за даними ст. «Жовтнева»).

Згідно з Договором між Одеською залізницею та ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» загальна переробна спроможність порту (вивантаження і завантаження) при переважному вивантаженні металу становить 277 ваг/добу. Технічні можливості станції дозволяють прийняти 350 ваг/добу на адресу ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» за умов прибуття вантажу, який не вимагає довготривалого сортування і вивантаження, своєчасної здачі порожніх вагонів, встановлення додаткових залізничних ваг та максимальної завантаженості вантажних фронтів.

При збільшенні пропускної спроможності ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» технічних можливостей станції не вистачить щоб задовольнити потреби підприємства в залізничних перевезеннях.

Для збільшення переробної спроможності станції до 1029 вагонів на добу (18 поїздів), необхідно відновити демонтовані сортувальні колії №25, 26, 27 Головного парку станції «Жовтнева», а також побудувати новий приймально-відправних шлях №10 Головного парку станції «Жовтнева». Для забезпечення необхідної пропускної та переробної спроможності залізниці необхідні інвестиції у розвиток її інфраструктури.

2. Відсутність електрифікації залізничних шляхів до припортової станції «Жовтнева» також значно впливає на конкурентний стан портових операторів при залученні нових вантажопотоків. На даний момент залізничне перевезення здійснюється дизельними локомотивами, експлуатація яких набагато дорожча у порівнянні з електровозами, та які завдають значну шкоду навколишньому середовищу в тому числі і у житловій зоні Корабельного району міста. Зазначена електрифікація залізниці значно покращить конкурентоспроможність ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» та сприятиме залученню нових вантажів.

На виконання доручення Міністерства інфраструктури «Укрзалізниця» затвердила Програму електрифікації залізниць України. Цією Програмою передбачена електрифікація залізничного сполучення «Долинська» - «Миколаїв» - «Колосівка», однак електрифікація залізничної гілки до станції Жовтнева в Програмі не передбачено.

3. Залежність від автомобільних доріг та залізничних шляхів, що проходять через Корабельний район міста Миколаєва, що лімітує обсяги вантажів, що прибувають на адресу Портового оператора автотранспортом та залізницею. З цією ж проблемою зіткнулися усі сусідні підприємства регіону. Відсутність об'їзних автомобільної та залізничної доріг не дозволяють приймати та обробляти в строки зростаючі вантажопотоки. На розгляд Миколаївської обласної державної адміністрації представлені проекти будівництва залізничної вітки «Жовтнева – Котляреве», автомобільної дороги поза межами Корабельного району від вулиці Айвазовського до автостради E58.

4. Недостатня потужність зовнішніх кабельних ліній електропередачі від Миколаївобленерго.

На території порту розташовані 14 трансформаторних підстанцій загальною потужністю близько 10 тис. кВт. Враховуючи сьогоденний стан кабельних ліній електропередачі, допустима потужність складає близько 5337 кВт, з яких під потреби ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» виділено 4500 кВт, решта розподілена між залізничною станцією «Жовтнева» та ДП «АМПУ».

Вже зараз існує проблема, пов'язана з недостатньою потужністю ліній електропередачі, що негативно впливає на технологічний процес перевантаження вантажів. При збільшенні виробничої потужності підприємства збільшиться обсяг споживання електрики. Тому, для задоволення потреб підприємства у безперебійному електропостачанні, існує потреба у збільшенні пропускної здатності (потужності) зовнішніх кабельних ліній електропередачі від Миколаївобленерго до ДП «Стивідорна компанія

«Ольвія» або, як альтернатива, будівництво додаткових ліній електропередачі з Херсонської області (15 км).

5. Збільшення обсягів морських перевезень, нові вимоги судновласників щодо інтенсивності обробки торговельного флоту, збереження вантажопотоків для портів Миколаївського регіону та інші фактори вимагають поглиблення Бузько – Дніпровсько – лиманського каналу, акваторій портів, прискорення проходження суднами БДЛК. Вже на сьогодні глибина каналу 10,3 м не дозволяє Підприємству приймати судна з оголошеною у порту осадкою 11,0 м.

Навігація великотоннажних суден не є цілодобовою. Складна ситуація з навігації суден як великотоннажних так і малотоннажних настає при льодовій обстановці. Проводка суден вимагає залучення буксирів льодового класу. Збільшення прохідної глибини БДЛК та ряд інших заходів з удосконалення навігації регіону дозволить залучити вантажопотоки, що потребують більші судові партії.

У таблиці 2.6 відображено перелік проблемних питань, що ускладнюють роботу ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», та пропозицій щодо їх вирішення.

Таблиця 2.6

Перелік проблемних питань, пов'язаних з діяльністю ДП «СК «Ольвія»

з.п.	Проблемні питання	Пропозиції щодо їх вирішення
1	2	3
1	Недостатня глибина БДЛК по міжнародним міркам, що обмежує захід крупнотонажних суден.	Виділення коштів та проведення реальних і прозорих робіт з поглиблення БДЛК, із чіткими строками поетапного виконання.

Продовження таблиці 2.6

1	2	3
2	<p>Завищена вартість портових зборів, в т.ч. канального збору Бузько-Дніпровсько лиманського каналу (БДЛК), що впливає на загальну вартість перевезення вантажів морським транспортом та включаючи безпосередньо портову складову в рамках міжнародних контрактів (на умовах Інкотермс).</p>	<p>Зниження ставки канального збору для суден, що заходять в порти регіону БДЛК.</p> <p>Його дійсне обґрунтування на підставі витрат з утримання, робіт поглиблення, тощо.</p>
3	<p>Збільшення рівня відрахувань частини чистого прибутку підприємства до державного бюджету з 30% до 75% (згідно із постановою Кабінету Міністрів України від 30.12.2015 №1156). Такий розмір відрахувань унеможлиблює розвиток підприємства та не дозволяє самоінвестувати у модернізацію, закупівлю нової техніки, освоєння інформаційних технологій та ін. надважливих моментів у виробничій діяльності підприємства.</p>	<p>Зменшення відрахувань частини чистого прибутку підприємства до державного бюджету до рівня 30%.</p>

Продовження таблиці 2.6

1	2	3
4.	<p>Залежність від залізничної станції «Жовтнева» та її обмежений технічний стан:</p> <ul style="list-style-type: none"> - недостатня пропускна спроможність за умови розвитку підприємств, які обслуговує станція; - завантаженість однопутної під'їзної магістралі до станції, яка проходить через Корабельний район міста. - обмежена кількість та застарілий парк маневрових тепловозів; - відсутність електрифікації залізничних шляхів, що збільшує вартість перевезення вантажів до портів і терміналів. 	<p>Будівництво нової залізничної гілки від залізничної станції «Прибузька» до припортової станції «Жовтнева» для збільшення пропускної здатності та розвантаження залізничного переїзду в Корабельному районі міста.</p> <p>Розширення інфраструктури станції із будівництвом додаткових колій, закупівля достатньої кількості маневрових тепловозів.</p> <p>Електрифікація залізничної гілки від станції «Апостолово» до станції «Жовтнева».</p>
5.	<p>Недостатня кількість та зношеність залізничного рухомого складу</p>	<p>Реформування залізничної галузі шляхом усунення монополії ринку. Виведення на ринок приватних вагонних операторів.</p>

Продовження таблиці 2.6

1	2	3
6.	Єдина, перевантажена місцевим трафіком автодорога із наявним залізничним переїздом на шляху прямування до спеціалізованого морського порту «Ольвія» та сусідніх портів і терміналів Корабельного району.	Будівництво об'їзної автомобільної дороги поза межами житлового масиву Корабельного району міста, яка не перетиналась би залізничним переїздом.
7.	У зв'язку із нарощенням перевалки зернових вантажів, які надходять до портів і терміналів вантажним автомобільним транспортом, виникають ситуації створення черги автомобілів та накопичення їх на узбіччях доріг загального користування.	Створення зон відстою вантажного автомобільного транспорту при в'їздах у місто та в прилеглих зонах міських об'їзних доріг.
8.	Недостатня потужність зовнішніх кабельних ліній електропередач від підстанції, яка обслуговує СМП «Ольвія», що обмежує можливість розвитку виробничих потужностей.	Збільшення потужності електропередач від Миколаївобленерго до СМП «Ольвія»; Будівництво альтернативної ліній електропередач з Херсонської області.

Отже, вибрана сфера розвитку ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» відноситься до добре освоєної області підприємництва, а ступінь ризику пов'язаний з невдачею, відноситься до середнього рівня. Також, до значимих ризиків проекту належать:

1. Негнучкість тарифної політики.
2. Зростання конкуренції сторонніх організацій – перевізників.

3. Розвиток портової інфраструктури країн Чорноморського басейну.
4. Зменшення обсягів світової торгівлі.
5. Складна процедура митного оформлення вантажів.
6. Форс - мажорні загрози.

РОЗДІЛ 3

ФОРМУВАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ АКТИВІЗАЦІЇ КОНЦЕСІЙНИХ ВІДНОСИН У МОРЕГОСПОДАРСЬКОМУ КОМПЛЕКСІ

3.1 Особливості методики розрахунку концесійних платежів

Договір концесії морського порту набув актуальності у зв'язку із прийняттям Закону України «Про морські порти України», де у ст. 23 вказаний договір визначається поряд із орендою як один з пріоритетних при переході господарювання у морських портах на приватноправові основи діяльності. Інвестування у морські порти України через укладення договору концесії стає таким чином актуальним завданням правозастосування. Ціна в договорі концесії морського порту має свої особливості, що на науковому рівні ще не були досліджені. Отже, як у доктрині, так і на практиці є певні труднощі щодо формування уявлень про ціну цього договору.

На сьогодні в Україні діє Методика розрахунку концесійних платежів, затверджена Постановою КМУ від 12 квітня 2000 р. №639 [3]. Згідно з п. 1 цієї методики Концесійний платіж за право на управління (експлуатацію) цілісним майновим комплексом або системою цілісних майнових комплексів, що забезпечує комплексне надання послуг, розраховується в такій послідовності: визначається розмір річного концесійного платежу, який не може перевищувати 10 відсотків вартості майна, що передається в концесію; на підставі розміру річного концесійного платежу встановлюється і фіксується у договорі концесії розмір концесійного платежу за перший квартал, що настає після укладення договору концесії.

$$K_{пл} = \frac{B_{\phi} \times X\%}{n} \quad (3.1)$$

де, B_{ϕ} – вартість наданого у концесію об'єкта, скоригована на індекс інфляції за відповідний період;

$X\%$ - ставка концесійного платежу, відсотків;

n – звітний період.

Розмір річного концесійного платежу визначається за формулою, де одним з показників є вартість основних фондів об'єкта концесії, визначена експертним шляхом, у гривнях. Чим більше цей показник, тим більше буде розмір річного концесійного платежу. Це є нелогічним щодо концесії морського порту та вказаний розрахунок концесійних платежів має бути вдосконалений. Адже якщо брати запропонований підхід, концесіонер, що за рахунок інвестування власних коштів в оновлення основних фондів цілісного майнового комплексу – об'єкту портової інфраструктури підвищує тим самим для себе суму концесійного платежу. Це йому невигідно і «стимулює» до повільного оновлення концесіонером основних фондів, адже тоді вони будуть менше коштувати, отже сума концесійного платежу буде меншою.

Пункт 2 Методики встановлює особливості концесійного платежу за право на створення (будівництво) нового об'єкта, який визначається концесієдавцем за результатами концесійного конкурсу, розраховується як частка (у відсотках) чистого доходу від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) та встановлюється з дати одержання концесіонером визначеного умовами концесійного договору доходу від експлуатації наданого у концесію об'єкта, але не пізніше ніж через шість місяців після введення його в експлуатацію.

Розрахунок концесійного платежу проводиться за такою формулою:

$$K_{\text{пл}} = D_{\text{ч}} \times X\% + \Phi_{\text{пл}} \quad (3.2)$$

де, $D_{\text{ч}}$ – чистий дохід від провадження концесійної діяльності (реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за відповідний звітний період (квартал/рік);

$X\%$ - ставка концесійного платежу, відсотків;

$\Phi_{\text{пл}}$ – сума фіксованого концесійного платежу, визначена за результатами концесійного конкурсу.

Що ж до концесійного платежу за право на створення (будівництво) об'єкта концесії, він, згідно з Методикою визначається концесієдавцем за

результатами концесійного конкурсу з урахуванням показників рентабельності відповідної сфери господарської діяльності, в якій об'єкт державної або комунальної власності надано в концесію (чим вищий показник рентабельності, тим вищий відсоток концесійного платежу), та розміру інвестицій концесіонера в наданий у концесію об'єкт (чим більше концесіонер інвестує в об'єкт, тим нижчий відсоток концесійного платежу).

Зауваження до формули 3.2 – не враховуються особливі умови концесії, тобто економічна рента. Рента економічна – особливий вид ренти у формі додаткового доходу, яку отримує підприємець, унаслідок зменшення витрат на одиницю продукції порівняно з іншими виробниками [7]. Також за визначенням Брейлі Р. та Майерса С.: Прибутки, які перевищують альтернативні витрати, називаються економічними рентами [6]. У дослідженнях необхідно врахувати особливі умови виконання інноваційно-інвестиційних проектів, наприклад, враховувати ефект приховуваного вибуття потужностей (коли «застарілі» основні фонди підприємства не дають змогу на їх місцях розташувати нові, більш ефективні).

Вказані недоліки встановлення ціни договору концесії морського порту треба усувати. Тому вказану методику треба вдосконалювати.

Варто вказати, що ціна договору концесії морського порту формується як концесійний платіж у вигляді відрахування концесієдавцеві плати за користування майном останнього. Це цілком узгоджується із існуючою в науці позицією, що ціна встановлює обов'язок однієї з сторін здійснити визначене договором надання на користь іншої сторони [5, с. 74].

Утім на цій платіж впливають й інвестиційні платежі в об'єкт концесії. Адже від вартості майна, що передано у концесію згідно з Методикою залежить концесійний платіж. Чим більше вартість об'єкту концесії, тим більше концесійний платіж. Не в останню чергу задля концесійних платежів об'єкт концесії передається у концесію. Адже одержувати періодичні платежі держава як власник майна морського порту потенційно може й від оренди. Утім, на відміну від останньої при зносі основних фондів чи моральній

(технічній, технологічній) застарілості інфраструктури порту, основні фонди потребують приватних капіталовкладень в їх оновлення, модернізацію, що й забезпечує саме договір концесії морського порту.

Також, пропонується розробити окрему методику розрахунку концесійних платежів з концесії на експлуатацію, реконструкцію та будівництво об'єктів портової інфраструктури. Як відзначається у літературі, у міжнародній практиці склалася така ситуація з визначенням концесійних платежів у договорі концесії морського порту. Існує чітке розмежування концесійних проектів, які передбачають будівництво нових об'єктів «з нуля», і проектів, що ґрунтуються на здійсненні будівництва чи реконструкції на базі існуючих державних активів. Для їхнього визначення використовуються терміни *greenfield*-проекти (будівництво «з нуля») і *brownfield*-проекти (будівництво на базі існуючих об'єктів). При цьому підходи до розрахунку платежів по кожному з вищевказаних проектів принципово відрізняються.

Так, оскільки за своєю правовою природою *brownfield*-проекти схожі з проектами з оренди державних активів, міжнародна практика допускає розрахунок концесійних платежів у рамках таких проектів за аналогією з орендними платежами – на базі вартості існуючих державних активів, що передаються у концесію (так, як це відбувається в Україні). Платежі ж за *greenfield*-проектами (на будівництво) розраховуються за принципово іншими підходами, що передбачає поділ концесійних платежів на наступні складові:

1) фіксовані регулярні платежі за використання державної території (наприклад, причалу), переданої для цілей реалізації концесійного проекту (за аналогією з орендою землі). Вони можуть встановлюватися або у фіксованому розмірі, або у відсотковому відношенні до вартості території, виходячи з її площі;

2) регулярні «гнучкі» платежі (іменовані іноді «*throughput royalty*»), розмір яких розраховується, виходячи з показників вантажообігу збудованого об'єкта концесії в тоннах або в TEU [4]. З цим треба погодитися і

вдосконалити методику розрахунку концесійних платежів з тим, щоб з урахуванням засади справедливості концесія на будівлю об'єктів портового господарства мала менші періодичні платежі.

Підсумовуючи все вищевикладене, слід зазначити, що концесійні платежі у договорі концесії морського порту, що разом складають ціну цього договору, не в останню чергу залежать від вартості об'єкту концесії. Саме від останньої розраховуються концесійні платежі. Вартість об'єкта концесії морського порту залежить від інвестиційних платежів, що вкладаються в побудову, перебудову, іншу модернізацію (покращення) об'єкта концесії та передбачають капітальні вкладення концесіонера в даний об'єкт.

Концесійні періодичні платежі відразу потрапляють у володіння концесієдавцю, інвестиційні платежі, що вкладаються у модернізацію майна морського порту врешті-решт теж у вигляді цього майна після спливу договору концесії морського порту опиняються в концесієдавця.

У той же час слід вказати й на бік проблеми визначення концесійних платежів (ціни) у договорі концесії морського порту. Є виправданим сам підхід, що методику розрахунку концесійних платежів визначає державний орган і тут є деякі обмеження договірної свободи щодо визначення сторонами ціни договору. Тому є негативні приклади, коли неконтрольована свобода визначення ціни договорів з експлуатації майна порту призводила до порушення засади справедливості.

Волевиявлення сторін договору концесії морського порту є обмеженим щодо вільного визначення ціни цього договору, адже концесійні платежі згідно із законом мають бути розраховані за методикою, затвердженою вповноваженим державним органом.

3.2 Перспектива розвитку концесійних відносин на ДП «СК «Ольвія»

Наказом Міністерства інфраструктури України від 20.04.2015р. №146 затверджено Стратегічний план розвитку ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»

на період до 2038 року, до якого включені 12 інвестиційних пропозицій за основними напрямками перспективного розвитку підприємства, розробленими ДП «ЧорноморНДІпроект».

Зазначені інвестиційні пропозиції існують у вигляді виконаних фахівцями ДП «ЧорноморНДІпроект» передпроектних прорахунків та експертних оцінок капітальних інвестицій, проектна документація по них не розроблялася.

На даний час, всі інвестиційні пропозиції ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» знаходяться на етапі пошуку інвестора, реалізація жодного проекту не розпочата.

Також, відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 10.11.2016 №392 розпочата підготовка до передачі в концесію майна ДП «Стивідорна компанія «Ольвія». Станом на 31.10.2016, проведено інвентаризацію майна ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» та підготовлено відповідні переліки майна для передачі в концесію.

Серед ключових переваг проекту концесії ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»: підвищення ефективності використання державного майна; створення робочих місць; забезпечення високого рівня безпеки мореплавства; збільшення доходів підприємств, які здійснюють господарську діяльність на території порту; збільшення надходжень до бюджету та інші.

Проектним офісом з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі «SP³ILNO» було опрацьовано можливі варіанти реалізації пілотного проекту концесії ДП «Стивідорна компанія «Ольвія». Враховуючи результати дослідження попиту, що були проведені консорціумом консультантів, а також зважаючи на показники ефективності проектів, в якості пілотного проекту для порту Ольвії були запропоновані наступні три проекти:

- «Спеціалізований термінал Північний» - передача в концесію вільної території порту «Північна коса», площею 25,7 га, під будівництво зернового терміналу з потужністю у 4 млн. тонн на рік, олійноекстракційного заводу

потужністю з переробки соняшника у 2000 тонн на день, терміналів з перевалки рослинної олії потужністю у 270 тис. тонн на рік та шроту з потужністю 240 тис. тонн на рік, а також будівництво трьох нових причалів та днопоглиблювальні роботи;

- «Багатоцільовий портовий термінал» - передача в концесію всієї території порту з усіма причалами та основними засобами, окрім вільної території «Північної коси», а також будівництво в тилу допоміжного причалу зернового терміналу потужністю 2 млн. тонн на рік;

- «Спеціалізований термінал Південний» - передача в концесію території площею 70 га в тилу причалів 1 та 2 під будівництво зернового терміналу потужністю 3,2 млн. тонн на рік та одного причалу.

На сьогоднішній день ведеться робота над формуванням техніко-економічного обґрунтування проекту концесії ДП «Стивідорна компанія «Ольвія». 27 листопада між Адміністрацією морських портів України (АМПУ) та Європейським банком реконструкції і розвитку (ЄБРР) було підписано Угоду про фінансування розробки техніко-економічного обґрунтування (ТЕО) проектів концесії двох державних стивідорних компаній: ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» і ДП «Херсонський морський торговельний порт». Згідно з Угодою ЄБРР зобов'язується покрити витрати на технічну допомогу в організації зазначених концесійних проектів, а також на підготовку справедливих і прозорих конкурсів для залучення приватних інвесторів до передачі в концесію двох державних стивідорних компаній.

Після розробки ТЕО будуть прописані умови концесійного конкурсу.

3.3 Оцінка економічної ефективності інвестицій в інфраструктурний проект – «Спеціалізований термінал Південний».

Одним з можливих варіантів пілотного проекту концесії – є «Спеціалізований термінал Південний» (Проект), у якому передбачено

передачу в концесію території площею 70 га біля причалів 1 та 2. Планується будівництво причалу та зернового терміналу потужністю 3,2 млн. тонн.

Загальний вантажопотік за реалізації Проекту буде складатися з перевалки державної стивідорної компанії на причалах 3-6 та допоміжному причалу та перевалки Концесіонера на причалах 1, 2 та на новому причалі (табл.3.1).

Таблиця 3.1

Перевалка за реалізації проекту «Спеціалізований термінал
Південний», тис. тонн

Вантаж	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2025	2030	2035
ДП «СК «Ольвія»									
Метал	1,261	716	949	1,188	1,323	1,496	1,687	1,876	2,069
Глина	911	622	748	763	777	793	894	1,012	1,131
Зерно	263	719	688	753	796	830	0	0	0
Ліс	0	110	70	70	70	70	70	70	70
Інше	15	46	0	0	0	0	0	0	0
Разом	2,450	2,213	2,455	2,773	2,966	3,189	2,651	2,958	3,270
Концесіонер									
Зерно	-	-	-	-	-	-	2,839	3,200	3,200
Разом	-	-	-	-	-	-	2,839	3,200	3,200

З таблиці 3.1 видно, що основою номенклатури складе зернові вантажі.

В даний час світовий ринок зерна контролюють п'ять основних експортерів: США, Канада, Австралія, Аргентина, ЄС. Сумарні експортні пропозиції зерна з боку основної п'ятірки експортерів складають понад 84% всього обсягу світової торгівлі.

Протягом останніх п'яти років Україна зміцнила свої позиції на міжнародному аграрному ринку і впевнено знаходиться в світовій десятці виробників зерна. До того ж є лідером з виробництва насіння соняшнику і експорту соняшникової олії, увійшла в трійку лідерів з експорту зерна, поступаючись лише США і Європейського Союзу.

У 2018/2019 МР Україна збільшила виробництво зернових і зернобобових культур до 66 млн т. Відзначається, що цей урожай є рекордним в історії України і на 5,9 млн тонн більше, ніж в 2016/2017 МР.

Також встановлені рекордні показники врожайності пшениці (4,2 т / га), жита (2,7 т / га), кукурудзи (6,6 т / га) і гороху (3,1 т / га).

Середня врожайність склала 4,6 т / га, що на 0,5 т/га більше 2015 р.

Згідно з повідомленням, Україна збрала:

- пшениці - 26,0 млн т при врожайності 4,2 т / га;
- кукурудзи на зерно - майже 28 млн т при врожайності 6,6 т / га;
- ячменю - 9,4 млн т при врожайності 3,3 т / га;
- жита - 0,4 млн т при врожайності 2,73 т / га;
- вівса - 0,5 млн т при врожайності 2,4 т / га;
- гречки - 0,2 млн т при врожайності 1,2 т / га;
- гороху - 0,7 млн т при врожайності 3,1 т / га;
- рису - 0,06 млн т при врожайності 54,0 ц / га;
- цукрових буряків - 13,9 млн т при врожайності 48,2 т / га;
- соняшнику - 13,6 млн т при врожайності 2,2 т / га;
- сої - 4,3 млн т при врожайності 2,3 т / га.

У I півріччі 2019 року було реалізовано 11865,3 тис.тонн зернових, що на 63,6% більше, ніж у відповідний період 2018 року.

Таблиця 3.2

Реалізація продукції сільського господарства сільськогосподарськими підприємствами України у січні-червні 2018 року

Найменування продукції	Реалізовано - всього		Середні ціни реалізації		Перероблено на своїх потужностях та передано для перероблення на давальницьких засадах, тис.т
	тис.т	у % до відповідного періоду 2018	грн за т	у % до відповідного періоду 2018	

Продовж. табл. 3.2

1	2	3	4	5	6
Культури зернові та зернобобові	11865,3	163,6	3901,0	108,2	447,7
з них					
пшениця	3629,2	108,3	3959,9	115,2	165,3
кукурудза	7126,3	230,3	3825,6	101,9	142,6
ячмінь	692,5	119,2	3532,8	111,8	95,0
жито	41,9	208,0	3152,0	107,9	8,7
Насіння культур олійних	3692,8	145,0	9242,3	104,3	156,3
з них					
боби сої	631,7	102,2	9888,9	117,9	25,2
насіння ріпаку й кользи	25,4	80,6	10443,4	112,3	0,1
насіння соняшнику	3010,4	159,8	9102,9	101,0	130,7

Рекордний урожай в 66 млн тонн сформував ресурс для експорту на рівні 44 441 тис. тонн, що на 4 954 тисячі тонн більше ніж у попередньому періоді.

Зокрема, було експортовано:

- пшениці – 17 531 тисяча тонн (+592 тис. тонн до попереднього МР);
- кукурудзи – 20 703 тисячі тонн (+3 294 тис. тонн до попереднього МР);
- ячменю – 5 354 тисячі тонн (+941 тис. тонн до попереднього МР);
- жита – 11,4 тисячі тонн (-7 тис. тонн до попереднього МР);

– інших зернових – 304 тисячі тонн (+61 тис. тонн до попереднього МР);

– борошна – 402,9 тисячі тонн (+54 тис. тонн до попереднього МР).

В 2018/2019 маркетинговому році Україна експортувала 39,487 млн тонн зерна, що на 13,5% більше, ніж в 2016/2017 МР. Урожай зерна в Україні в 2019 році склав 60 млн тонн.

Цікавим є той факт, що сезон характеризувався великим перекосом в тимчасовій динаміці експорту. Так, майже 60% всього обсягу експорту довелося на першу половину сезону (липень-грудень), а в другій половині року спостерігався деякий спад. Причину ситуації, що склалася в більшій мірі пов'язують з особливостями повернення ПДВ, а також потребою аграріїв швидко продавати зерно для погашення кредитних зобов'язань. На жаль, такий значний обсяг експорту виявив ряд проблем в логістичній інфраструктурі сектора. Так, з початком періоду транспортування кукурудзи зернотрейдери гостро відчували нестачу вагонів і локомотивів, що спричинило за собою несвоєчасні поставки агропродукції і значні фінансові втрати. В результаті експорт в 44 млн. тонн зерна стояв під загрозою через логістичний колапс всередині України, єдиним полегшенням в ситуації, що склалася теоретично могла б стати річкова навігація (враховуючи природний потенціал країни), проте на практиці це малоймовірно на даний момент.

Що стосується зовнішніх чинників впливу на українських експортерів в цьому сезоні, то визначено, що країни-імпортери часто «грають» на питаннях якості українського зерна. Свіжий приклад 2018 року – вимога Єгипту щодо нульового змісту рижків в імпортованій пшениці, що зробило неможливою поставку зерна в цю країну і стало новою неприємною головоломкою для трейдерів. Незважаючи на те, що високими темпами експорту пшениці в цьому сезоні Україна зобов'язана Індії, ця країна також «полоскотала нерви» українському експортеру. Так, Індія з метою підтримки власного виробництва заборонила фумігацію бромистим метилом (заборонений реагент в Європі) безпосередньо в своїх портах, вимагаючи

проведення фумігації в портах завантаження. Проте, не дивлячись на все, Індія залишиться великим покупцем нашої пшениці в майбутньому сезоні.

Важливі фактори розвитку українського експортного ринку – це популяризація аграрного потенціалу України та просування української продукції на світовому ринку. Однією з переваг України є те, що наше зерно відповідає всім європейським нормам і стандартам.

Також зростання обсягу експорту обумовлений зацікавленістю великих українських аграріїв експортувати власну продукцію в умовах скасування спецрежиму зі сплати ПДВ. При експорті сільгосппродукції застосовується нульова ставка ПДВ, що значно оптимізує податкові зобов'язання, які виникають у фермерів при реалізації агропродукції.

Але є певні загрози. Україна може втратити другого за величиною експортного ринку пшениці – Єгипту – в зв'язку з новими вимогами щодо імпорту.

Як наголошується, Україна експортувала близько 2,5 млн т пшениці в Єгипет в 2018/2019 МР, що відповідає приблизно 14% загального обсягу експортованої країною пшениці (17,5 млн т).

Навесні 2019 р Єгипет, найбільший в світі імпортер пшениці, ввів нові правила імпорту зернових, підвищивши необхідний вміст протеїну до 12,5% з 11,5% для пшениці, закупленої у України і Росії.

У 2018/19 МР Україна експортувала близько 6,6 млн т пшениці в Таїланд, Індонезію, Бангладеш і Південну Корею, а також на Філіппіни. На ці ринки припадає приблизно 38% загального обсягу експорту.

В поточному році Україна, ймовірно, збере 61-63 млн т зерна, включаючи 26,6 млн т пшениці, 8,6 млн т ячменю і близько 26 млн т кукурудзи, а експорт зернових в 2018/2019 маркетинговому сезоні може досягти 44-45 млн т, перевищивши рекорд попереднього сезону. За його оцінками, обсяг експорту пшениці може скласти 17 млн т.

У I півріччі 2019 року сума експорту сільгосппродукції загалом склала \$ 8,77 млн (+ 28%). Аграрний експорт представлений 3-ма основними товарними групами - зернові культури, олійні та насінням олійних культур:

1. Кукурудза - \$ 2,154 тис.
2. Пшениця - \$ 977,7 тис.
3. Соя - \$ 587,1 тис.
4. Ячмінь - \$ 153,8 тис.

В січні-червні 2019 року, морськими портами України було перероблено 19773,35 тис. тонн хлібних вантажів (що на 19,4% більше, ніж у відповідний період у 2018 році), з них зерна – 19268,39 тис. тонн (на 18,6% більше, ніж у відповідний період у 2018 році).

Таблиця 3.3

Вантажопереробка хлібних вантажів портами України
у січні-червні 2019 року

№	Порт	Загальний обсяг переробки вантажів, тис.т	Обсяг переробки, тис. тонн	
			хлібних	зерно
1	Морський порт "Южний"	22105,44	4425,27	4425,27
2	Одеський морський порт	12241,76	4336,63	4336,63
3	Миколаївський морський порт	11433,76	4221,40	4200,58
4	Морський порт Чорноморськ	8074,29	3815,06	3815,06
5	СМП Ольвія	3419,56	1718,35	1718,35
6	Херсонський морський порт	1502,55	440,64	194,15
7	Бердянський морський порт	1059,90	313,30	235,80
8	Маріупольський морський порт	3255,37	288,10	200,16
9	Ренійський морський порт	424,18	114,10	114,10
10	Ізмаїльський морський порт	2307,27	72,46	0,25
11	Білгород-Дністровський морський порт	205,12	25,24	25,24
12	Морський порт "Усть- Дунайськ"	12,20	2,80	2,80
13	Скадовський морський порт	7,80	-	-
	Всього	66049,20	19773,35	19268,39

Згідно таблиці, найбільше хлібних вантажів було перероблено Морським портом «Южний», Одеським, Миколаївським, Чорноморським морськими портами та СМП Ольвія.

В акваторіях Азовського і Чорного морів, річок Дунай, Південний Буг і Дніпро для перевалки зернових вантажів функціонують портові елеватори із сумарною проектною потужністю близько 35-40 млн. тонн/рік, при загальній місткості складів близько 2,3 млн. тонн. Найбільш економічно обґрунтовані схеми експорту зернових привели до збільшення вантажопереробки в портах Одеського та Миколаївського регіонів.

Відповідно до Стратегії розвитку, порти миколаївського регіону для ефективного розвитку можуть зосередити свої потужності на переробці зернових вантажів (як на одному з найбільш перспективних для даної області). Збільшити потужності зі зберігання зернових можливо в тих портах, територія яких не обмежена міською забудовою.

Одним з таких портів є СМП Ольвія, територія та інфраструктура якого дозволяє створити зерновий термінал потужністю до 4 млн. тонн, для прийому зерна з автомобільного та залізничного транспорту і перевантаженням його в морські судна з попереднім зважуванням. Окрім того, планується будівництво олійноекстракційного заводу з потужністю по переробці соняшника у 2000 тонн на день, терміналів по перевалці рослинної олії з потужністю у 270 тис. тонн на рік та шроту з потужністю 240 тис. тон на рік. Передбачається, що будуть проведені роботи по будівництву трьох нових причалів та днопоглиблювальні роботи.

У 2019 році, державним підприємством «Стивідорна компанія «Ольвія» було перероблено 2 510 112,97 тонн вантажів, з них зернових та продуктів перемолу – 1 074 310,75 тонн, що складає 42,80%.

Вантажопереробка зернових вантажів
ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» у 2019 році

	Всього морськими портами України, тис. тонн	З них: ДП «СК «Ольвія»	
		тис. тонн	%
Вантажопереробка всього, з них:	132578,44	2510,11	1,89
зернових та продуктів перемолю	39155,82	1074,31	2,74

На даний час обробка зернових вантажів в ДП «СК «Ольвія» можлива за прямим варіантом та через немеханізовані склади підлогового зберігання. Такі технології перевалки та зберігання не є конкурентоспроможними за вартістю та швидкістю обробки вантажів.

Окрім того, спеціалізовані зернові термінали дозволяють здійснювати накопичення великих суднових партій окремих вантажовласників, забезпечити прийняття зернових вантажів, які потребують доробки, у пікові періоди збирання врожаю.

Щодо прогнозних показників валового збору зернових культур в Україні, за попередніми даними з регіонів, у 2018/2019 МР в залежності від погодних умов очікується на рівні від 60,2 до 63 млн тонн, при цьому співвідношення пшениці 1-3 класу до 4-6 класу становить 60:40.

Прогноз виробництва фуражного зерна в Україні в 2018/19 МР складе 37,49 млн т, що на 1 млн т менше прогнозу за серпень (38,49 млн т) та в порівнянні з 2017/18 МР (39,26 млн т) зменшиться на 1,77 млн т.

Обсяги експорту фуражного зерна з України в 2018/19 МР складуть 26,81 млн т, що на 0,7 млн т менше прогнозу за серпень і на 0,26 млн т менше ніж у 2017/18 МР (27,07 млн т). Про це повідомляється в звіті Міністерства сільського господарства США (USDA). Також, очікується зростання глобального світового виробництва пшениці, ячменю та соняшнику

За останнім прогнозом Департаменту сільського господарства США (USDA), глобальне виробництво пшениці в 2018-2019 маркетинговому році зросте до 743,18 млн тонн, що на 5,35 млн тонн більше за дані минулого прогнозу.

Таке зростання відбудеться через збільшення обсягів виробництва в країнах Чорноморського регіону. Збільшення планується і в глобальній торгівлі. Загалом американськими експертами прогнозується зростання експорту на 1,5 млн т за рахунок тих само країн Чорноморського регіону.

Прогноз щодо виробництва фуражних зернових передбачає зниження на 2,3 млн тонн до 1314,1 млн тонн. Очікується також зниження прогнозів щодо глобального споживання на 1,9 млн тонн.

Світове виробництво кукурудзи знизиться на 3,42 млн тонн, і становитиме 1033,5 млн тонн. Окрім того, очікується зростання обсягів виробництва кукурудзи в Україні (+1,1 млн тонн).

Зростання виробництва прогнозується і для ячменю. Так, глобальний прогноз зріс до 140,06 млн тонн, що на 1,56 млн тонн вище за попередні дані. Торгівля ячменем майже не змінилася, оскільки зниження експорту з ЄС компенсується зростанням поставчань з України.

Прогнози щодо виробництва олійних культур продовжують зростати і бити рекорди. Американські аналітики очікують, що в 2019-2020 маркетинговому році виробництво зросте до 577 млн тонн, що на 3 млн тонн більше липневих показників.

Зокрема, очікується збільшення виробництва соняшнику – до 47,33 млн тонн (на 0,53 млн тонн) порівняно з 2018-2019 маркетинговим роком.

Для безперебійного перевантаження вантажів, важливу роль грає техніка безперервного механічного розвантаження сипучих матеріалів, яка в останні роки швидко удосконалювалася, в результаті чого з'явилися різні методи і обладнання, що працює з мінімальними витратами праці і енергії [15].

Побудовані за радянських часів портові елеватори, розраховані на відвантаження зернових судами, як правило, дедвейтом до 10 тис. т, застосовують застарілі технології перевалки зерна з високою матеріало- і енергоємністю, що впливає на вартість і швидкість обробки вантажів в портах. Тому ці підприємства фактично не задовольняють структурований попит на внутрішньому ринку і не володіють достатнім експортним потенціалом.

Все це призвело в останні роки до будівництва та введення в експлуатацію практично у всіх українських портах, спеціалізованих перевантажувальних комплексів зернових вантажів. Їх основні функції:

- забезпечення можливості прийому зернових вантажів насипом із залізниці, автотранспорту та води (річки або моря);
- короткочасне зберігання зерна в критих складах різного типу;
- відвантаження зерна на судна, а в окремих випадках також в залізничні вагони та автотранспорт.

У загальному випадку такий комплекс включає в себе наступні основні і допоміжні об'єкти і обладнання:

- спеціалізований критий склад для зберігання зерна, як правило, силосного типу (С1-С10);
- станцію розвантаження вагонів (СРВ), що забезпечує одночасне розвантаження заданого числа вагонів - хоперів;
- станцію розвантаження автомобілів (СРА), з прийомними бункерами для розвантаження бортових машин;
- систему конвеєрних ліній і ковшових елеваторів (норій), що забезпечують завантаження і розвантаження складу, зважування та транспортування зерна по заданих маршрутах (КС, КЛ, Н);
- конвеєрні галереї і пересипні станції;
- підготовче відділення, в якому при необхідності проводиться скальперація (очищення) і сушка зерна до нормативних значень;

- спеціалізовані судонавантажувальні машини, що забезпечують завантаження трюмів розрахункових типів суден (СПМ);
- порталні крани, що працюють в грейферному режимі, що забезпечують, у разі необхідності, розвантаження зерна з річкових суден, а також навантаження його в залізничні вагони-хопера.

Номенклатура перевантажуються в даний час в українських портах зернових вантажів дуже різноманітна. У морській практиці при перевезенні зернові культури прийнято поділяти на три основні групи: злаки (хлібні - пшениця, жито, овес, ячмінь і просовідніе - просо, кукурудза, сорго, рис), бобові (горох, квасоля, соя, арахіс) і олійні (соняшник, льон, конопля). Поряд з багатьма загальними властивостями кожна група має свої певні. Облік цих властивостей вельми важливий при виборі технології перевантаження і проектуванні перевантажувальних комплексів.

У технологічному процесі перевантаження вантажів, що є в порту основним виробничим процесом, беруть участь три взаємопов'язаних складових: транспортні засоби, перевантажувальні обладнання і безпосередньо сам вантаж. Кожна зі складових, взаємодіючи з навколишнім середовищем, відчуває не тільки на собі її вплив, а й сама робить на неї певний вплив [17].

Для вертикального транспортування зерна застосовуються різні транспортні механізми, включаючи вертикальний скребковий конвеєр, вертикальний гвинтовий конвеєр, стрічковий або ланцюговий ковшовий елеватор і здвоєний стрічковий конвеєр [19].

Механічні перевантажувальні пристрої можуть вивантажувати сипучі вантажі в широкому діапазоні. Вони високопродуктивні і часом є єдиними засобами, що задовольняють показниками продуктивності в певних межах. Випускаються пристрої з продуктивністю розвантаження 1000 т і більше зерна в годину при оптимальних умовах їх завантаження. Виходячи з витрат, можна встановити, що механічні пристрої, безсумнівно, найбільш економічні по споживанню енергії. Перевагою більшості механічних розвантажувачів є

можливість поглинання горизонтальних зусиль, що виникають при вичерпуванні вантажу.

Вертикальний скребковий конвеєр - автономний пристрій, який після кількох років експериментальних робіт знайшов широке застосування в галузі транспортування гранульованих сипучих продуктів. Його можна використовувати для вивантаження вантажів різної сипучості, а саме всіх типів зернових, насіння олійних культур і інших вантажів, включаючи копру. Стандартний вертикальний скребковий конвеєр включає корпус з висхідній і низхідній гілками, скребками, прийомним черевиком з натяжним пристроєм, верхній приводний зірочкою і випускним отвором для продукту. В процесі роботи скребки на конвеєрній ланцюга переміщують стовп продукту в жолобі до розвантажувального отвору. Приймальний башмак вертикального скребкового конвеєра має прийомні отвори, максимально пристосовані до транспортування специфічних товарів. Норма виробництва – 500-100 т. год.

Важливою складовою в зберіганні та обробці зерна є правильні елеватори з необхідними складовими: ваги, устаткування для розвантажування, сушіння, завантаження та транспортування.

Для зважування зерна в робочій вежі елеватора пропонуються автоматичні ваги ДГ-2000. Для очищення зерна елеватор може бути обладнаний апаратами типу ЗСМ-100 і ЗСМ-50. У силосному корпусі встановити чотири апарати типу А1-БЦС-100.

Для сушіння зерна на елеваторі – зерносушарки РД-2 * 25. Елеватор має систему дистанційного автоматичного управління (ДАУ), для дистанційного контролю, термометри зерна, на елеваторі встановлено МАРС-1500. Для завантаження залізничних вагонів застосовують телескопічні труби, гідравлічні перевантажувачі типу "Terex - Atlas/Fuchs", телескопічні навантажувачі JCB 550-80 Agri.

Зерно після збирання ще зазвичай непридатне для зберігання. Як правило, потрібні особливі заходи, щоб захистити зерно від псування. Слід

проводити негайно післязбиральної обробки, щоб зерно стало придатним для зберігання і, зберегло свою якість і споживчу цінність.

Зерно, що надійшло, після взяття зразка і зважування вивантажується для транспортування його в силосний корпус або зерносклад відповідно до визначеного в ході аналізу виду і якості. Зерно яке надійшло на елеватор, піддається обробці в терміни, що забезпечують збереження його якості. Рівень вологості зерна, що зберігається, повинен не перевищувати 15%. Все щойно зібране зерно піддається очищенню в процесі приймання. Просушене зерно перед закладанням на зберігання охолоджується до температури зберігання, тобто близької до температури зовнішнього повітря [22].

У зимовий період на елеваторі повинна проводитися робота з переведення зерна на зимові умови зберігання. Охолодження зерна проводиться шляхом пропуску зерна через обладнання шляхом провітрювання приміщень і переміщення зерна з силосу в силос. При підвищенні температури зерна, що зберігається, його негайно охолоджують або сушать, використовуючи техніку з очищення, сушіння та активного вентилявання.

Устаткування післязбирального доопрацювання і зерносховища на елеваторі повинне відповідати наступним вимогам [19]:

- забезпеченню повному збереженню якості зерна під час зберігання і оснащені технікою охолодження;
- партії зерна повинні зберігатися окремо за якістю, репродукцією і сортам;
- ємності зберігання мають бути великі за розміром, що сприяє високій продуктивності при завантаженні та розвантаженні;
- усе повинно бути розташованим в зручному розташуванні до шляхів сполучення.

Протягом всього періоду зберігання зерна проводиться систематичний контроль за якістю зерна та станом кожної партії (температура, вологість, зараженість, запах, колір і т.д.)

Дуже важливим є розробка інвестиційного плану капітального будівництва, придбання нематеріальних активів, модернізації основних засобів і капітального ремонту існуючих фондів. Протягом 2019 року інвестиції в будівництво, модернізацію, придбання основних засобів, матеріальних і нематеріальних активів проводилися тільки за рахунок коштів ДП «СК «Ольвія». Сума інвестицій підприємства за звітний період становила 78906 тис. грн.

Таблиця 3.5

Капітальні інвестиції ДП «СК «Ольвія» у 2019 році

Найменування показника	Одиниці виміру	2019 рік
Капітальне будівництво	тис.грн	54
Придбання основних засобів	тис.грн	62780
Придбання/виготовлення інших необоротних матеріальних активів	тис.грн	655
Придбання/створення нематеріальних активів	тис.грн	4813
Модернізація, модифікація (добудова, дообладнання, реконструкція) основних засобів	тис.грн	4173
Капітальний ремонт	тис.грн	6431

За січень-грудень 2019 року було поповнено парк перевантажувальної техніки ДП «СК «Ольвія» мобільними гідравлічними перевантажувачами TEREX-FUCHS MHL-360(D) – 2 од., автонавантажувачами Maximal FD 100T-MWF3 – 8 од., портовим тягачем KALMAR 618i, фронтальними навантажувачами CHANGLIN – 2 од.; придбано: мотовоз маневровий ММТ-2М на базі трактора ХТЗ-150К-09-025, вантажозахоплювач Кз.Кт.А35, ковші вантажні для КТО, грейфери типу 16-С3-Пр-В. Виконано ремонт на клас Регістра буксиру «Витязь».

Всі закупівлі здійснюються з використанням електронної системи Prozorro, що дозволяє значно заощадити кошти підприємства.

У фінансовому плані на 2019 рік сума загальних капітальних інвестицій складає 48095 тис. грн.

У зв'язку з прийняттям постанови Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 р. № 1156 «Про внесення змін до пункту 1 Порядку відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку (доходу) державними унітарними підприємствами та їх об'єднаннями», згідно якого відрахування до державного бюджету частини чистого прибутку державних підприємств становить 75%, унеможлиблюється здійснення підприємством у повному обсязі запланованих на 2020 рік капітальних інвестицій.

З цієї причини, ДП «СК «Ольвія» змушене скоротити обсяги власних інвестицій на 2019 рік, за рахунок придбання техніки з нижчими технічними характеристиками, зменшення кількісних параметрів, а також в результаті економії коштів завдяки досвіду минулого року щодо використання електронної системи публічних закупівель ProZorro.

Зважаючи на вищевикладене, з'явилася необхідність у впровадженні інвестиційних проектів ДП «Стивідорна компанія «Ольвія».

Орієнтовна вартість інвестицій в Проект «Спеціалізований термінал Південний» становить 82 млн. дол США (без ПДВ), у тому числі:

- будівлі та споруди - 23 млн дол. США ;
- обладнання - 32 млн. дол. США;
- причал - 17 млн дол. США;
- днопоглиблення - 10 млн дол. США.

Усі витрати на капітальні інвестиції будуть покриті за рахунок власних чи запозичених коштів приватного партнера, що буде визначений за результатами конкурсу, та ДП «АМПУ». Залучення фінансування від держави не передбачається.

Передбачається, що ДП «АМПУ» покриває витрати на будівництво причалу та днопоглиблення, а решту – приватний партнер.

Вартість розробки ТЕО та консультаційних послуг з розробки тендерної документації Проекту складає до 1 млн. дол. США. Витрати на

розробку Проекту фінансуються за рахунок МФО та ДП «АМПУ». Очікується, що витрати, понесені у зв'язку з розробкою ТЕО та тендерної документації, будуть компенсовані переможцем концесійного конкурсу.

Оцінка вартості утримання Об'єкту концесії для Проекту побудована на основі фінансових даних ДП «СК «Ольвія» (дод. А).

Структура витрат включає:

- Витрати на оплату праці: визначені як добуток чисельності персоналу на середню заробітну плату ДП «СК «Ольвія», скорегований на очікуваний темп росту. Фонд оплати праці визначений на рівні витрат, скорегованих на очікуваний темп росту заробітних плат, не передбачається скорочення адміністративного персоналу. Відрахування на соціальні заходи складають 22% від фонду оплати праці, що відповідає ставці єдиного соціального внеску, встановленій законодавством України.

- Витрати на матеріали, паливо, електроенергію, залізничні витрати були визначені на основі історичних показників цих витрат на 1 тонну перевалки, прогнозованих обсягів перевалки, та скореговані на очікуваний індекс цін виробників.

- Інші операційні витрати: включають комунальні послуги, оренду обладнання та інші витрати були розраховані на основі обсягів цих витрат у 2018 році та скореговані на очікуваний ріст цін виробників.

- Земельний податок: визначений як добуток нормативної оцінки землі та ставки плати за землю, визначеної Податковим Кодексом України, у розмірі 3 %.

- Плата за доступ до причалу: оскільки Проектом передбачається, що причали передаватимуться від ДП «АМПУ» на баланс Концесіонера, то Концесіонер не буде сплачувати плати за доступ до причалу.

- Амортизація існуючих та нових основних засобів: розрахована на історичних даних про строк корисного використання основних засобів різних класів, прямолінійним методом.

- Концесійний платіж: встановлений на рівні 8% від виручки від перевалки вантажів. Розмір ставки був встановлений так, щоб концесійний платіж міг компенсувати втрати бюджету від дивідендів, які сплачує державне підприємство та, водночас, дати можливість приватному партнеру відшкодувати інвестиції.

- Витрати на технічне обслуговування: для існуючих активів були визначені на основі історичних витрат порту. Для новостворених об'єктів, майбутні затрати на технічне обслуговування становлять 0,80% - 1,05% первісної вартості (рис. 3.1).

Передбачається, що в перші роки Концесіонер не буде здійснювати операційної діяльності у зв'язку з будівельними роботами, тому обсяг витрат на початку концесії низький.

Укрупнена оцінка ефективності інвестицій у Проект по роках виконана на підставі загальноприйнятих у інвестиційному менеджменті принципів та підходів.

Для оцінки доцільності капіталовкладень використані методи розрахунку:

- чистої дисконтованої вартості;
- внутрішньої норми рентабельності інвестицій;
- дисконтованого періоду окупності інвестицій.

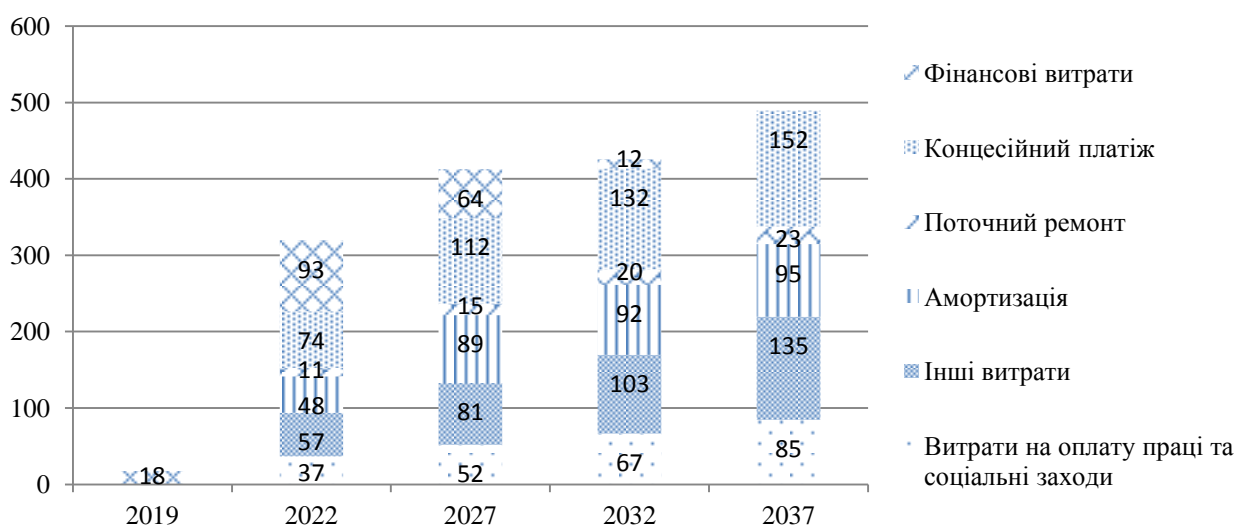


Рис. 3.1 Витрати на обслуговування об'єкту концесії передбачені проектом «Спеціалізований термінал Південний», млн. грн.

При розрахунку показників ефективності проекту ставка дисконту, яка відображає вартість капіталу з урахуванням середнього індексу інфляції й темпу росту інфляції за період реалізації проекту, визначена на рівні 20%.

Чиста дисконтова на вартість (Net Present Value – NPV) розраховується як різниця між дисконтованими грошовими потоками надходженнями і платежами, що пов'язані з реалізацією інвестиційного проекту:

$$NPV = -CF_0 + \sum_{t=1}^T \frac{CF_t}{\left(1 + \frac{r}{100}\right)^t}, \quad (3.3)$$

де CF_0 – початкові капітальні вкладення, у.о.;

CF_t – чистий грошовий потік у t -му році, у.о.;

r – дисконтна ставка, %;

t – номер року періоду реалізації проекту;

T – період реалізації проекту, років [46].

Позитивне значення NPV свідчить про те, що реалізація проекту надасть можливість отримати додаткові надходження на вкладений капітал.

Для розрахунку показників ефективності інвестицій сформовані грошові потоки наведені в табл. 3.6.

Для розрахунку індексів доходності грошовий потік поділяється на надходження коштів – грошові притоки (виручка від реалізації), і витрати – грошові відтоки (інвестиції, погашення боргу).

Коефіцієнт дисконтування – це допоміжний рядок для розрахунку приведених значень різночасових елементів грошового потоку. Для сформованого грошового потоку елементи кожного періоду приводяться до одного моменту часу шляхом множення на коефіцієнт дисконтування:

$$\alpha = \frac{1}{(1+i)^t}, \quad (3.4)$$

де i – ставка дисконту, приймається на рівні норми доходності власного капіталу (з вихідних даних – рентабельність власного капіталу, що склалася на підприємстві у попередні періоди); t – порядковий номер розрахункового періоду.

При розрахунку бізнес-плану закладена ставка дисконтування рівна 14,5%, яка буде враховувати вартість грошей у залежності від того, у який період вони вкладені (тобто вартість грошей, вкладених у проект сьогодні, не дорівнює тій же сумі, отриманої від проекту завтра). Базовим індикатором для оцінки вартості грошових коштів є облікова ставка НБУ, або ставка рефінансування – відсоткова ставка, що стягується Національним банком України під час рефінансування комерційних банків. Вона є найнижчою серед відсоткових ставок НБУ.

Таблиця 3.6

Показники ефективності інвестицій у проект розробленого бізнес-плану для ДП «Стивідорна компанія «Ольвія»

Роки	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Період	0	1	2	3	4	5	6	7	8
	поч. року	кін. року	кін. року	кін. року	кін. року	кін. року	кін. року	кін. року	кін. року
Грошовий потік, млн. грн.	-	-52,00	-204,00	-343,00	-296,00	517,00	502,00	542,00	620,00
Ставка дисконту, %	14,5%	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Чистий грошовий потік, млн. грн.	0,00	-42,64	-167,28	-281,26	-242,72	423,94	411,64	444,44	508,40
Коефіцієнт дисконтування	1	0,87	0,76	0,67	0,58	0,51	0,44	0,39	0,34
Дисконтований грошовий потік, млн. грн.	0,00	-37,24	-127,59	-187,37	-141,22	215,42	182,68	172,26	172,09
Чистий дохід від проекту, млн. грн.	0,00	-42,64	-209,92	-491,18	-733,90	-309,96	101,68	546,12	1054,52
Чистий приведений дохід (NPV), млн. грн.	249,02	x	x	x	x	x	x	x	x
Строк окупності заходу, роки	5,75	x	x	x	x	x	x	x	x
IRR %	29%	x	x	x	x	x	x	x	x

Показники економічної ефективності [23]:

1. Чистий дохід – накопичений ефект (сальдо грошового потоку) за розрахунковий період. Розраховується наростаючим підсумком значень грошового потоку в кожному розрахунковому періоді (поточний чистий дохід).

Чистий дохід за весь період – це значення показника в останньому періоді

Чистий дохід за весь період виконання замовлення дорівнює 369 333 тис. грн.

2. Чистий приведений дохід (ЧПД) – накопичений дисконтований ефект за розрахунковий період.

Розраховується наростаючим підсумком значень дисконтованого грошового потоку в кожному розрахунковому періоді (поточний чистий приведений дохід). Чистий приведений дохід за весь період – це значення показника в останньому періоді.

Чистий приведений дохід за весь період виконання замовлення дорівнює 249,02 млн. грн.

3. Термін окупності – тривалість найменшого періоду, за який поточний чистий дохід стає і в подальшому залишається невід’ємним. Визначається як сума номеру останнього періоду, в якому значення поточного чистого доходу від’ємне, та відношення цього значення по модулю до елемента грошового потоку в наступному періоді.

4. Індекси доходності характеризують відносну віддачу проекту на вкладені в нього кошти:

- індекс доходності витрат – відношення суми дисконтованих грошових притоків (накопичених надходжень) до суми дисконтованих грошових відтоків (накопичених витрат).

- індекс доходності інвестицій – збільшене на одиницю відношення чистого приведенного доходу до обсягу інвестицій.

6. Внутрішня норма доходності – відносний показник ефективності господарського рішення, який відображає рівень доходності вкладеного

капіталу підприємства. Це таке додатне число, при використанні якого в якості ставки дисконту чистий приведений дохід обертається на 0.

IRR визначається на підставі умови $NPV=0$. IRR розраховується із рівняння:

$$CF_0 = \sum_{t=1}^T \frac{CF_t}{\left(1 + \frac{IRR}{100}\right)^t} \quad (3.5)$$

$IRR = 29\%$. Оскільки IRR значно більше дисконтної ставки, проект є економічно ефективним, він має великий запас фінансової міцності.

У табл. 3.7 представлено показники ефективності проекту.

Таблиця 3.7

Показники ефективності Проекту «Спеціалізований термінал Південний»

Показник	Одиниця виміру	Значення
Чиста дисконтована вартість	млн. грн	249,02
Індекс рентабельності інвестицій	%	29
Період окупності інвестицій	років	6

На основі проведених розрахунків показників економічної ефективності робиться висновок про доцільність реалізації даного рішення на підприємстві, тобто про економічну доцільність передачі території підприємства у концесію.

Реалізація Проекту супроводжується певними ризиками. Основні ризики та їх можливий вплив визначені нижче.

У межах Проекту виникнення ризиків пов'язане із значним горизонтом планування, недостатнім досвідом реалізації проектів державно-приватного партнерства у сфері управління транспортною інфраструктурою в Україні і нестабільною загальноекономічною ситуацією в країні.

Класифікація та опис ризиків

1. Ринкові ризики

1.1. Недостатній попит або падіння попиту на морські перевезення з боку власників вантажу призведе до неповного завантаження потужностей. Основними факторами, які можуть негативно впливати на попит, основними є неврожай зернових культур, негативна зміна співвідношення цін на сировину на зовнішньому та внутрішньому ринках;

1.2. Висока конкуренція з боку приватних українських морських терміналів та інших портів Чорноморського басейну;

1.3. Неконкурентні тарифи на залізничні перевезення, що входять до складу «загального тарифу».

2. Фінансові ризики

2.1. Девальвація валюти може мати деякий вплив на фінансові показники Проекту (вартість обслуговування кредитів, розмір доходів від діяльності). Водночас, девальвація національної валюти може мати і позитивний ефект, оскільки більшість доходів ДП «СК «Ольвія» номінована в доларах США;

2.2. Збільшення вартості капіталу, що знизить його чисту приведену вартість грошових потоків, а разом з тим інвестиційну привабливість Проекту;

2.3. Зростання операційних витрат, або зростання доходів менше, ніж темпи зростання собівартості перевезень, призведе до зниження загальної маржинальності Проекту.

3. Політичні ризики

3.1. Зміна нормативної бази у сфері регулювання операційної діяльності стивідорних компаній, що не є предметом угоди, укладеної між учасниками Проекту;

3.2. Внесення змін у податкове, митне та валютне законодавство та потенційне зниження рентабельності господарської діяльності Концесіонера;

3.3. Внесення змін до законодавства з питань ліцензування та дозвільної документації та ускладнення або неможливість здійснення концесійної діяльності та/або експлуатації Об'єкта концесії, додаткові витрати Концесіонера;

3.4. Встановлення цін і тарифів у розмірі, що не відповідає економічно обґрунтованим витратам, що може призвести до зниження рентабельності господарської діяльності Концесіонера;

3.5. Зміна пріоритетів торговельної і промислової політики держави може призвести до введення квот на експорт або імпорт певних категорій вантажів, що матиме вплив на обсяг вантажопотоку через Порт;

3.6. Націоналізація, реквізиція, конфіскація або інше примусове відчуження майна Концесіонера може призвести до повернення Об'єкта під повний державний контроль.

4. Технічні ризики

4.1. Зрив термінів будівництва та реконструкції об'єктів, несвоєчасне, або недостатнє фінансування може призвести до погіршення прогнозованих результатів Проекту.

4.2. Технічна неможливість забезпечення новостворених об'єктів портової інфраструктури суміжною інфраструктурою відповідної потужності (електромережі, припортова залізнична інфраструктура, тощо).

5. Екологічні ризики

5.1. Підвищення забруднення атмосферного повітря, що може відбутися у разі недотримання вимог дозвільної природоохоронної документації з цього питання, а саме, у разі перевищення потужності перевантаження сипучих вантажів, а також в результаті будівництва та вводу в експлуатацію нових потужностей.

6. Соціальні ризики

6.1. Соціальна напруга у зв'язку з порушенням Концесіонером та іншими учасниками своїх обов'язків в соціальній сфері та можливе зниження рівня життя працівників та зростання рівня безробіття в регіоні;

6.2. Соціальна невдоволеність, пов'язана з забрудненням міста в якому розташований Порт;

6.3. Скорочення персоналу внаслідок технічного переоснащення виробництва, зростання рівня безробіття за рахунок низькокваліфікованих працівників.

7. Специфічні ризики

7.1. Несвоєчасна передача активів, пасивів, документації та, як наслідок, зрив строків проектування і будівництва;

7.2. Затягування та ускладнення процедури оформлення оренди земельних ділянок, зрив строків проектування і будівництва через неможливість почати Проект вчасно;

7.3. Затягування процесу видачі органами виконавчої влади або органами місцевого самоврядування ліцензій або дозвільної документації;

7.4. Виникнення форс-мажорних обставин, ускладнення або неможливість виконання зобов'язань, передбачених угодою (воєнний або надзвичайний стан, стихійні лиха, епідемії, тощо);

7.5. Випадкове знищення майна або його частини, виникнення збитків, упущеної вигоди і витрат на відтворення знищеного або пошкодженого майна;

7.6. Дострокове розірвання договору однією зі сторін;

7.7. Блокування залізничних переїздів в м. Миколаєві у зв'язку зі зростанням інтенсивності руху залізничного та авто транспорту в напрямку Порту;

7.8. Відсутність інвестицій у припортову залізничну інфраструктуру;

7.9. Відсутність інвестицій в будівництво/реконструкцію припортових автомобільних доріг;

7.10. Необхідність перегляду умов договору через зміну зовнішніх чинників;

7.11. Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов'язань зі сторони держави, в наслідок затримки узгодження фінансового плану ДП «АМПУ», а також отримання інших необхідних узгоджень і дозволів, пов'язаних з виконанням зустрічних зобов'язань держави, які можуть відбуватися із значними затримками;

7.12. Несвоєчасне або недостатнє фінансування зі сторони Концесіонера, недотримання графіку фінансування з боку банків та Концесіонера, що може призвести до несвоєчасності або неможливості виконання зобов'язань з проектування і/або будівництва.

Таблиця 3.8

Заходи з мінімізації основних ризиків

Ризик	Пропоновані заходи
1.1. Недостатній попит на послуги	<ul style="list-style-type: none"> - Підвищення конкурентоспроможності порту; - Забезпечення завантаження потужностей не за рахунок росту долі ринку Порту внаслідок привабливості для клієнтів; - Залучення до Проекту компанії, яка має досвід в морських перевезеннях для додаткового завантаження порту.
1.2. Висока конкуренція	<ul style="list-style-type: none"> - Розвиток сучасних потужностей на території Порту та зниження за рахунок цього витрат клієнтів; - Залучення додаткового вантажопотоку шляхом підвищення рівня обслуговування; - Встановлення довгострокових відносин із ключовими вантажовласниками.

<p>4.1. Зрив термінів будівництва і запуску об'єктів</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Вибір Концесіонера із високим рівнем фінансової надійності; - Визначення в угоді детального плану-графіку реалізації Проекту; - Підхід до нарахування платежів на користь держави, що мотивує Концесіонера на якнайшвидшу реалізацію Проекту; - Надання експертної та організаційної підтримки в реалізації Проекту Концесіонера усіма компетентними органами державної влади, що координуються через єдиний центр.
<p>7.2. Затягування та ускладнення процедури оформлення оренди земельних ділянок, зрив строків проектування і будівництва через неможливість почати Проект вчасно</p>	<p>Проведення переговорів з Миколаївською ОДА та підготовка плану-заходів, направлено на пришвидшення процедури переоформлення земельних ділянок.</p> <p>У разі необхідності - вжиття заходів направлених на прийняття Розпорядження КМУ, яким Миколаївській ОДА буде надано доручення вжити всіх заходів для переоформлення земельної ділянки на Концесіонера.</p>
<p>7.7. Блокування залізничних переїздів в м. Миколаєві у зв'язку зі зростанням інтенсивності руху залізничного та авто транспорту в напрямку Порту</p>	<p>Врахування необхідності будівництва мостових переходів в м. Миколаєві під час підготовки умов концесійного конкурсу. Проведення переговорів з усіма портовими операторами Порту, з метою підготовки механізму співфінансування робіт з будівництва мостових переходів за рахунок коштів всіх портових операторів.</p>

7.8. Відсутність інвестицій у припортову залізничну інфраструктуру	Опис порядку вирішення питання розширення вузьких місць на залізниці на рівні концесійної угоди, із залученням усіх зацікавлених сторін і чітким визначенням взаємних зобов'язань державних органів і підприємств з одного боку і Концесіонера з іншого.
7.9. Відсутність інвестицій в будівництво/реконструкцію припортових автомобільних доріг	Опис порядку вирішення питання розширення вузьких місць припортових автошляхів на рівні концесійної угоди, із залученням усіх зацікавлених сторін і чітким визначенням взаємних зобов'язань державних органів і підприємств з одного боку і Концесіонера з іншого.
7.11. Несвоєчасне або не в повному обсязі виконання своїх зобов'язань зі сторони держави	Детальний опис зобов'язань та наслідків їх невиконання сторонами концесійних відносин.

Серед можливих позитивних наслідків реалізації Проектів розвитку ДП «СК «Ольвія» можна виокремити:

- укріплення позицій України як одного з найбільших у світі експортерів зернових за рахунок розвитку спеціалізованих потужностей;
- підвищення якості послуг, що надає стивідорна компанія перевізникам, вантажовласникам та пасажиром;
- зменшення операційних витрат портового оператора за рахунок оптимізації операційних процесів, підвищення фондівіддачі основних засобів та продуктивності праці шляхом модернізації основних засобів;
- збільшення сукупних надходжень до бюджетів різного рівня за рахунок сплати Концесіонером плати за оренду землі, концесійного платежу, збільшення надходжень від ПДВ та податку на прибуток;

- зниження вартості портових послуг для морських перевізників за рахунок зменшення часу на обробку суден, скорочення простоїв суден, що чекають чергу на обслуговування;
- зменшення розкрадання/пошкодження вантажів за рахунок впровадження ефективної системи безпеки;
- залучення приватного капіталу для інвестування в економіку України на довгостроковий період;
- можливість надання додаткових соціальних благ населенню за рахунок додаткових надходжень до місцевого бюджету у зв'язку з підвищенням плати за оренду землі та за рахунок створення нових робочих місць.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ НА ДП «СТИВІДОРНА КОМПАНІЯ «ОЛЬВІЯ»

Проблема охорони праці набуває особливого значення в умовах сучасного виробничого середовища. Нині людині доводиться виконувати свою роботу в умовах, коли сучасні технологічні процеси характеризується наявністю різноманітних енергетичних систем з небезпечними для навколишнього середовища та людини чинниками. Складність технологічних систем та процесів ставить підвищені вимоги до організму людини. Їй доводиться діяти на межі своїх фізичних та психологічних можливостей. В таких умовах людина не завжди може досконало сприймати швидкі зміни обставин в процесі виробничої діяльності і адекватно на них реагувати.

Державна політика України щодо охорони праці виходить із конституційного права кожного громадянина на належні безпечні і здорові умови праці та пріоритету життя і здоров'я працівника по відношенню до результатів виробничої діяльності. Реалізація цієї політики має забезпечити постійне поліпшення умов і безпеки праці, зменшення рівнів травматизму та професійної захворюваності.

Охорона праці – система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів та засобів, спрямованих на збереження здоров'я і працездатності людини в процесі трудової діяльності.

Об'єктом охорони праці є здоров'я і працездатність людини, а предметом – засоби і заходи, спрямовані на їхнє збереження [33].

Система управління охороною праці (СУОП) на виробництві – це сукупність взаємопов'язаних правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних та лікувально-профілактичних рішень, направлених на попередження аварій, нещасних випадків професійних

захворювань, а також засобів, які забезпечують збереження життя, здоров'я та працездатність людини в процесі праці.

На будь-якому рівні управління охороною праці вирішуються наступні основні задачі:

- навчання безпечним методам праці;
- забезпечення безпеки устаткування і виробничих процесів;
- забезпечення належного утримання приміщень і споруд;
- створення належних санітарно-гігієнічних умов праці;
- забезпечення працівників засобами індивідуального та колективного захисту;
- організація лікувально-профілактичного обслуговування працівників;
- здійснення професійного добору.

Охорона праці виявляє і вивчає можливі причини виробничих нещасних випадків, професійних захворювань, аварій, вибухів, пожеж і розробляє систему заходів з метою знешкодження цих причин і створення безпечних і сприятливих для людини умов праці.

Аналіз потенційно шкідливих і небезпечних факторів. На людину впливають різноманітні виробничі фактори. Ці фактори можуть по різному впливати на людину. Відповідно до ГОСТу 12.0.002-80 небезпечні виробничі фактори можуть бути шкідливими. Шкідливий виробничий фактор - виробничий фактор, вплив якого може призвести до погіршення стану здоров'я, зниження працездатності працівника.

Небезпечний виробничий фактор - виробничий фактор, дія якого за певних умов може призвести до травм або іншого раптового погіршення здоров'я працівника. Шкідливий виробничий фактор в залежності від рівня та тривалості дії може стати небезпечним .

Відповідно до ГОСТу 12.0.003- 74 небезпечні та шкідливі фактори за природою дії поділяються на такі групи: фізичні, хімічні, біологічні та психофізіологічні [4].

До фізичних небезпечних та шкідливих виробничих факторів належать:

рухомі машини та механізми; пересувні частини виробничого устаткування; підвищена запиленість та загазованість повітря робочої зони; підвищена чи понижена температура поверхонь устаткування, матеріалів чи повітря робочої зони; підвищений рівень шуму, вібрацій, інфразвукових коливань, ультразвуку, іонізуючих випромінювань, ультрафіолетової чи інфрачервоної радіації; підвищений чи понижений барометричний тиск, вологість, іонізація та рухомість повітря; небезпечне значення напруги в електричному колі; підвищена напруженість електричного чи магнітного полів; відсутність чи нестача природного світла; недостатня освітленість робочої зони; підвищена яскравість світла; пряме та відбите випромінювання, що створює засліплюючу дію.

До хімічних небезпечних та шкідливих виробничих факторів належать хімічні речовини, які за характером на організм людини поділяються на загальнотоксичні, подразнюючі, сенсibiliзуючі, канцерогенні, мутагенні, такі, що впливають на репродуктивну функцію.

До біологічних небезпечних та шкідливих виробничих факторів належать патогенні мікроорганізми (бактерії, віруси, мікроскопічні гриби та інші) та продукти їх життєдіяльності, а також макроорганізми (рослини та тварини) .

До психофізіологічних небезпечних та шкідливих виробничих факторів належать фізичні (статичні та динамічні) і нервово-психічні перевантаження (розумове перенапруження, перенапруження органів чуття, монотонність праці, емоційні перевантаження).

На робітників порту можуть впливати наступні небезпечні та шкідливі фактори [13]:

1. Серед факторів зовнішнього середовища, що впливають на організм людини в процесі праці, світло займає одне з перших місць. Адже відомо, що майже 90% всієї інформації про довкілля людина одержує через органи зору. Під час здійснення будь-якої трудової діяльності втомлюваність очей, в основному, залежить від напруженості процесів, що супроводжують зорове сприйняття.

Освітлення повинно бути достатнім, тобто відповідати вимогам санітарних норм, рівномірним, не повинно осліплювати очі та створювати відблиски на робочій поверхні, за спектральним складом має наближатись до сонячного світла. Оптимальним вважається таке освітлення, при якому втома зору найменша. Залежно від джерела світла освітлення може бути: природним, що створюється прямими сонячними променями та розсіяним світлом небосхилу; штучним, що створюється електричними джерелами світла та суміщеним, при якому недостатнє за нормами природне освітлення доповнюється штучним.

Природне освітлення поділяється на: бокове (одне- або двохстороннє), що здійснюється через світлові отвори (вікна) в зовнішніх стінах; верхнє, здійснюване через ліхтарі та отвори в дахах і перекриттях; комбіноване - поєднання верхнього та бокового освітлення.

Штучне освітлення може бути загальним та комбінованим. Загальним називають освітлення, при якому світильники розміщуються у верхній зоні приміщення рівномірно або з врахуванням розташування робочих місць. Комбіноване освітлення складається із загального та місцевого. Його доцільно застосовувати при роботах високої точності, а також, якщо необхідно створити певний або змінний, в процесі роботи, напрямок світла.

2. Організація робочого місця. Робоче місце робітника повинно бути рівномірно освітлено. Не повинно бути значної різниці в освітленні різних ділянок робочого місця. Наприклад, поверхня книги і зошита, з якими в даний час здійснюється робота, повинні мати однакове освітлення. Стіл повинен бути розташований у гарно освітленому місці, бажано біля вікна. Людина за столом повинна розташовуватися обличчям чи лівим боком до вікна для того, щоб уникнути утворення тіні від тіла чи руки людини.

Світильник штучного освітлення повинен бути розташований відносно тіла людини аналогічним чином. Повинні бути розташовані над робочим місцем під кутом 45°.

На робочому місці бажано забезпечити великий контраст між об'єктом і

фоном, на якому розміщено об'єкт; з темними предметами ліпше працювати на світлому фоні, а зі світлими - на темному фоні. Це дозволить при меншому значенні освітлення успішно виконувати роботу і знизити зорове втомлення.

Психофізіологічний вплив на людину кольору поверхні приміщення обов'язково необхідно враховувати при кольорово-світловому оформленні приміщення. В приміщеннях де повинна здійснюватись робота, краще застосовувати люмінесцентні лампи, а кольорове оформлення виконувати в світлих тонах, які стимулюють активну діяльність.

3. Вентиляція. Під вентиляцією розуміють сукупність заходів та засобів призначених для забезпечення на постійних місцях та зонах обслуговування приміщень метеорологічних умов та чистоти повітряного середовища, що відповідають гігієнічним та технічним вимогам. Основне завдання вентиляції - вилучити із приміщення забруднене або нагріте повітря та подати свіже.

Вентиляція класифікується за такими ознаками:

- за способом переміщення повітря - природна, штучна (механічна) та суміщена (природна та штучна одночасно);
- за напрямком потоку повітря - припливна, витяжна, припливно-витяжна;
- за місцем дії - загальнообмінна, місцева, комбінована.

Природна вентиляція може бути неорганізованою і організованою. При неорганізованій вентиляції невідомі об'єми повітря, що надходять та вилучаються із приміщення, а сам повітрообмін залежить від випадкових чинників. Неорганізована природна вентиляція включає інфільтрацію - просочування повітря через нещільності у вікнах, дверях, перекриттях та провітрювання, що здійснюється при відкриванні вікон та кватирок. Організована природна вентиляція називається аерацією.

Для аерації в стінах будівель роблять отвори для надходження зовнішнього повітря, а на даху чи у верхній частині будівлі встановлюють спеціальні пристрої для видалення відпрацьованого повітря. Для регулювання надходження та видалення повітря передбачено перекидання на необхідну величину аераційних отворів та ліхтарів. Це особливо важливо в холодну пору

року.

Штучна (механічна) вентиляція, на відміну від природної, дає можливість очищувати повітря перед його викидом в атмосферу, вловлювати шкідливі речовини безпосередньо біля місць їх утворення, обробляти припливне повітря (очищувати, підігрівати, зволожувати), більш цілеспрямовано подавати повітря в робочу зону. Окрім того механічна вентиляція дає можливість організувати повітрязбір в найбільш чистій зоні території підприємства і навіть за її межами. Загальнообмінна вентиляція забезпечує створення необхідного мікроклімату та чистоти повітряного середовища у всьому об'ємі робочої зони приміщення. Вона застосовується для видалення надлишкового тепла при відсутності токсичних виділень.

Місцева вентиляція може бути припливною і витяжною. Місцева припливна вентиляція, при якій здійснюється концентроване подання припливного повітря заданих параметрів (температури, вологості, швидкості руху), виконується у вигляді повітряних душів, повітряних та повітряно-теплових завіс.

Повітряні та повітряно-теплові завіси призначені для запобігання надходження в приміщення знаннях мас холодного зовнішнього повітря при необхідності частого відкривання дверей чи воріт. Повітряна завіса створюється струменем повітря, що подається із вузької довгої прілини, під деяким кутом назустріч потоку холодного повітря. Канал в щілиною розмішують збоку чи зверху дверей.

Місцева витяжна вентиляція здійснюється за допомогою місцевих витяжних зонтів, всмоктуючих панелей, витяжних шаф, бортових висмоктувачів.

Природна та штучна вентиляція повинні відповідати наступним санітарно-гігієнічним вимогам:

- створювати в робочій зоні приміщень нормовані метеорологічні умови праці (температуру, вологість і швидкість руху повітря);
- повністю усувати з приміщень шкідливі гази, пари, пил та аерозолі або

розчиняти їх до гранично допустимих концентрацій;

- не вносити в приміщення забруднене повітря ззовні або шляхом засмоктування забрудненого повітря з суміжних приміщень;

- не створювати на робочих місцях протягів чи ривкого охолодження;

- бути доступним для управління та ремонту під час експлуатації;

Найбільш повно вище перерахованим вимогам відповідає система кондиціонування повітря, яка також застосовується на підприємствах. За допомогою кондиціонерів створюються і автоматично підтримуються у виробничому приміщенні задані параметри повітряного середовища.

4. Система опалення. Являє собою комплекс елементів, необхідних для нагрівання приміщень в холодний період року. До основних елементів систем опалення належать джерела тепла, теплопроводи, нагрівальні прилади. Теплоносіями можуть бути нагріта вода, пара чи повітря.

5. Електробезпека. Широке використання електроенергії у всіх галузях народного господарства зумовлює розширення кола осіб, котрі експлуатують електрообладнання. Тому проблема електробезпеки при експлуатації електрообладнання набуває особливого значення.

Електролітична дія струму характеризується розкладом органічної рідини, в тому числі і крові, що супроводжується значними порушеннями їх фізико-хімічного складу.

Механічна (динамічна) дія - це розшарування, розриви та інші подібні ушкодження тканин організму, в тому числі м'язової тканини, стінок кровоносних судин, судин легеневої тканини внаслідок електродинамічного ефекту, а також миттєвого вибухоподібного утворення пари від перегрітої струмом тканинної рідини та крові.

Біологічна дія струму проявляється через подразнення та збудження живих тканин організму, а також через порушення внутрішніх біологічних процесів, що відбуваються в організмі і котрі тісно пов'язані з його життєвими функціями .

Звичайно людина починає відчувати дію змінного струму, яка дратує

промислової частоти (50 Гц) при його силі приблизно 1 мА, а постійного - приблизно 5 мА. Ці струми називаються граничними відчутними струмами і не є небезпечними для життя, оскільки при такому роздратуванні людина може самостійно звільнитись від його дії. Струми, які перевищують значення граничних відчутних, викликають судороги м'яз і больові відчуття, які зі збільшенням значення величини струму посилюються, розповсюджуючись на всі великі ділянки тіла.

Граничне допустимі рівні напруг дотику і струмів, а також допустимий час впливу і сила струму регламентуються ГОСТ 121.038-82.

Причини, які викликають ураження людей електричним струмом, можуть бути наступні: випадковий дотик чи небезпечне наближення до струмопровідних частин, які знаходяться під напругою; ураження полум'ям електричної дуги, які виникають іноді при розриві ланцюга, коротких замикань; дотик до конструктивних джерельнопровідних металевих частин електрообладнання, які не знаходяться під напругою, але які опинилися під напругою внаслідок ураження ізоляції струмопровідних частин.

6. Пожежна безпека. Пожежна безпека - можливість виникнення та розвитку пожежі в будь-якій речовині, процесі, стані. Коли людина перебуває в зоні впливу пожежі, то вона може потрапити під дію наступних небезпечних та шкідливих факторів: токсичні продукти згорання; огонь; підвищена температура середовища; дим; недостатність кисню; руйнування будівельних конструкцій; вибухи, витікання небезпечних речовин, що відбуваються внаслідок пожежі; паніка.

Під час пожежі температура полум'я може досягати 1200 - 1400 °С і у людей, що знаходяться у зоні пожежі випромінювання полум'я можуть викликати опіки та больові відчуття.

Небезпека підвищеної температури середовища полягає в тому, що вдихання розігрітого повітря разом із продуктами згорання може призвести до ураження органів дихання та смерті. В умовах пожежі підвищення температури середовища до 60 °С вже є життєво небезпечною для людини.

Дим викликає інтенсивне подразнення органів дихання та слизових оболонок. Крім того, у задимлених приміщеннях внаслідок погіршення видимості сповільнюється евакуація людей, а часом провести її зовсім не можливо. Так, при значній задимленості приміщення видимість предметів, що освітлюються лампочкою потужністю 20 Вт, складає не більше 2,5 м.

Недостатність кисню спричинена тим, що в процесі горіння відбувається хімічна реакція оксидування горючих речовин та матеріалів. Небезпечною для життя людини уже вважається ситуація, коли вміст кисню в повітрі знижується до 14% (норма 21%). При цьому втрачається координація рухів, появляється слабкість, запаморочення, загальмовується свідомість.

Руйнування будівельних конструкцій відбувається внаслідок втрати ними несучої здатності під впливом високих температур та вибухів. При цьому люди можуть одержати значні механічні травми, опинитися під уламками завалених конструкцій. До того ж, евакуація може бути просто неможливою, внаслідок завалів евакуаційних виходів та руйнування шляхів евакуації.

Основні причини пожеж на підприємствах є: необережне поводження з вогнем; незадовільний стан електротехнічних пристроїв та порушення правил їх монтажу та експлуатації; порушення режимів технологічних процесів; несправність опалювальних приладів та порушення правил їх експлуатації; невиконання вимог нормативних документів з питань пожежної безпеки.

Дуже часто пожежі на виробництві спричинені необережним поводженням з вогнем. Під цим, як правило, розуміють паління в недозволених місцях та виконання так званих вогневих робіт. Пожежі через виникнення коротких замикань, перевантаження електродвигунів, освітлювальних та силових мереж внаслідок великих місцевих опорів, роботу несправних або залишених без нагляду електронагрівальних приладів складають більше 25% всіх випадків.

7. Мікроклімат приміщення. Роботи можуть проводитися при самих різноманітних температурах повітря, різної її вологості і рухомості, а також під впливом випромінювань від нагрітого обладнання і оброблювальних матеріалів

і виробів. Всі ці умови зовнішнього середовища в сукупності прийнято називати метеорологічними умовами. Метеорологічні умови здійснюють великий вплив на самопочуття і працездатність людини. Незважаючи на наявність стін і покриттів, клімат виробничих будівель змінюється із зміною зовнішніх атмосферних умов. Тому метеорологічні умови виробничих будівель і приміщень схильні до коливань сезонного характеру [4]:

а) температура повітря. Значна кількість тепла може проникати в приміщення від сонячної радіації через застіблені поверхні у вікнах будинків. Тепло надходить також у повітря приміщень від працюючого механічного обладнання, при перетворенні електричної енергії в механічну, від працюючих людей і т. і.

Загальна кількість тепла може бути настільки значною, що температура повітря негативно відбивається на самопочутті і працездатності людей. Температура повітря в приміщенні в межах від 15 до 25 °С.

б) вологість повітря. Вологість повітря оцінюється вмістом в ньому водяних парів. При високій вологості повітря його здатність сприймати додаткову вологу стає обмеженою або зовсім припиняється. В приміщенні офісу відносна вологість 60% при температурі 20 °С.

в) рух повітря. Рух повітря всередині цеху спричиняється нерівномірним нагрівом повітряних потоків, а також неправильно запроектованою вентиляцією. Швидкість повітря в приміщенні офісу 0,3 м/с.

Гігієна та безпека праці – умови та чинники, що впливають або здатні впливати на здоров'я та безпеку працівників, тимчасових працівників, персоналу підрядника, відвідувачів та будь-яких інших осіб на робочому місці.

Політика у сфері гігієни та безпеки праці є важливою складовою загальної політики державного підприємства «Стивідорна компанія «Ольвія» та спрямована на:

– створення належних, безпечних і здорових умов праці на кожному робочому місці;

- комплексне вирішення питань охорони праці з охопленням усіх структурних підрозділів та усіх працівників;
- безперервне та динамічне підвищення економічної ефективності та результативності роботи підприємства, поліпшення стану гігієни та безпеки праці при організації та виконанні вантажно-розвантажувальних робіт, обробки транспортних засобів, зберіганні вантажів і наданні транспортно-експедиторських та інших послуг, пов'язаних з організацією та забезпеченням перевезення експортних, імпорتنих, транзитних, каботажних та інших вантажів, а також на відповідність послуг підприємства міжнародним стандартам управління гігієною та безпекою праці та діючому законодавству;
- задоволення соціальних і економічних інтересів працівників підприємства;
- забезпечення безпеки мореплавства, стоянки та обробки суден в акваторії підприємства;
- розвиток нових вантажопотоків та запровадження нових послуг з дотриманням вимог гігієни та безпеки праці;
- створення та розвиток взаємовигідних відносин із замовниками послуг та постачальниками, заснованих на довготривалому партнерстві.

Збереження життя, здоров'я і працездатності працівників, максимальне задоволення потреб замовників і ділових партнерів, залучення нових споживачів, підвищення економічної ефективності роботи, забезпечення позитивної ділової репутації підприємства та захист власних інтересів на ринку портових послуг – є пріоритетом.

Політика у сфері гігієни та безпеки праці здійснюється згідно з принципами:

- застосування сучасних методів керівництва, поліпшення якості планування та організації робіт, постійного поліпшування ефективності процесів надання послуг, вдосконалення засобів і технології робіт, модернізації

виробництва з неухильним дотриманням встановлених вимог гігієни та безпеки праці;

- випереджувальної діяльності, спрямованої на своєчасне виявлення та усунення негативних факторів, що можуть привести до нещасного випадку, профзахворювання, аварії, а також поточної ідентифікації небезпек, оцінювання ризиків і визначення відповідних засобів управління;

- підтримки необхідного рівня кваліфікації персоналу підприємства, належного оцінювання його зусиль та досягнень;

- інформованості персоналу;

- чіткого розподілу відповідальності та повноважень персоналу по всім напрямкам діяльності, забезпечення участі всіх працівників Підприємства в реалізації Політики у сфері гігієни та безпеки праці.

Ідентифікація небезпек і оцінка ризиків є постійним процесом на підприємстві. При здійсненні даного процесу необхідно враховувати наступні умови:

- стандартні і нестандартні види діяльності;

- діяльність всіх осіб, які мають доступ до робочого місця (включаючи субпідрядників і відвідувачів);

- поведінку людей, їхні можливості та інші людські чинники;

- ідентифіковані небезпеки, джерело яких не пов'язане з робочим місцем, але які здатні шкідливо впливати на здоров'я і безпеку осіб, що знаходяться під управлінням підприємства на робочому місці;

- небезпеки, що виникли поблизу робочого місця внаслідок робочої діяльності під управлінням підприємства;

- інфраструктуру, обладнання та матеріали на робочому місці, використовуваних як самим підприємством, так і іншими;

- зміни або пропоновані зміни до структури підприємства, його діяльності або використовуваних матеріалів;

- модифікації системи менеджменту професійного здоров'я та безпеки, включаючи тимчасові зміни, та їх вплив на операції, процеси і діяльність;

- будь-які відповідні законодавчі зобов'язання, що стосуються оцінки ризиків та впровадження необхідних заходів управління;

- конструктивне виконання робочих ділянок, установок, машин/устаткування, операційних процедур та організації роботи, включаючи їхню адаптацію до людських можливостей.

Перегляд реєстрів ризиків здійснюється не рідше одного разу на рік структурними підрозділами підприємства. При необхідності, у разі зміни технології робіт, введення в дію нового обладнання, переробки нового вантажу та інш., в Реєстри небезпек та ризиків вносяться відповідні зміни.

Ідентифікація небезпек проводиться для наступних виробничих умов:

- нормальна робота – Н;
- аномальні умови – АН (запуск/зупинка обладнання, планово-попереджувальні ремонти та ін.);
- аварійна ситуація – АС (передбачувана або яка мала місце).

Процедура проведення ідентифікації небезпеки та оцінки ризиків проводиться для кожного робочого місця, або об'єкта з ідентичними робочими місцями і включає певні етапи:

- ідентифікація небезпек на робочому місці та можливі наслідки її впливу;
- оцінка ризиків в підрозділі і складання «Реєстру небезпек та ризиків структурного підрозділу»;
- загальний «Реєстр небезпек та ризиків ДП «СК «Ольвія».

Вище керівництво ДП «СК «Ольвія» є лідером і гарантом реалізації прийнятої Політики у сфері гігієни та безпеки праці, виконання вимог державного стандарту ДСТУ ОHSAS 18001:2010, забезпечуючи постійне поліпшення ефективності системи управління охороною праці підприємства.

Основні небезпечні і шкідливі виробничі фактори та заходи з безпеки:

1. На території порту виробляються вантажні роботи, в яких бере участь велика кількість перевантажувальної техніки, кранів, навантажувачів, іншого технологічного транспорту.

2. Працівники ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», особи, які відвідують порт, повинні вживати заходів обережності по шляху на роботу, на території і акваторії порту, при пересуванні по судну (пересуванні по забортним трапах і сходнями, пересуванні по штормтрапу, пересуванні по палубі і т.п.), перед початком роботи, під час роботи, в аварійних ситуаціях, по закінченні роботи і знати, що на нього можливий вплив небезпечних і шкідливих виробничих факторів (фізичних, хімічних, біологічних, психофізіологічних), в тому числі таких:

- рухомі машини і механізми; рухомі частини виробничого обладнання;
- пересуваються вироби, вантажі;
- падіння інструменту, виробів, вантажів;
- підвищена запиленість і загазованість повітря робочої зони;
- підвищена або знижена температура поверхонь обладнання;
- недостатня освітленість робочої зони;
- гострі кромки, задирки і шорсткість на поверхнях вантажу, інструментів, обладнання;
- розташування робочого місця на значній висоті відносно рівня землі;
- хімічні небезпечні і шкідливі речовини і інші фактори.

3. Велику травмоопасність представляють постійно переміщувані при маневрових роботах залізничні вагони. У порту є більше 50 перетинів доріг із залізничними коліями; не охороняються переїзди становлять велику небезпеку для людей і транспорту. Тому, в будь-якому випадку, перш ніж перейти залізничні колії (на переїзді, на причалі, складі) необхідно переконатися в тому, що маневри в даному місці не виробляються, вагони не рухаються. Переходити залізничні колії ближче 2 м від вагонів, що стоять забороняється. Забороняється

переходити колії перед рухомими вагонами, підлазити під вагонами, перелазити через зчіпні пристрою вагонів.

4. Велику небезпеку становлять стрілочні переводи залізно-дорожніх шляхів. Переведення стрілок здійснюється автоматично з пульта чергового по станції. При попаданні ноги в простір між дотепним і рамною рейкою, притискне зусилля якого становить близько 600 кілограм, людина може отримати важку травму. Тому категорично забороняється ходити по залізничних коліях і наступати на стрілочні переводи.

5. Потенційну небезпеку становлять собою холодильні установки портового холодильника, робочим агентом в яких є аміак -безбарвний газ з різким запахом нашатирю. Суха суміш аміаку з повітрям здатна вибухати, добре розчиняється у воді, легше повітря, при виході в атмосферу димить. У високій концентрації збудливо діє на центральну нервову систему і викликає судоми. При попаданні на шкіру може викликати опіки різного ступеня.

6. Забороняється куріння на території порту. Палити дозволяється в строго встановлених місцях.

7. В акваторії порту забороняється купання і лов риби.

8. На території порту забороняється годувати і утримувати бродячих тварин.

9. На території порту слід дотримуватися вимог дорожнього руху і знаків безпеки.

10. Рух здійснюється відповідно до схем безпечного руху транспорту і пішоходів, які вивішені на видних місцях. Дотримання правил дорожнього руху обов'язково. Пішоходам слід рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, якщо доріжок немає, то необхідно йти по краю проїжджої частини в один ряд, назустріч рухається транспорту (по лівій стороні). У будь-якому випадку, коли проїжджає технологічний транспорт, необхідно проявляти особисту обережність, зупинитися, пропустити транспорт. Водіям усіх транспортних засобів - легкових, вантажних, технологічних - необхідно слідувати вказівкам знаків дорожнього руху.

Максимально допустима для транспорту швидкість - 30 км / год по головній дорозі, в місцях проведення вантажних робіт - 5 км / год, на транспортній естакаді - 50 км / год. В порту передбачені спеціальні стоянки для транспорту. У районах вантажних робіт, на вантажних складах, причалах, рампах стоянка і парковка автотранспорту категорично забороняється.

11. За порушення вимог цього Положення працівники певних служб мають право тимчасово вилучати у порушників пропуску на територію порту до проведення з ними позапланового інструктажу.

12. Організовані колони людей (студентів, курсантів і т.п. під керівництвом цих фракцій) повинні рухатися по правій стороні проїжджої частини не більше, ніж в три ряди, не створюючи перешкод руху транспортних коштів. Попереду і позаду колони з лівого боку повинні бути супроводжуючі з червоними прапорцями, а в темний час доби і в умовах недостатньої видимості - із засвіченими ліхтарями: спереду білого світла, ззаду - червоного.

13. Всі місця і ділянки порту, що представляють небезпеку для людей і транспорту, що рухається, а також відкриті люки, колодязі, котловани, прорізи, траншеї закриваються огорожею. Найбільш небезпечні ділянки проїжджої частини доріг і виконання вантажно-розвантажувальних робіт огорожені стаціонарними бетонними блоками.

Заборонено заходити в огорожених зони, знімати, змінювати або переміщати огороження, знаки та інші пристрої безпеки.

14. Категорично забороняється вхід в зони вантажно-розвантажувальних робіт. При пересуванні поблизу причалів, перевантажувальних майданчиків, рамп, де виробляються вантажні роботи, необхідно бути особливо уважним.

Обходити стоїть транспорт і перевантажувальні машини необхідно тільки, попередньо переконавшись, що водій не збирається рухатися. Забороняється навіть короткочасно знаходитися під піднятим вантажем, поблизу поворотних частин гусеничних і автомобільних кранів.

15. При переході з судна на берег або назад необхідно користуватися трапами і східцями, які повинні бути міцно встановлені і забезпечені

поручнями, леєрами і запобіжними сітками, що попереджають падіння людини в воду.

16. Спускатися в неосвітлені і непровітрювані трюми забороняється. Спуск в трюм може здійснюватися після дозволу адміністрації судна і керівника робіт (стивідора).

17. Індивідуальні засоби захисту - спецодяг, спецвзуття, різні запобіжні пристосування застосовують для захисту працюючих від несприятливих метеорологічних, хімічних, теплових, електричних та інших впливів. Норми безплатної видачі спеціального одягу, спецвзуття, обмундирування та інших засобів індивідуального захисту робітникам і службовцям ДП «СК «Ольвія» вказані в колективному договорі.

Так, наприклад, носіння захисних касок обов'язково для всіх, хто знаходиться в місцях по переміщенню вантажів (причали, склади, суду, вагони і т.д.), при виконанні ремонтних і швартових робіт, роботах на висоті.

Робітники, які працюють на висоті, крім цього, повинні користуватися запобіжними поясами.

Робітники, зайняті приготуванням розчинів кислот і лугів зобов'язані користуватися індивідуальними засобами захисту (захисні окуляри, гумові чоботи, рукавички). Перевантаження пилять (зерно, цемент і т.д.) повинна здійснюватися із застосуванням респіраторів. На роботах з утворенням іскор, осколків або стружок необхідно використовувати захисні окуляри.

18. У ДП «СК «Ольвія» є велика кількість електроустановок, які перетворюють, розподіляють і споживають електроенергію.

Електроустановки споживають електроенергію високої напруги від 220 В до 6000 В, тому для безпечного виконання робіт проводиться комплекс заходів щодо недопущення ураження людей електрострумом. Це і порядок допуску до роботи, організація суворого контролю за безпечним виконанням робіт, виробництво відключень, вивішування попереджувальних плакатів, влаштування огорожі, накладення заземлень і т.д.

Всім працюючим необхідно дотримуватися особистої обережності при роботі поблизу електроустановок. Категорично забороняється сідати на електроколонки, відкривати їх, ставати на електрокабелі. Причали, склади, установки на території порту в зв'язку з їх великою відносною вологістю відносяться до приміщень особливо небезпечним в частині ураження людей електрострумом; тому для переносного освітлення використовуються світильники напругою не більше 12 В.

Дії працівників при виникненні нещасного випадку:

1 У разі поразок електрострумом, що супроводжуються клінічної («уявної») смертю, питання про доцільність або марності заходів щодо поживлення потерпілого має право вирішити тільки лікар.

Необхідно надати першу допомогу потерпілому і викликати лікаря. Перш за все необхідно якомога швидше звільнити потерпілого від дії струму, так як від тривалості цього впливу залежить важкість електротравми.

Відключення провадиться за допомогою вимикачів, рубильника йди іншого відключає апарату, а також шляхом зняття або викручування запобіжників (пробок), роз'єму штепсельних з'єднань.

Якщо потерпілий знаходиться на висоті, то відключення установки, і тим самим звільнення від струму, може викликати його падіння. В цьому випадку необхідно вжити заходів, що попереджають падіння потерпілого або забезпечують його безпеку.

При відключенні електроустановки необхідно передбачити освітлення місця події від іншого джерела (аварійне освітлення, акумуляторний ліхтар і т.п.) з урахуванням вибухо-і пожежонебезпеки приміщення, не торкаючись до потерпілого (щоб самому не опинитися в контакті з токопровідний частиною і під напругою кроку).

а) Напруга до 1000 В - скористатися канатом, палицею, дошкою (Будь-яким іншим сухим, непровідним електрострум предметом), або відтягнути потерпілого за суху, відстаючу від тіла одяг, використовувати діелектричні рукавички, гумовий килимок. Діяти рекомендується однією рукою, тримаючи

другу в кишені або за спиною. Якщо електрострум проходить в землю через потерпілого і він судорожно стискає в руці один токопровідний елемент, простіше перервати струм, відокремивши потерпілого від землі, підсунувши під нього суху дошку, або відтягнувши ноги від землі мотузкою йди відтягнувши за одяг. Також можна перерубати дроти сокирою з сухим дерев'яним держакком або перекусити їх інструментом з ізольованими ручками. перерубувати або перекушувати проводи необхідно пофазно (тобто кожен провід окремо).

б) Напруга вище 1000 В - надягнувши діелектричні рукавички і боти діяти штангою або ізолюючими кліщами, розрахованими на відповідну напругу. При цьому слід пам'ятати про небезпеку напруги кроку, якщо струмоведучих частин лежить на землі, і після звільнення потерпілого від дії струму необхідно винести його з небезпечної зони.

На лініях електропередачі, коли не можна швидко відключити їх з пунктів харчування, для звільнення потерпілого, якщо він стосується проводів, слід провести замикання проводів накоротко, накинувши на них неізольований провід, який має достатню перетин, заземлений за один кінець.

Після звільнення потерпілого від дії електроструму необхідно оцінити його стан за такими ознаками:

а) свідомість - ясна, відсутня, порушена (потерпілий загальмований або збуджений);

б) колір шкірних покривів і видимих слизових (губ, очей) - рожеві, синюшні, бліді:

в) дихання - нормальне, відсутнє, порушене (неправильне, поверхневе, хрипить);

г) пульс на сонних артеріях - добре визначається (ритм правильний або неправильний), погано визначається, відсутній;

д) зіниці - вузькі, широкі.

Якщо у потерпілого відсутні свідомість, дихання, пульс, шкірний покрив синюшний, а зіниці широкі (0,5 см в діаметрі), можна вважати, що він

знаходиться в стані клінічної смерті, і негайно приступати до реанімування організму за допомогою штучного дихання і зовнішнього масажу серця.

Категорично забороняється потерпілого від електричного струму сильно струшувати, кидати на землю, роздягати і закопувати в землю.

2 Перша допомога при отриманні інших травм.

2.1 Удари. Для ослаблення болю і зменшення крововиливу при ударах слід підставити забите місце під струмені холодної води, прикласти до місця удару лід, сніг, рушник, змочений у холодній воді.

2.2 Переломи (порушення цілісності кістки). переломи поділяються на відкриті (пошкоджені кістки і м'язи) і закриті (відкритих ран немає). При відкритому переломі необхідно краю рани змастити йодом і накласти шину (смужку фанери, палиці, картону і т.д.). Шину прив'язують бинтом, мотузком, ременем і т.п. При переломі ребер на грудну клітку накладають помірно тиснучу пов'язку. При переломі ключиці або лопатки руку підв'язують косинкою.

2.3 Опіки. При опіку 1-го ступеня (почервоніння шкіри) шкіру обмивають струменем чистої води і змочують спиртом, одеколоном або слабким розчином марганцівки. При опіку 2-го ступеня (поява пухирів, наповнених рідиною) необхідно накласти стерильну пов'язку, попередньо знявши одяг з пошкодженого місця. При опіку 3-й і 4-го ступеня потерпілого слід терміново госпіталізувати до лікувального закладу. Якщо опік викликаний хімічними речовинами, слід обпечені місця обмити холодною водою. На опік, викликаний кислотами, має бути накладене пов'язку, просочену розчином питної соди (одна чайна ложка на склянку води). При опіках лугами накладають пов'язку, просочену слабким розчином столового оцту або борної кислоти (одна чайна ложка на склянку води).

2.4 Отруєння парами аміаку. Необхідно велика кількість свіжого повітря, вдихання теплих водяних парів, розчину ментолу. Пити тепле молоко, боржомі. При ураженні шкіри - обливання чистою водою, накладення примочок з розчину оцтової кислоти. При зупинці дихання - штучне дихання.

При попаданні в очі - негайно промити водою і закапати альбуцидом або оливковою олією.

2.5 Перша допомога при порятунку потопуючого. При вигляді потопуючого, швидко розібравшись в обстановці, спробувати повідомити потопуючому, що його положення помічено і йому надається допомога.

Якщо можливо, подати потопуючому жердину або кінець одягу, або кинути йому підручний плаваючий рятувальний предмет (на замовлення) так, щоб при цьому не вдарити потопуючого.

Якщо цих предметів немає або застосування їх не забезпечує порятунок потопуючого, необхідно плисти до нього на допомогу. Той, хто подає допомогу повинен сам не тільки добре плавати, а й знати прийоми транспортування потерпілого. Допомога потопуючому необхідно надавати ззаду, захищаючись від його захоплень. Для буксирування потерпілого, що знаходиться без свідомості, надає допомогу повинен плисти на боці і тягнути потерпілого за волосся або за комір одягу.

При всіх способах буксирування потопуючого необхідно, щоб його ніс і рот знаходилися над поверхнею води.

Допомога потерпілому повинна бути надана відразу ж після того, як його витягли з води. Якщо потерпілий знаходиться в несвідомому стані (Блідий, пульс ледве прощупується або відсутній, дихання відсутнє або дуже слабке), слід негайно почати робити штучне дихання і одночасно послати за лікарем.

Якщо є необхідність, перш ніж почати штучне дихання, потрібно відкрити рот і очистити його від мулу, піску, водоростей і слизу хусткою або сорочкою. Якщо у потерпілого немає пульсу на сонних артеріях і розширені зіниці, необхідно відразу ж почати зовнішній масаж серця. Штучне дихання і зовнішній масаж серця потрібно робити до появи у потерпілого стійкого самостійного дихання або до передачі його медичному персоналу. При наявності помічників вони в цей час повинні розтирати і зігрівати тіло потерпілого. Для спорожнення розтягнутого шлунка від води і повітря потерпілого слід покласти на бік і натиснути йому на верхню частину живота

або, поклавши його вниз обличчям і обхопивши тулуб руками в області живота, піднімати вгору, видавлюючи воду ("складаючи" потерпілого), ці заходи потрібно виконувати швидко.

Коли потерпілий почне дихати, йому необхідно давати нюхати нашатирний спирт, дати випити 15-20 крапель настоянки валеріани (на півсклянки води), переодягнути в суху білизну, укрити тепліше, дати міцного чаю і надати повний спокій до прибуття медичного персоналу.

2.6. У всіх експлуатаційних підрозділах поблизу місць проведення робіт знаходяться укомплектовані аптечки для надання першої допомоги.

3. При виникненні аварійних ситуацій необхідно:

- негайно повідомити про аварію керівнику робіт (майстру, виконроба) або іншу посадову особу;

- вжити необхідних заходів щодо усунення умов, які загрожують життю та здоров'ю людей, навколишньому середовищу;

- викликати при необхідності пожежну команду, швидку допомогу та інші спецпідрозділи;

- вжити всіх можливих заходів для недопущення потрапляння людей в зону аварії і з виведення людей з цієї зони;

4. Помітивши загорання, необхідно негайно повідомити своєму керівнику або іншій посадовій особі, а також в пожежну охорону ДП «СК «Ольвія» та приступити до гасіння підручними первинними засобами.

Для гасіння пожежі в електроустановках необхідно застосовувати вуглекислотні вогнегасники. При гасінні пожежі можна застосовувати азбестові або грубошерсті покривала, пісок.

Порядок розслідування та обліку травматичних випадків:

Перш за все, якщо стався травматичний випадок, необхідно вжити заходів з надання медичної допомоги потерпілому, повідомити в швидку медичну допомогу, зберегти обстановку на місці події, якщо це не загрожує життю і здоров'ю потерпілого і оточуючих людей, і повідомити про те, що трапилося керівнику підрозділу і інженеру з охорони праці.

Якщо працівник отримав навіть незначну травму, він зобов'язаний повідомити про це керівнику робіт, або керівнику підрозділу, в якому він працює. Обов'язковому розслідуванню підлягають нещасні випадки, що сталися на території порту при виконанні потерпілим трудових обов'язків, завдань адміністрації, керівника робіт (майстра, начальника ділянки і т.д.), що відбулися як протягом робочого часу (включаючи встановлені перерви), так і протягом часу, необхідного для приведення в порядок знарядь виробництва, одягу тощо перед початком роботи або після закінчення її, а також при проходженні на наданому підприємстві транспорту на роботу або з роботи, що викликали втрату у працівника працездатності на термін не менше одного дня (зміни) або необхідність перекладу його з роботи за основним фахом на іншу, легшу роботу.

Нещасний випадок може бути не пов'язаний з виробництвом, якщо в наслідок розслідування встановлено, що він стався при виготовленні постраждалим в особистих цілях будь-яких предметів, самовільному використанні в особистих цілях транспортних засобів, механізмів, устаткування, інструменту, при розкраданні матеріалів або інших цінностей, в результаті сп'яніння і в ряді інших випадків.

Для розслідування нещасного випадку роботодавцем потерпілого створюється комісія, яка проводить розслідування відповідно до «Порядку розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві».

За результатами розслідування складається акт, один примірник якого видається потерпілому. Потерпілий або особа, яка представляє його інтереси, не включається до складу комісії, але має право брати участь в її засіданнях, висловлювати свої пропозиції, додавати до матеріалів розслідування документи, що стосуються нещасного випадку, давати відповідні пояснення, в тому числі висловлювати в усній та письмовій формі власну думку щодо обставин і причин нещасного випадку та одержувати від голови комісії інформацію про хід проведення розслідування.

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про охорону праці» всі працівники підлягають обов'язковому державному соціальному страхуванню від нещасного випадку на виробництві та професійного захворювання.

Страхування від нещасного випадку є самостійним видом загальнообов'язкового державного соціального страхування, за допомогою якого здійснюється соціальний захист, охорона життя та здоров'я громадян у процесі їх трудової діяльності.

На ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» на постійних умовах проходить оцінка певних виробничих ризиків за певною методикою:

1. Методика бального метода.

1.1. Процедура передбачає всебічний розгляд технологічного процесу з погляду безпеки й нешкідливості для працівників з урахуванням всіх аспектів, виявленні шкідливих і небезпечних виробничих факторів, що властиві виробничому середовищу, і які можуть призвести до небезпечної події. Експертна оцінка здійснюється групою фахівців структурного підрозділу та призначених наказом директора підприємства відповідальних за опрацювання Реєстру в підрозділі. Оцінка ризиків проводиться у два етапи:

- Оцінка базового ризику – загальний процес оцінки ступеня ризику, при якому ігнорується існуюче керування ризиками.

- Оцінка залишкового ризику – загальний процес оцінки ступеня ризику, при якому враховується ступінь ризику ситуації, що перебуває під контролем.

1.2. Ідентифікація та визначення категорії ризиків (оцінка ризиків) повинна здійснюватися за формулою (1):

$$P = V * \Pi * V_p \quad (1)$$

де: P - величина ризику;

V - важкість наслідків небажаної/аварійної ситуації (табл. 4.1);

\Pi - тривалість впливу небезпеки (табл. 4.2);

V_p - ймовірність небезпеки (табл. 4.3).

Таблиця 4.1

Оцінки важкості наслідків потенційної небезпеки «В»

Величина «В» (в балах)	Рівень важливості	Характеристика
100	Аварія першої категорії	Загибель 5 або травмування 10 та більше працівників
50	Аварія другої категорії	Загибель до 5 або травмування від 4 до 10 працівників
25	Аварія	Загибель одного або травмування двох та більше працівників
10	Аварійна ситуація	Травмування одного працівника з важкими наслідками
5	Нещасний випадок	Травмування одного працівника із тимчасовою втратою працездатності
1	Необережність працівника	Надання першої допомоги

Таблиця 4.2

Оцінка тривалості впливу небезпек «П»

Величина «П» (в балах)	Характеристика
20	Постійна
10	Часта (щоденно)
6	Періодична (один раз на тиждень)
4	Випадкова (один раз на місяць)
2	Мінімальна (кілька разів на рік)
1	Ізольована (один раз на рік)

Таблиця 4.3

Оцінка ймовірності небезпеки «Вр»

Величина «Вр» (в балах)	Характеристика	Ймовірність, %
100	Дуже ймовірна	50
40	Ймовірна	10
20	Малоймовірна	1
10	Неймовірна, але можлива	0,1
5	Ймовірно можлива	0,01
2	Практично неможлива	0,001
1	Можлива тільки теоретично	0,0001

Обчислені за формулою (1) величини базового та залишкового ризиків порівнюються з наведеними у таблиці 4.4 і їм присвоюється відповідна категорія.

Таблиця 4.4

Значення ризику «Р»

Величина «Р» (в балах)	Категорія ризику		Заходи
$P < 200$	Незначна	Прийнятний ризик	Заходи не обов'язкові
$200 \leq P < 2000$	Низька		
$2000 \leq P < 3000$	Середня	Високий ризик	Необхідно розробити та запровадити заходи щодо зниження ризику до категорії «Прийнятний» протягом року
$3000 \leq P < 4000$	Висока		
$P \geq 4000$	Недопустимо висока	Недопустимо високий ризик	Категорично заборонено продовжувати виробничий процес. Необхідно розробити та запровадити заходи щодо зниження ризику.

У випадку, коли значення залишкового ризику 2000 і більше балів, керівник структурного підрозділу зобов'язаний розробити заходи щодо зниження величини ризику та погодити їх у Службі охорони праці підприємства. Після виконання цих заходів Служба охорони праці перевіряє їх ефективність шляхом внутрішніх аудитів, після чого проводиться повторна оцінка ризиків, що відносяться до виконаних заходів, і перегляд Реєстрів небезпек і ризиків.

Приклад.

Підрозділ: Район (вантажний).

Робоче місце: вантажний склад-причал-трюм судна.

Робоча спеціальність: механізатор (докер механізатор) комплексної бригади на навантажувально-розвантажувальних роботах.

Операція: Сталь в рулонах – вантажно-розвантажувальні роботи

1. Ідентифікація небезпек.

Фактори небезпеки, присутні на робочому місці:

- Падіння вантажу (при перевантаженні).
- Падіння робітника з висоти (при кріпленні вантажу, в трюм судна).
- Рухоме обладнання (при роботі навантажувача, вантажопідйомного крану).
- Транспортні внутрішньо портові засоби (тягачі, ролл-трейлери, навантажувачі).
- Переміщуваний вантаж (сталь в рулонах, сепараційний матеріал тощо).
- Електричний струм (електрообладнання вантажопідйомних кранів, колонок електроживлення кранів).
- Застосований інструмент/пристосування.
- Шум (при роботі технологічного транспорту).
- Вібрація (при роботі технологічного транспорту).
- Загазованість повітря робочої зони (при роботі навантажувача в трюмі судна).

- Вода у водоймах (при падінні робітника в воду).
- Гострі/ріжучі кромки (крім інструменту).
- Стихійне лихо.
- Ергономіка (робоча поза кранівника).
- Вплив метеоумов.
- Освітленість робочої зони (робочого місця) в темний час доби.

2. Оцінка ризиків.

Приклад оцінки ризику за фактором небезпеки «Придавлення вантажем», можливі наслідки «Смерть робітника».

Оцінюємо базовий ризик, при якому ігнорується існуюче керування ризиками.

Оцінка важкості наслідків «В»:

Можливі наслідки по таблиці 4.1: Загибель одного або травмування двох і більше працівників, величина «В» в балах - 25.

$$B = 25$$

Оцінка тривалості впливу небезпеки «П»

Тривалість дії згідно таблиці 4.2: Випадкова (один раз на місяць), величина «П» в балах - 4.

$$P = 4$$

Оцінка ймовірності небезпеки «Вр»

По таблиці 4.3 оцінюємо ймовірність виникнення небезпеки, як «малоймовірну»: при нормальному перебігу технологічного процесу ситуація можлива при порушенні вимог розділу охорона праці Робочої технологічної карти, при руйнуванні вантажозахоплюючих пристроїв (через несправність, перевищення вантажопідйомності, конструктивно-виробничі недоліки тощо). Величина «Вр» в балах - 20.

$$\langle Vr \rangle = 20$$

Розраховуємо значення базового ризику за формулою (1):

$$R = B * P * VR = 25 * 4 * 20 = 2000$$

По таблиці 4.4 оцінюємо категорію ризику та визначаємо заходи по управлінню ризиком. Величина базового ризику відноситься до категорії «Середня. Високий ризик ($2000 \leq P < 3000$)», необхідно розробити та запровадити заходи щодо зниження ризику до категорії «Прийнятний».

Існуючі заходи з охорони праці, що дозволяють знизити і управляти даним ризиком:

1. Виконання вантажно-розвантажувальних робіт тільки компетентним і навченим персоналом.
2. Дотримання працівниками вимог технології виконання робіт.
3. Виконання працівниками вимог інструкцій з охорони праці.
4. Проведення планово попереджувального ремонту, обслуговування та випробовування, які запобігають появі фактора небезпеки внаслідок несправності вантажозахоплюючих пристроїв та устаткування.

Заходи 1-4 є попереджувальними, знижують ймовірність ураження даним фактором небезпеки – придавлення працівника вантажем – до величини « V_p » = 5 (ймовірно можлива).

Оцінюємо залишковий ризик з урахуванням існуючих заходів по СУГтаБП:

$$P = V \cdot \Pi \cdot V_p = 25 \cdot 4 \cdot 5 = 500$$

По таблиці 4.4 величина залишкового ризику « $P=500$ балів» відноситься до категорії «Низька. Прийнятний ризик ($200 \leq P < 2000$)», тобто при дотриманні існуючих попереджувальних заходів запровадження додаткових заходів по управлінню ризиком не обов'язкове.

Результати ідентифікації небезпек і визначення категорії ризиків, у тому числі і повторної оцінки, після їх проведення в структурних підрозділах, заносяться в «Реєстр небезпек та ризиків в структурних підрозділах». Вони підписуються керівниками структурних підрозділів підприємства, відповідальними за опрацювання Реєстру в підрозділі і затверджуються заступником директора підприємства за напрямком.

Структурні підрозділи надають до служби охорони праці затверджені Реєстри небезпек та ризиків, а копії цих документів зберігають у себе в підрозділах. На основі Реєстрів Реєстр небезпек та ризиків підприємства.

ВИСНОВКИ

В процесі виконання випускної дипломної роботи зроблені наступні узагальнення, висновки і пропозиції:

1. Було визначено роль і місце в системі господарського комплексу України та економічну природу і функції підприємства,. Економічна сутність підприємства полягає в тому, що воно має на меті одержання прибутку, його діяльність спрямована на отримання прибутку після реалізації товару. Також було визначено, що головною економічною функцією будь-якого підприємства є задоволення потреб споживачів у товарах або послугах.

2. Було розглянуто бізнес-планування як елемент стратегічного планування та представлені аналітичні результати роботи ДП «Стивідорна компанія «Ольвія». В сучасних умовах за допомогою бізнес-планування можна передбачати реакцію підприємства на вимоги зовнішнього середовища та підтримувати його відповідну поведінку на ринку.

3. Надано економічну характеристику ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», оцінено стан та динаміку його виробничих ресурсів: робочої сили, засобів праці і предметів праці.

4. Для розробки майбутнього бізнес-плану була проведена оцінка результативності діяльності підприємства. Була приведена динаміка основних показників наявності та використання економічного потенціалу ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» у 2018-2019 роках. На підприємстві спостерігається зростання результативних показників діяльності. Так, обсяг виробництва в діючих цінах зріс у 2019 р. порівняно з 2018 р. на 2,03 %, що зумовлено в основному зростанням цін на продукцію, роботи чи послуги.

5. Здійснено планування фінансового забезпечення нового зернового терміналу у ДП «Стивідорна компанія «Ольвія». Показники фінансової стійкості були представлені в графічній формі у вигляді таблиць. Згідно з плановими показниками звіту про фінансові результати, у 2019 р. підприємство планує отримати чистий прибуток у сумі 33 224,2 тис. грн.

7. В ході аналізу було визначено, що ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» має достатньо ресурсів для реалізації стратегії диверсифікації.

З розрахунків ми можемо вивести такі загальні дані:

Об'єм вантажопереробки на 2019 рік – 800 тис. тон.

Річний фонд заробітної плати – 9337200 грн.

Чистий прибуток – 33224,2 тис. грн.

Чистий приведений дохід за 8 років – 20471 тис. грн.

Термін окупності проекту – 4,86 роки.

Всі ці показники свідчать про надійність і перспективність даного проекту. Виконання бізнес-плану дозволить досягти цих показників на практиці. Розроблений бізнес-план має практичну значущість і може бути застосований на практиці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Господарський Кодекс України. [Електронне посилання]: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
2. ДП «СМП «Октябрьск». [Електронне посилання]: <https://okt-port.com/>
3. Податковий кодекс України. [Електронне посилання]: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
4. Анісімов М. В. Охорона праці: Навч. посіб. для студ. пед. навч. закл. – К : Видавничий центр КТКК, 2010. – 116с.
5. Багиев Г.Л., В.М. Тарасевич, Х.Анн. Маркетинг: учебник. М: 2015. – 672 с.
6. Вітлінський В. В., Великоіваненко Г. І. Ризикологія в економіці та підприємстві: Монографія. – К.: КНЕУ, 2016. – 480 с.
7. Гандзюк М.П., Желібо Є.П., Халімовський М.О. Основи охорони праці: Підручник для студентів вищих навчальних закладів / За ред. М.П. Гендзюка. - К.: Каравела. 2017. - 408 с.
8. Гаркавенко С.С. Маркетинг. Підручник. – Київ: Лібра, 2014. – 712 с.
9. Донець Л. І. Економічний ризик і методи його вимірювання: Навчальний посібник. – К.: КНЕУ, 2015. — 261 с.
10. Економіка підприємства: Підручник./ За ред. С.Ф. По кропивного. – К.: КНЕУ, 2016. – 537 с.
11. Економіка та організація виробничого підприємства: Учеб. пособие./ Под ред. М. Н. Тимохина. – М.: Мысль, 2016. – 336с.
12. Єфімова Г.В. Методичні вказівки до вивчення курсу «Економічне обґрунтування господарських рішень та інвестиційних проектів»/ Г. В. Єфімова, О. П. Гурченков.- Миколаїв: УДМТУ, 2013. – 56 с.
13. Жидецький В. Ц. Основи охорони праці – Львів Афіша, 2010. – Журнал: Маркетинг и маркетинговые исследования, #2, 2012 г. [Електронне посилання]: <http://grebennikon.ru/article-waja.html>.

14. Зайцев Н. Л. Экономика промышленного предприятия: Учебник; 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2016. – 336с.
15. Котлер. Ф. Основы маркетингу.-М.:Прогрес. 2011. – 345с.
16. Кулішов В.В. Економіка підприємства: теорія і практика. – К.: Ніка, 2014.
17. Основы економічної теорії: Навч. посіб. Рекомендовано МОН / Ажнюк М.О., Передрій О.С. – К., 2014. – 368 с.
18. Портовая перегрузка зерна: история и современные требования. [Електронне посилання]: http://www.logistics.ru/9/17/i20_1452.htm
19. С. Г. Кафлевська. Стан та проблеми розвитку зерна в Україні. Вінниця: 2015. – 43 с.
20. Сідун В.А., Пономарьова Ю.В. Економіка підприємства: Навчальний посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2016.
21. Тимошенко М.М. Стан та перспективи торгівлі України зерном на світовому ринку / М.М. Тимошенко // Всеукраїнський науково-виробничий журнал ЖНАУ Інноваційна економіка. – 2015. - № 32. – С. 298-302.
22. Ф.Х. Найт Ризик, невизначеність і прибуток. – К.: Видавництво «Справа», 2014. – 543 с.
23. Худолій Л.М. Розвиток ринку зерна в Україні / Л.М. Худолій // Економіка АПК.- 2013. - № 9. - С. 59-66.
24. Щетинін А. І. Політична економія. Підручник. – К.: Центр учбової літератури, 2016. – 480 с, с. 250-256
25. Гриценко Л.Л. Обґрунтування моделей оптимізації участі держави у фінансуванні проектів в умовах інвестиційної взаємодії з бізнесом / Л.Л. Гриценко // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – №2 (140).
26. Дахно І.І. Зовнішньоекономічний менеджмент [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://pidruchniki.ws>.