

Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова

Навчально-науковий центр заочної та дистанційної освіти



Кафедра менеджменту

Пояснювальна записка

до дипломної роботи магістра
магістра

на тему **ПРОЄКТ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ПРАТ “НОВОКАХОВСЬКИЙ РІЧКОВИЙ ПОРТ”**

Виконав: студент VI курсу, групи 6431 мз
спеціальності 073 “Менеджмент”

Петрова Н.В.
(прізвище та ініціали)

Керівник к.е.н., доцент Іщенко О.А.
(прізвище та ініціали)

Рецензент Руснак А.В.
(прізвище та ініціали)

Миколаїв – 2020 року

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ	5
1.1. Тенденції розвитку річкового транспорту в Україні та Херсонській області	5
1.2. Тенденції розвитку підприємств допоміжного обслуговування водного транспорту	15
1.3. Перспективи логістичної трансформації річкових портів	23
Висновки до розділу 1	33
РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ДІЯЛЬНОСТІ ТА ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ПРАТ “НОВОКАХОВСЬКИЙ РІЧКОВИЙ ПОРТ”	35
2.1. Коротка характеристика підприємства	35
2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності	37
2.3. Оцінка конкурентного середовища	46
Висновки до розділу 2	50
РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ПРОЄКТ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАТ “НОВОКАХОВСЬКИЙ РІЧКОВИЙ ПОРТ”	53
3.1. Напрями перспективного розвитку підприємства	53
3.2. Побудова дерева цілей проєкту	61
3.3. Обґрунтування проєкту створення контейнерного терміналу	66
Висновки до розділу 3	73
РОЗДІЛ 4. ЗАХОДИ З ОХОРОНИ ПРАЦІ	75
ВИСНОВКИ	87
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	89
ДОДАТКИ	96

ВСТУП

Актуальність теми. Застосування логістичного підходу в діяльності річкового транспорту дозволяє виокремити річковий порт як центральний елемент в товарному русі та ідентифікувати його як елемент логістичної системи регіону та країни. З розвитком нових технологій транспортування та впровадження мультимодальних перевезень, змінюється роль річкових портів, які повинні стати учасниками логістичних ланцюгів руху вантажів, що вимагає розробки стратегій для їх реформування. Стан логістичних послуг в Україні перебуває на етапі розвитку. Внаслідок чого послуги не відповідають належній якості, інфраструктура є на низькому рівні, конкуренція є доволі високою як з боку національних компаній, так і з боку іноземних, а інтеграційних процесів взагалі не відбувається. Для виходу на міжнародні стандарти діяльності у галузі логістики необхідно враховувати тенденції розвитку та шляхи підвищення конкурентоспроможності логістичних послуг в Україні. З огляду на вищевикладене, задача, яка вирішується у роботі – розробка проєкту розвитку логістичної діяльності ПрАТ “Новокаховський річковий порт” – є актуальною.

Мета і задачі дослідження. Метою дослідження у магістерській роботі є обґрунтування проєкту розвитку логістичної діяльності річкового порту. Для досягнення поставленої мети дослідження у роботі вирішені такі **основні завдання**:

- проаналізувати тенденції розвитку річкового транспорту в Україні та Херсонській області;
- проаналізувати тенденції розвитку підприємств допоміжного обслуговування водного транспорту;
- визначити перспективи логістичної трансформації річкових портів;
- надати коротку характеристику підприємству – об’єкту дослідження;
- провести аналіз фінансово-господарської діяльності підприємства та оцінку конкурентного середовища;

- визначити напрями перспективного розвитку підприємства;
- побудувати дерево цілей та скласти стратегічну карту проєкту;
- визначити ключові показники ефективності досягнення визначених напрямів та цілей розвитку підприємства;
- розрахувати вартість та показники ефективності проєкту створення контейнерного терміналу.

Об’єктом дослідження є ПрАТ “Новокаховський річковий порт”, який надає послуги з перевезення сипучих мінерально-будівельних вантажів, вантажів у біг-бегах, послуги зважування та зберігання вантажів. **Предметом дослідження** є розвиток логічної діяльності річкового порту.

Методи дослідження. При виконанні дослідження використовувалися такі методи: теоретичного узагальнення, аналізу і синтезу, емпіричні методи, системного та комплексного підходу, метод SWOT-аналізу, статистичний та графічний методи.

Практичне значення отриманих результатів. полягає у підвищенні прибутку підприємства ПрАТ “Новокаховський річковий порт” за рахунок створення контейнерного терміналу на території порту і розширення спектру конкурентоздатних комплексних послуг.

Структура та обсяг магістерської роботи. Робота складається зі вступу, чотирьох розділів, висновків, списку використаних джерел з 53 найменувань та додатків. Загальний обсяг роботи складає 104 сторінки. Основна частина магістерської роботи викладена на 83 сторінках тексту, містить 14 рисунків та 24 таблиці.

РОЗДІЛ 1. АНАЛІЗ ТЕНДЕНЦІЙ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ

1.1. Тенденції розвитку річкового транспорту в Україні та Херсонській області

Водний транспорт відіграє значну роль в економіці багатьох країн, перевозячи вантажі та пасажирів. Такі перевезення є більш економічними та суттєво екологічнішими. Зокрема, за показниками енерговитрат річковий транспорт майже у 5 разів ефективніше залізничного транспорту і майже у 10 разів – автомобільного, забезпечуючи при цьому ще й низьку собівартість перевезень [2; 15; 36]. Це може бути гарною передумовою відродження та розвитку водного транспорту України шляхом збільшення у перспективі свого представництва на ринку вантажних та пасажирських перевезень як в самій країні, так і в Європі та світі.

Підприємства водного транспорту України можна поділити на такі групи:

- порти й термінали (стивідорні компанії);
- судноплавні компанії;
- суднобудівні підприємства;
- судноремонтні підприємства;
- логістичні компанії, що використовують судна водного транспорту;
- кріюінгові компанії.

У зв'язку із геополітичними процесами в Україні продовж останнього десятиліття кількість морських портів скоротилася, але потужність тих, що залишилися, нарощується [14; 27]. Потужність портів та річкового флоту свідчить про здатність перевезення та переробки (перевалки, перевантаження тощо) річковим флотом України 10-12 млн т. вантажів щороку. Разом з тим, починаючи з 1990-х років потенціал внутрішніх річкових шляхів майже не використовується: у 1990 р. обсяг перевезень річковим транспортом становив

65,7 млн т; у 2000 р. – 8,3 млн т; у 2005 р. – 12,9 млн т; у 2010 р. – 7 млн т; у 2019 р. – менше 4 млн т [9; 12; 24; 29; 36; 38].

Основні річкові порти в містах Херсон, Запоріжжя, Дніпро, Нікополь, Миколаїв, Київ входять до складу Акціонерної судноплавної компанії (АСК) “Укррічфлот”, яка володіє власною інфраструктурою та надає комплексні логістичні рішення з використанням річки Дніпро. Компанія має власну судноремонтну базу: “Херсонський суднобудівний-судноремонтний завод”; “Запорізький суднобудівний-судноремонтний завод”; “Вилківська ремонтно-експлуатаційна база флоту”; “Дніпропетровський річковий порт”. Приватне акціонерне товариство “Українське Дунайське пароплавство” є власником Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу та учбового центру в м. Ізмаїл. Власниками інших річкових портів і терміналів є ТОВ “Гермес-Трейдінг” та ТЗОВ “НІБУЛОН”, які стають активними гравцями на ринку послуг річкового транспорту [30; 33; 43].

Функціонування річкового транспорту України обумовлено наявністю судноплавного потенціалу річок, деякі показники якого представлені у табл. 1.1. Аналізуючи значення цих показників, можна зробити висновок, що стан та використання ресурсного судноплавного потенціалу річок України вже тривалий час мають негативну динаміку. Протягом 1990-2019 рр. щільність річкових судноплавних шляхів скоротилася у 2 рази. Інтенсивність річкових перевезень вантажів з 1990 по 2017 р. (відомості за 2018-2019 рр. відсутні) знизилася у 7,5 разів, інтенсивність перевезень пасажирів – у 15 разів.

Сучасний стан галузі річкового транспорту характеризується такими ознаками:

- водні шляхи українських річок неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства, зокрема: гарантовану глибину мають лише 33,25 % шляхів; технічний стан шлюзів, що добігають граничного терміну експлуатації (70 років) є незадовільним; фактичне фінансування утримання судноплавних шлюзів р. Дніпро не перевищує 50 % від потреби;

- скоротилися інвестиції в основний капітал на річковому транспорті (у

2010-2017 рр. зі 146,6 млн. грн до 39,8 млн. грн у фактичних цінах [12; 29; 36; 38; 50]);

- технічно і морально застарілі судна, із середнім віком експлуатації від 21 до 25 років, складають 81,9 % флоту (з них вантажопасажирські – 97,1 %, вантажні наливні – 89,5 %, суховантажні – 84,4 %, рейдово-маневрові, буксирні та роз'їзні судна – 90,7 %, технічні – 79,6 %, службово-допоміжні – 77,7 % [29; 36; 38; 50]).

- загальний стан річкового флоту України та його портів погіршується і потребує модернізації. Потребують значних інвестицій ПАТ “Чернігівський річковий порт” та ПАТ “Київський річковий порт”. Частка флоту, придатного до експлуатації, становить приблизно 80,0 %, натомість як непридатного – 20,0 %; інфраструктура підприємств річкового транспорту застаріла та використовується не повністю (вокзали річкових портів використовуються лише на 5-10 % своєї пропускної спроможності);

- скоротилися бюджетні витрати на підготовку кадрів для водного транспорту, що обумовило нестачу фахівців необхідного рівня знань, вмінь, навичок та компетенцій, які б задовольняли ринок праці та потенційних роботодавців.

Усе це призвело не тільки до погіршення стану судноплавних шляхів, а й до згортання в Україні виробничої та транспортної діяльності, зменшення завантаження виробничих потужностей судноремонтних та суднобудівних заводів, ресурсний потенціал яких зараз використовується в середньому на 25-30 %.

Наявність судноплавних річкових шляхів і морських портів обумовило використання в Україні транспортних суден типу “ріка-море”, що належать найбільш відомим судноплавним компаніям, таким як АСК “Укррічфлот”, ПрАТ “Українське Дунайське пароплавство”; KDM Shipping Public Ltd (Кіпр) – холдинговій компанії судноплавного оператора ТОВ “Столична судноплавна компанія” (Київ), агропромисловій групі ТОВ “НІБУЛОН” [30; 33; 43].

Таблиця 1.1

Стан використання внутрішніх водних шляхів в Україні
(за даними Державної служби статистики [12])

Показник	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2013	2015	2017	2018	2019
Річкові судноплавні шляхи, тис. км	4,00	2,40	2,20	2,20	2,20	2,20	2,20	2,10	2,10	1,60	2,10	1,90	2,00
в т.ч. з гарантованими глибинами	3,10	1,00	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,10	1,10	1,00	1,10	1,10
Інтенсивність перевезення вантажів, млн т-км на 1 км	3,00	2,40	2,90	2,60	2,10	1,30	1,80	1,00	0,70	0,50	0,40	н/д	н/д
Інтенсивність перевезення пасажирів, млн пас-км на 1 км	0,150	0,010	0,030	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,015	0,010	н/д	н/д

Протягом 1990-2000 рр. загальний обсяг вантажоперевезень річковим транспортом скоротився у 7,9 рази, а впродовж наступних 19 років – ще у 2,1 рази. У 2019 році річковим транспортом було перевезено майже 4,0 млн т вантажів, що у 16,5 разів менше, ніж у 1990 році. Частка вантажоперевезень каботажного сполучення складала від 48,2 до 66,9 % загального обсягу перевезень. Протягом досліджуваного періоду спостерігається тенденція до зростання частки вантажних перевезень каботажним сполученням (між портами всередині країни), натомість як частка перевезень закордонного сполучення зменшується. Обсяг вантажопереробки в річкових портах за період 2005-2017 рр. зменшився у 2,6 рази. Динаміка вантажоперевезень та обробки вантажів у річкових портах представлена в табл. 1.2.

Обсяги пасажирських перевезень протягом 1990-2000 рр. скоротилися у 8,8 рази. З 2000 по 2013 рік показник зменшився ще у 3,4 рази. Основна частина пасажирських перевезень водним транспортом здійснювалася за внутрішнім сполученням, круїзні перевезення з м. Києва припинилися у 2007 році. Динаміка пасажирських перевезень річковим транспортом представлена у табл. 3.3. Незважаючи на загальний тренд до зменшення обсягів вантажних та пасажирських перевезень протягом останніх 29 років, починаючи з 2015 року, спостерігається незначне збільшення вантажоперевезень річковими шляхами України, а також пасажирських перевезень річковим транспортом.

Попри важкий стан сучасного водного транспорту загалом та річкового транспорту зокрема, підприємства водного транспорту здійснюють заходи щодо його покращення. Так, АСК “Укррічфлот” почав розвивати каботажну контейнерну лінію між Дніпром, Запоріжжям і Одесою. Компанія “Нібулон” продовжила розвивати річну логістику, збільшила свій флот до 50 суден, які були побудовані на власних суднобудівних потужностях (суднобудівно-судноремонтний завод “Нібулон”), здійснює ремонти річкових пасажирських суден, фінансує днопоглиблювальні роботи в акваторії власних терміналів і на підхідних ділянках, розбудовує новий термінал для відвантаження зерна та насіння.

Таблиця 1.2

Перевезення вантажів та вантажопереробка в річкових портах
(за даними Державної служби статистики [12])

Показник	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2013	2015	2017	2018	2019
Усього перевезено, тис. т	65 728,10	8 349,80	12 868,60	15 120,60	11 293,50	5 145,50	6 989,50	5 720,90	2 840,50	3 155,50	3 640,20	3 698,00	3 990,20
за видами сполучення:													
закордонного	н/д	4 326,00	5 828,00	5 124,00	4 022,00	2 641,00	3 322,00	2 084,00	1 147,00	1 189,00	1 205,30	1 239,70	1 421,90
каботажного	н/д	4 023,80	7 040,60	9 996,60	7 271,50	2 504,50	3 667,50	3 636,90	1 693,50	1 966,50	2 434,90	2 458,30	2 568,30
Усього перероблено, тис. т	н/д	н/д	13 157,00	18 553,00	14 522,00	4 870,00	6 205,00	6 613,00	4 112,20	4 386,00	4 974,00	н/д	н/д

Таблиця 1.3

Перевезення пасажирів річковим транспортом (за даними Державної служби статистики [12])

[illegible]

Динаміка обсягу перевезених вантажів річковим транспортом з 1995 по 2019 рік в цілому по Україні та по Херсонській області наведена у табл. 1.4. Як свідчать дані, динаміка показників по Україні в цілому та по Херсонській області співпадають. У 1996 р. відбулося стрімке зниження показника: по Україні в цілому – на 39,7 %; по Херсонській області – на 68,0 %. Протягом 1997-1998 рр. відбувалося зростання показників, однак у 1999-2001 рр. була характерна тенденція до зниження обсягу перевезень вантажів – як в цілому по Україні, так і по Херсонській області. Протягом 2002-2007 рр. відбувалось стрімке зростання показників. У 2007 р. було перевезено найбільше вантажів за весь аналізований період: по Україні – 15 120,6 тис. т; по Херсонській області – 1 054,2 тис. т. Протягом 2008-2013 рр. обсяг перевезених вантажів по Україні мав тенденцію до скорочення, досягнувши у 2013 р. рівня – 2 840,5 тис. т – найнижчого за весь аналізований період. Починаючи з 2014 р. обсяг перевезених вантажів по Україні в цілому постійно зростав. Обсяг перевезених вантажів по Херсонській області протягом 2008-2012 рр. мав тенденцію до скорочення, починаючи з 2013 р. показник мав нестабільну динаміку.

Частка Херсонської області у загальному обсязі перевезень вантажів у 2013 та 2017 рр. була найвищою за весь аналізований період – 18,0 та 17,0 % відповідно. Найменшою частка Херсонської області у загальному обсязі перевезень вантажів була у 2000-2001 рр. – 0,6 та 0,9 % відповідно.

Динаміка кількості перевезених пасажирів річковим транспортом з 1995 по 2019 рік по Україні та по Херсонській області наведена у табл. 1.5. Протягом 1995-2001 рр. кількість перевезених пасажирів по Україні в цілому та по Херсонській області мали тенденцію до скорочення. З 2002 по 2005 р. кількість перевезених пасажирів по Україні мала тенденцію до зростання, починаючи з 2006 р. цей показник скорочувався, досягнувши у 2016 р. найменшого значення за весь аналізований період. Починаючи з 2017 р. кількість перевезених пасажирів річковим транспортом по Україні почала зростати. Кількість перевезених пасажирів по Херсонській області протягом

Таблиця 1.4

Обсяг перевезених вантажів річковим транспортом по Україні та Херсонській області
(за даними Державної служби статистики [12])

Показник	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Обсяг перевезення вантажів - Україна, тис. т	12 844,60	7 740,30	8 567,00	9 045,30	8 105,20	8 349,80	6 969,80	7 608,30	9 974,90	11 858,50	12 868,60	14 297,10	15 120,60	11 293,50	5 145,50	6 989,50	5 720,90	4 294,70	2 840,50	3 144,80	3 155,50	3 641,80	3 640,20	3 698,00	3 990,20
Обсяг перевезення вантажів - Херсонська область, тис. т	509,10	162,70	206,90	215,80	169,50	49,30	65,80	79,40	295,70	361,40	551,60	686,80	1 054,20	844,10	659,60	740,20	670,40	368,80	512,40	471,10	379,00	619,20	435,30	451,40	383,30
Частка Херсонської області у загальному обсязі перевезень, %	3,96	2,10	2,42	2,39	2,09	0,59	0,94	1,04	2,96	3,05	4,29	4,80	6,97	7,47	12,82	10,59	11,72	8,59	18,04	14,98	12,01	17,00	11,96	12,21	9,61

Таблиця 1.5

Кількість перевезених пасажирів річковим транспортом по Україні та Херсонській області
(за даними Державної служби статистики [12])

Показник	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Кількість перевезених пасажирів - Україна, тис. осіб	3 594,10	2 735,90	2 443,10	2 356,50	2 269,40	2 163,30	2 034,20	2 211,90	2 194,10	2 140,20	2 247,60	2 021,90	1 851,60	1 551,80	1 511,60	985,20	962,80	722,70	631,10	565,10	550,80	448,50	562,90	596,20	589,90
Кількість перевезених пасажирів - Херсонська область, тис. осіб	1 463,30	1 276,10	1 192,80	1 132,30	771,20	795,70	424,50	555,70	463,50	365,30	392,60	475,60	437,90	220,40	526,00	н/д	179,40	169,40	137,50	164,30	192,40	176,90	н/д	н/д	н/д
Частка Херсонської області у загальному обсязі перевезень, %	40,71	46,64	48,82	48,05	33,98	36,78	20,87	25,12	21,12	17,07	17,47	23,52	23,65	14,20	34,80	н/д	18,63	23,44	21,79	29,07	34,93	39,44	н/д	н/д	н/д

2002-2016 рр. мала нестабільну динаміку. Статистичні дані по Херсонській області за 2010 та 2017-2019 рр. відсутні.

Частка Херсонської області у загальній кількості перевезень вантажів у 1997-1998 рр. була найбільшою за весь аналізований період – 48,8 та 48,1 % відповідно. У 2008 р. частка Херсонської області була найменшою – 14,2 %.

Динаміка обсягу перевезень вантажів та кількості перевезень пасажирів річковим транспортом по Херсонській області представлена на рис. 1.1.

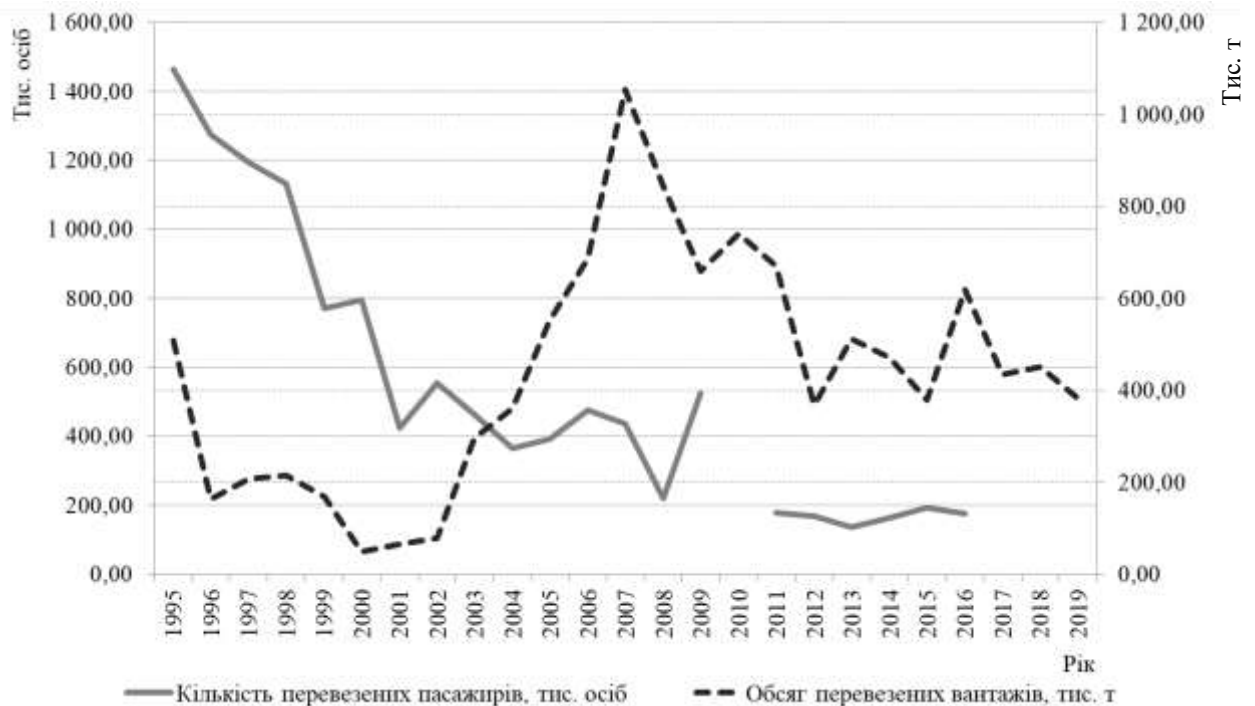


Рис. 1.1. Динаміка обсягу перевезень вантажів та кількості перевезень пасажирів по Херсонській області (побудовано за даними [12])

Як видно з графіку, з 2001 по 2007 р. обсяг перевезених вантажів по Херсонській області щороку зростає. У цей самий час кількість перевезених пасажирів мала нестабільну динаміку.

Аналіз тенденцій розвитку галузі річкового транспорту свідчить про таке:

- скорочення попиту на ринку вантажних і пасажирських перевезень та зменшення пропозиції на них;
- неефективність державного управління та регулювання галузі водного транспорту;

- брак державного фінансування розвитку річкової інфраструктури;
- скорочення річкового флоту, технічне й моральне старіння суден, а також незадовільний стан інфраструктури;
- технічне і моральне старіння, наближення до аварійного стану значної кількості гідротехнічних споруд;
- недостатня зацікавленість приватних інвесторів у розбудові річкової інфраструктури й транспорту;
- скорочення кількості торговельних суден під національним прапором (внаслідок цього зменшується обсяг надходжень до державного та місцевих бюджетів);
- скорочення пропозицій висококваліфікованих кадрів водного транспорту (відповідних спеціальностей, рівнів знань, навичок, вмінь, компетенцій) на внутрішньому ринку праці;
- динаміка обсягу перевезених вантажів та кількості пасажирів в цілому по Україні та Херсонській області протягом 1995-2019 рр. співпадають;
- частка Херсонської області у загальному обсязі перевезень вантажів була найбільшою у 2013 р. – 18,0 %, частка області у загальній кількості перевезених пасажирів була найбільшою у 1997 р. – 48,8 %.

Враховуючи сучасний стан і тенденції, характерні для галузі річкового транспорту України та Херсонській області, а також потенційні можливості й загрози, ПрАТ “Новокаховський річковий порт” повинне розробити власну стратегію розвитку.

1.2. Тенденції розвитку підприємств допоміжного обслуговування водного транспорту

Аналіз тенденцій розвитку підприємств допоміжного обслуговування водного транспорту за період 2010-2018 рр. виконаний за даними Державної служби статистики України [12].

Клас 52.22 “Допоміжне обслуговування водного транспорту” включає діяльність, пов’язану із перевезенням пасажирів, тварин або вантажів водним транспортом, а саме:

- діяльність терміналів, таких як гавані, порти, причали тощо;
- експлуатацію шлюзів тощо;
- навігацію, лоцманське проведення суден, їх швартування до причалу тощо;
- навантаження та розвантаження суден за допомогою ліхтерів, рятування суден;
- діяльність маяків.

Водночас, цей клас не включає вантажно-розвантажувальні роботи, а також діяльність причалів для яхт.

Кількість суб’єктів господарювання за видом економічної діяльності 52.22 “Допоміжне обслуговування водного транспорту” у 2010-2016 рр. мала тенденцію до зменшення:

- у 2010 р. кількість суб’єктів складала 260 одиниць, з яких 68 – фізичні особи-підприємці;
- у 2016 р. – 193 одиниці, у т.ч. 42 фізичні особи-підприємці.

Протягом 2017-2019 рр. спостерігалось поступове збільшення кількості суб’єктів господарювання за видом діяльності (рис. 1.2).

Серед усіх суб’єктів виду діяльності 52.22 “Допоміжне обслуговування водного транспорту” найбільший відсоток складають мікропідприємства. За даними статистики [12], частка суб’єктів мікропідприємництва протягом 2010-2019 рр. складала від 69,0 до 74,2 % від загальної кількості підприємств. До категорії мікропідприємств належать підприємства, показники яких на дату складання фінансової звітності за рік, що передуює звітному, відповідають щонайменше двом із таких критеріїв: балансова вартість активів – до 350 тис. євро; чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) – до 700 тис. євро; середня кількість працівників – до 10 осіб. Частка суб’єктів малого підприємництва складала від 12,2 до 19,1 %.

Найменший відсоток складала великі підприємства – від 0,9 до 2,1 % (рис. 1.3).

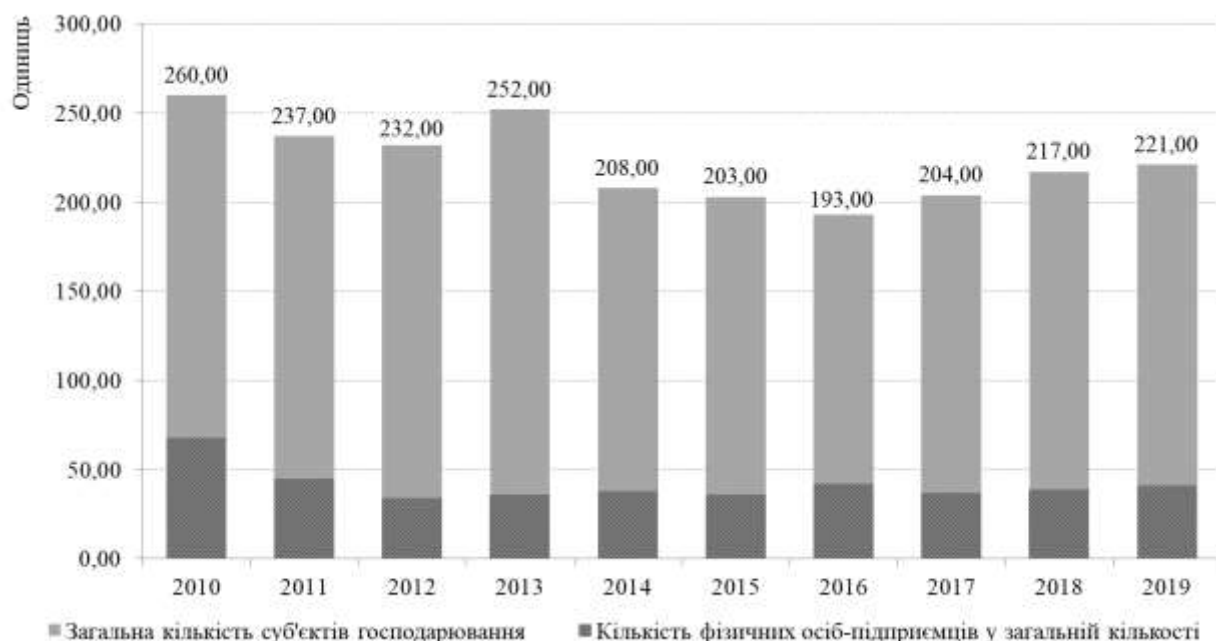


Рис. 1.2. Кількість суб'єктів господарювання (побудовано за даними [12])

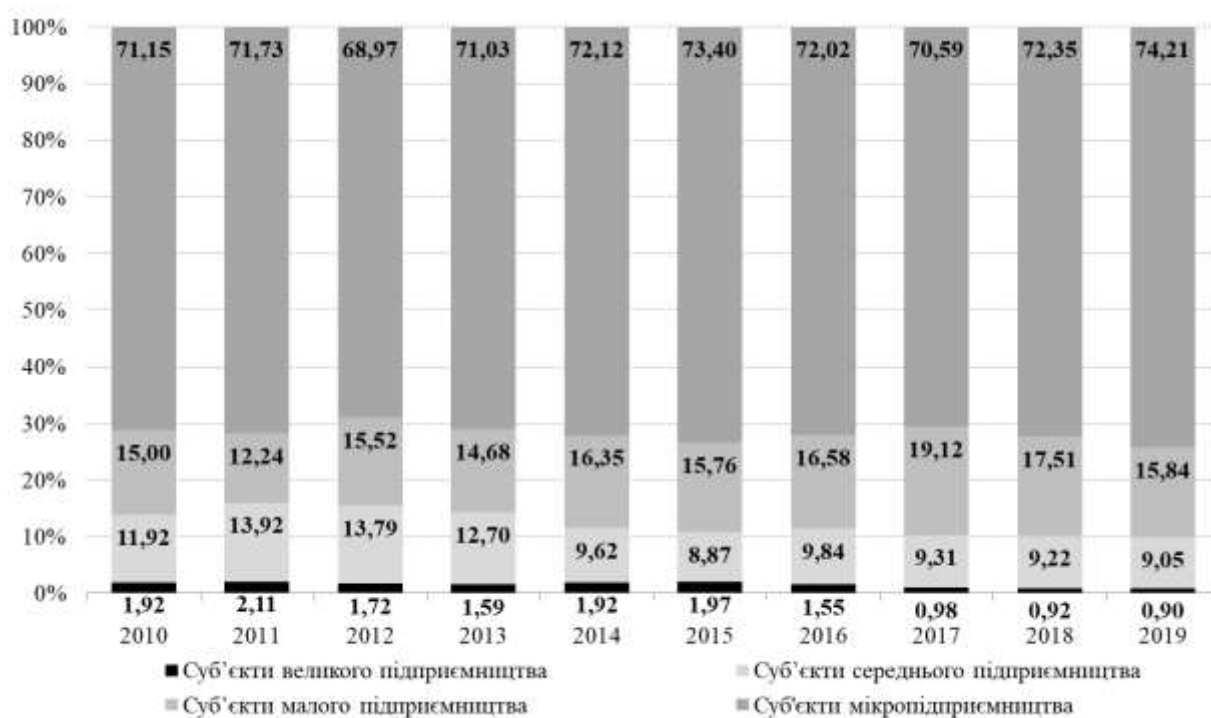


Рис. 1.3. Структура суб'єктів господарювання за категоріями підприємств (побудовано за даними [12])

Кількість найманих працівників у суб'єктів господарювання протягом

2010-2019 рр. мала тенденцію до зменшення. У 2010 р. кількість найманих працівників складала 39 689 осіб, у 2018 р. – 23 202 особи. Таким чином, за 9 років кількість найманих працівників за видом діяльності скоротилася на 41,5 %. Лише у 2013 р. відбулося незначне зростання кількості працівників, однак у наступні роки тренд до зменшення відновився.

Кількість зайнятих працівників перевищує кількість найманих на число неоплачуваних працівників – до них належать власники, засновники та члени їх сімей. Протягом аналізованого періоду різниця між кількістю зайнятих та найманих працівників підприємств складала від 49 до 128 осіб. Динаміка кількості працівників представлена на рис. 1.4.

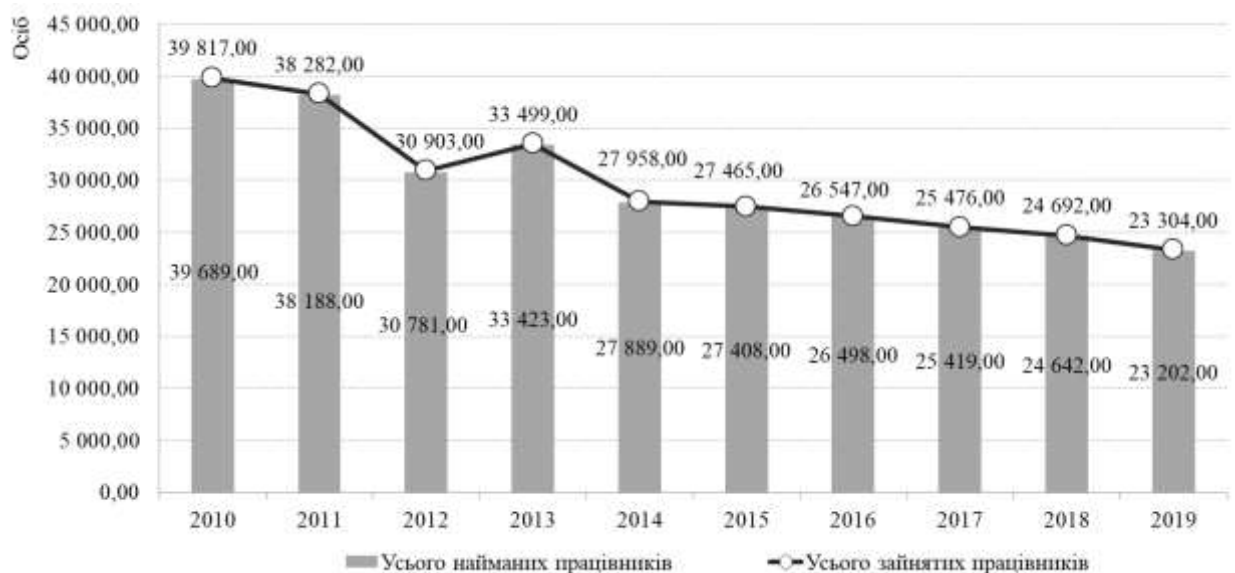


Рис. 1.4. Кількість працівників у суб'єктів господарювання
(побудовано за даними [12])

Обсяг реалізованої продукції (товарів, послуг) протягом аналізованого періоду мав нестабільну динаміку. У 2010 р. підприємствами допоміжного обслуговування водного транспорту було реалізовано продукції (товарів, послуг) на суму 7 929 728,6 тис. грн. Протягом 2011-2013 рр. обсяг реалізації зменшувався, проте з 2014 по 2016 рр. спостерігалось зростання показника, після чого спад обсягу реалізованої продукції (товарів, послуг) відновився. У 2019 р. обсяг реалізації збільшився на 2,5 % у порівнянні з попереднім роком. Найбільше реалізовано продукції у 2016 р. – 16 705 020,6 тис. грн.

Динаміка обсягу реалізованої продукції показана на рис. 1.5.

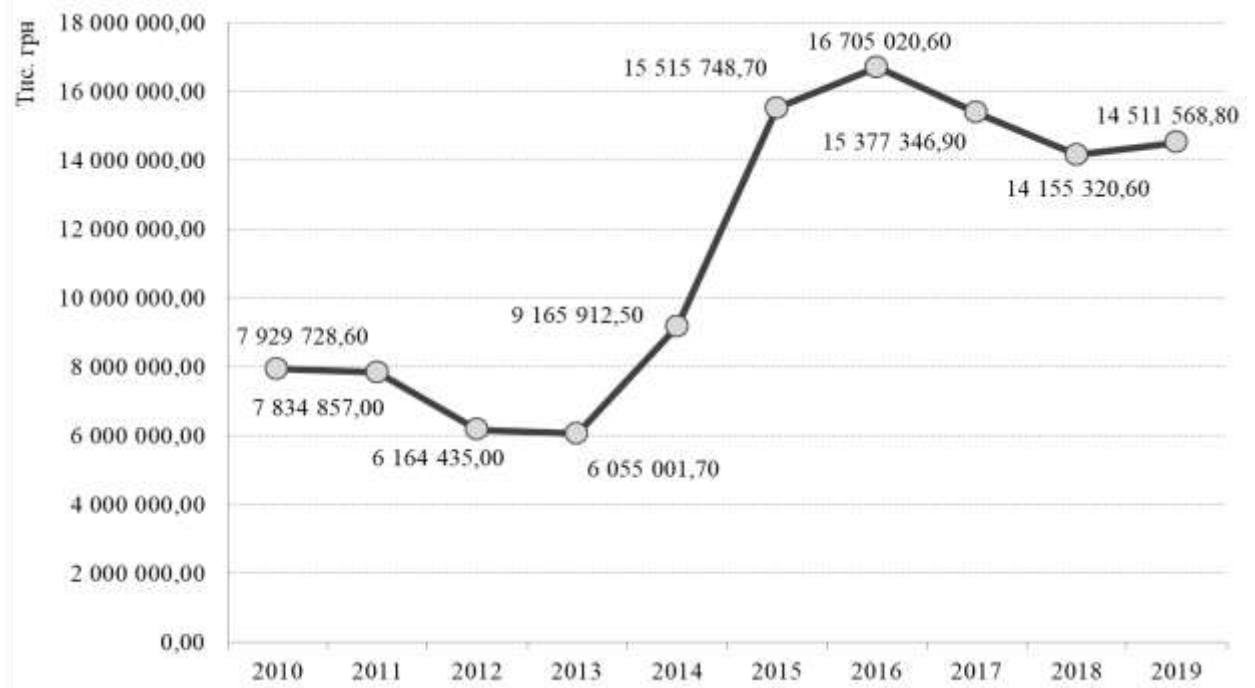


Рис. 1.5. Динаміка обсягу реалізованої продукції (побудовано за даними [12])

Динаміка фінансових результатів діяльності підприємств допоміжного обслуговування водного транспорту представлена на рис. 1.6.

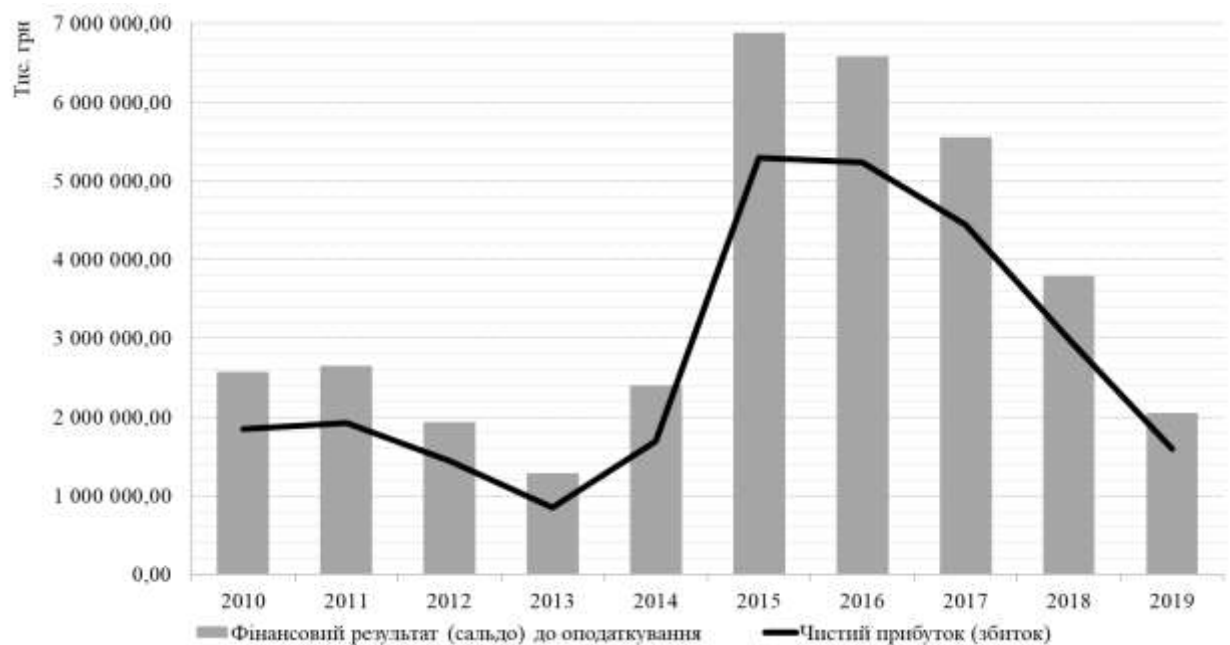


Рис. 1.6. Фінансові результати діяльності підприємств
(побудовано за даними [12])

Як видно з графіку, протягом 2010-2019 рр. фінансовий результат до

оподаткування та чистий прибуток підприємств мали нестабільну динаміку:

- у 2012-2013 та 2015-2019 рр. спостерігалось погіршення фінансових результатів (розмір прибутку до оподаткування та чистого прибутку щороку зменшувався); у 2019 р. фінансові результати опустилися до рівня 2012 р.;

- у 2011 р. та у 2014-2015 рр. спостерігалось покращення фінансових результатів.

Частка прибуткових підприємств за видом діяльності протягом 2010-2019 рр. коливалася від 52,6 до 74,2 % від загальної кількості підприємств. З 2010 по 2015 р. частка підприємств, що отримали прибуток, зростала, однак починаючи з 2016 р. цей показник поступового зменшувався, натомість як частка збиткових підприємств зростала (рис. 1.7).

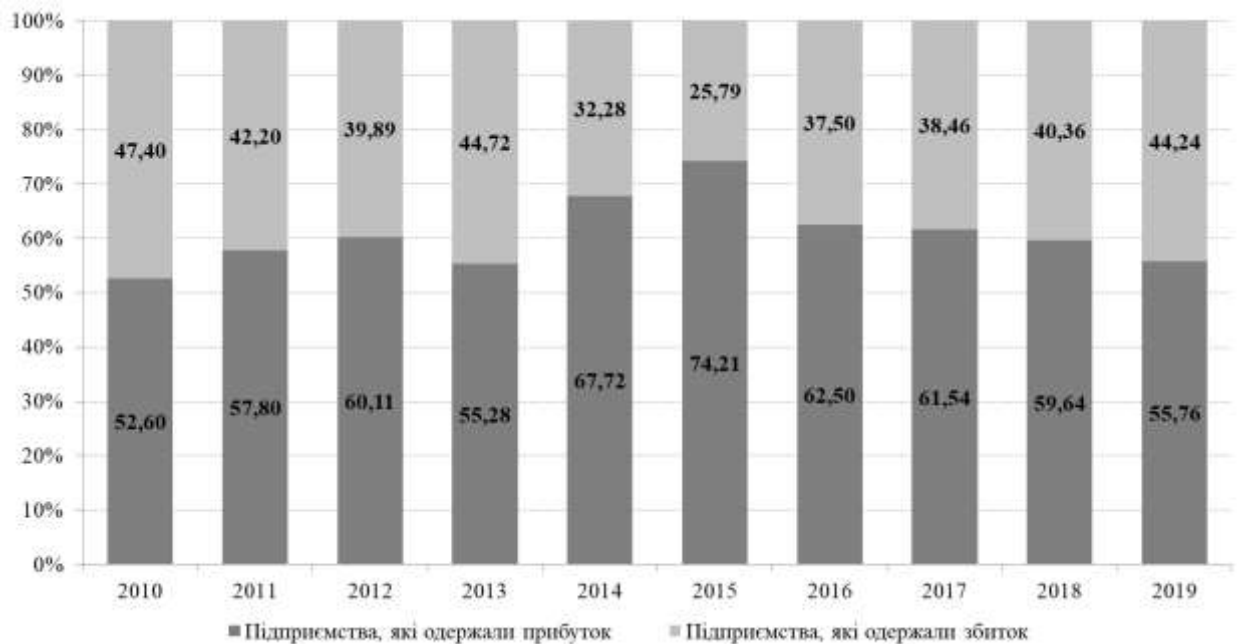


Рис. 1.7. Частка прибуткових та збиткових підприємств
(побудовано за даними [12])

У 2011-2012 та 2014-2015 рр. спостерігалось зростання рентабельності операційної та всієї діяльності підприємств допоміжного обслуговування водного транспорту (рис. 1.8). У 2015 р. показники рентабельності досягли свого найвищого рівня за весь аналізований період:

- рентабельність операційної діяльності – 60,9 %;

- рентабельність всієї діяльності – 36,1 %.

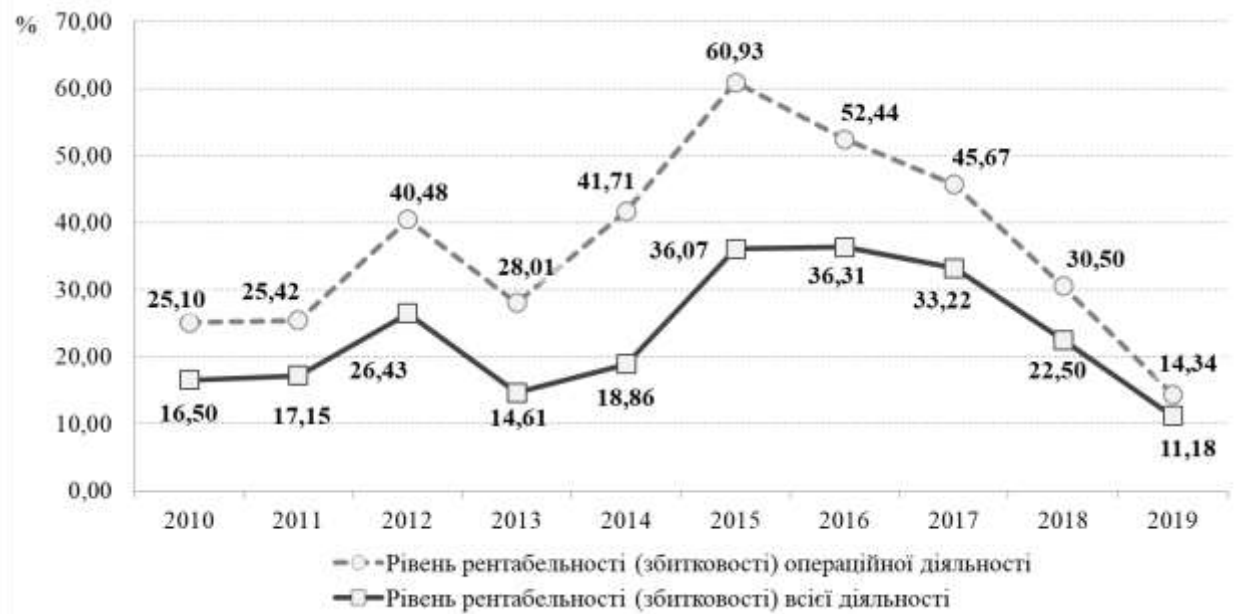


Рис. 1.8. Динаміка показників рентабельності (побудовано за даними [12])

Починаючи з 2016 р. показники рентабельності щороку знижувалися, і станом на 2019 р. досягли найнижчого рівня за весь аналізований період. Також слід звернути увагу на те, що протягом 2010-2015 рр. різниця між показниками рентабельності операційної та всієї діяльності збільшувалася, а починаючи з 2016 р. ця різниця щороку зменшувалась. На нашу думку, така тенденція може свідчити про згортання фінансової та (або) інвестиційної діяльності підприємств.

Інвестиційна активність суб'єктів господарювання за видом діяльності 52.22 “Допоміжне обслуговування водного транспорту” у період з 2012-2013 та 2016-2017 рр. зростала, про що свідчить динаміка обсягу капітальних інвестицій. Натомість у 2011, 2014-2015 та 2018-2019 рр. спостерігалось зменшення інвестиційної активності. У 2019 р. обсяг капітальних інвестицій знизився до рівня 2015 р. (рис. 1.9).

Як свідчать дані Державної служби статистики України [12], найбільше інвестицій здійснюється у будівництво та перебудову будівель, машини та обладнання. За період з 2010 по 2019 рр. частка інвестицій у будівництво та перебудову будівель складала 62,6 % від загальної суми капіталовкладень за

цей період, частка інвестицій у машини та обладнання – 33,2 %. Решту – 4,2 % – склали інвестиції в існуючі будівлі та споруди, у землю, у концесії, патенти, ліцензії, торговельні марки та аналогічні права тощо.

Структура капітальних інвестицій за 2010-2019 рр. наведена на рис. 1.10.

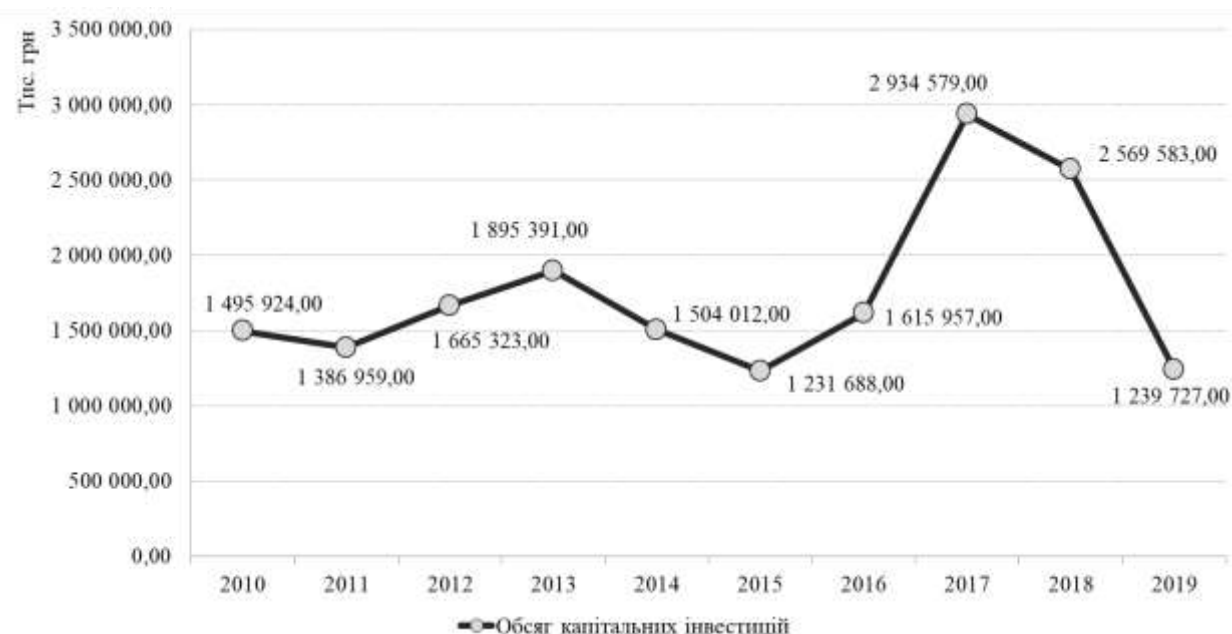


Рис. 1.9. Динаміка капітальних інвестицій (побудовано за даними [12])

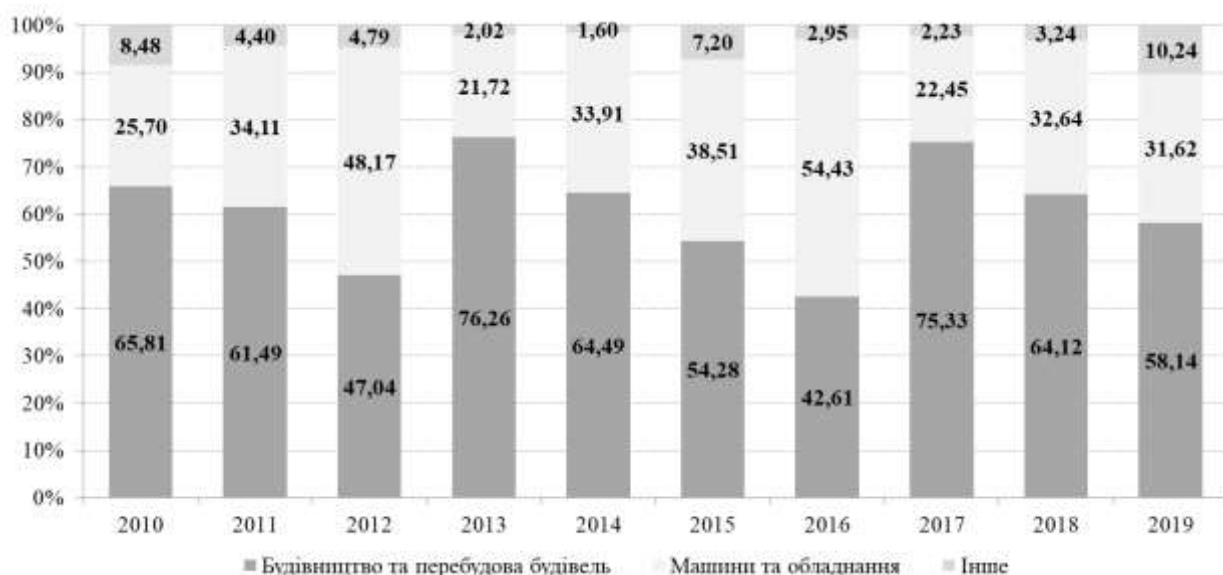


Рис. 1.10. Структура капітальних інвестицій (побудовано за даними [12])

Таким чином, для підприємств допоміжного обслуговування водного транспорту протягом останніх десяти років характерні такі тенденції:

- загальна кількість суб'єктів господарювання коливалась від 193 до 260 одиниць, у т.ч. фізичних осіб-підприємців – від 34 до 68 одиниць; починаючи з 2016 р. загальна кількість суб'єктів господарювання стабільно зростала;
- кількість працівників майже весь час зменшувалася та скоротилася за останні 10 років кількість працівників на 41,5 %;
- обсяг реалізованої продукції мав нестабільну динаміку: у період з 2014 по 2016 та у 2019 р. збільшувався, протягом 2011-2013 та 2017-2018 рр. зменшувався;
- показники фінансових результати діяльності підприємств протягом 2014-2015 рр. покращувалися, однак починаючи з 2016 р. спостерігається погіршення фінансових результатів, частка збиткових підприємств зростала;
- обсяг капітальних інвестицій протягом 2012-2013 рр. та 2016-2017 рр. збільшувався, натомість протягом 2014-2015 та 2018-2019 рр. спостерігалось зниження інвестиційної активності; найбільше інвестицій здійснюється у будівництво та перебудову будівель.

1.3. Перспективи логістичної трансформації річкових портів

Застосування логістичного підходу в діяльності річкового транспорту дає змогу виокремити річковий порт як центральний елемент у товарному русі, ідентифікувати його як складову логістичної системи регіону та країни, яка призначена сприяти вдосконаленню способів організації логістичної діяльності, що функціонує на засадах інноваційного розвитку, мобільності та охорони довкілля. Географічне розташування річкових портів України, у т.ч. на перетині транспортних коридорів, в умовах поглиблення глобалізаційних процесів, інтернаціоналізації торгівлі та індивідуалізації попиту, з одного боку, уможливорює прикладання положень міжнародної та екологічної

логістики, інноваційного, логістичного та соціально-відповідального менеджменту та маркетингу.

З іншого – нереалізовані судноплавний потенціал, потенціал вантажних перевезень річковим транспортом, придатний до функціонування потенціал річкового флоту, потенціал пропускної спроможності річкових причалів і портів вимагають пошуку чинників їх прискореного використання в Україні на засадах логістики, за допомогою якої вдасться отримати синергетичний ефект від реалізації окреслених потенціалів річкових портів та сприяти покращенню функціонування насамперед таких сфер економіки, як агропромисловий сектор, будівельна галузь, транспорт, сфера послуг.

Необхідність пошуку шляхів підвищення ефективності діяльності річкового транспорту засвідчують результати звіту Міжнародного банку реконструкції та розвитку. Зокрема, у [45] визнано, що внутрішні водні шляхи України використовуються недостатньо, разом із портами вони потребують додаткових інвестицій у підвищення продуктивності. Першочерговими напрямками реформування в галузі річкових перевезень у звіті визнано:

- удосконалення системи тарифів на послуги річкових портів;
- реконструкції інфраструктури портів на засадах державно-приватного партнерства;
- встановлення пріоритетності транспортних коридорів із використанням внутрішніх водних шляхів з метою вигідного використання географічного положення країни [45, с. 18-19].

На думку [49], річкові порти доречно розглядати з позиції території та акваторії річкового порту:

- як суб'єкт господарювання;
- як центральний вузол регіональних логістичних систем за участю річкового транспорту та як елемент логістичної інфраструктури регіону, який виконує логістичні функції виробництва, переробки, зберігання, складування, консолідації та розукрупнення вантажів та інші логістичні операції, які

створюють додану вартість;

- як транспортний вузол на перетині транспортних коридорів;
- як центр ініціювання економічного розвитку та активізації продуктивних сил регіону.

Відведення річковому порту позиції центру економічного розвитку сприятиме реалізації потенціалу регіонального економічного розвитку відповідних територій завдяки формуванню нових робочих місць у цій та суміжних галузях, збільшенню податкових надходжень, розвантаженню автомобільної та залізничної інфраструктури регіону через перенаправлення вантажних потоків на річку, розвитку галузевої та міжгалузевої конкурентної боротьби, цілеспрямованому впливу зовнішніх сил у формуванні логістичних систем регіону із залученням секторів промисловості та місцевих громад, що дає змогу річковим портам стати активними учасниками та партнерами у процесі економічного розвитку регіону.

Автори [49, с. 139] стверджують, що державно-приватне партнерство, може суттєво розв'язати проблему модернізації річкової інфраструктури завдяки притоку інвестицій. Державно-приватне партнерство розглядається як співпраця девелоперського бізнесу та влади через поєднання ресурсів, досвіду та знань із метою розвитку суспільно-значущих соціальних та управлінських завдань та спрямується на підвищення алокації ресурсів.

Державно-приватне партнерство дає змогу надати певні преференції учасникам такого партнерства з боку:

- держави у формі податкових пільг, бюджетних коштів під цільове фінансування інфраструктурних проектів, спеціальних кредитів, лізингу машин та обладнання під державні гарантії, сприятливого інституційного середовища, зняття бар'єрів для входу й доступу до певних сфер економіки щодо фінансування інфраструктурних об'єктів;
- девелоперського бізнесу через фокусування приватних інвестицій на масштабних проектах зі значним операційним ризиком, схильність до інновацій, ринкову активність, раціональне використання ресурсів;

- річкової інфраструктури – через володіння кон’юнктурою ринку та доступ до інформації.

Світовий досвід свідчить, що більшість успішних портів працюють за моделлю земельних концесій, яка є основною формою державно-приватного партнерства. Використання цієї моделі передбачає, що у розпорядженні портової адміністрації знаходяться землі в межах акваторій портів, вони несуть відповідальність за стратегічні об’єкти інфраструктури (доки, мости, шлюзи, причали, земельні ділянки), безпеку судноплавства та навігацію в порту, стимулювання міжнародної торгівлі та маркетингову діяльність. Приватні портові оператори здійснюють стивідорну діяльність на землях та причалах, отриманих у концесію терміном до 40 років із правом її подальшого продовження.

Процесу трансформації річкових портів може сприяти у тому числі перетворення річкових портів у вільний порт, порто-франко з метою користування правом безмитного ввезення і вивозу товарів, що сприятиме залученню вантажів і збільшенню товарообігу на річках. Прикладом може бути сформована вільна економічна зона “Порто-Франко” на території Одеського морського торговельного порту, в якій суб’єкти господарської діяльності мають пільговий режим оподаткування на період 2000-2025 рр.

Відомо, що в окремих нішах ринку вантажних перевезень частка приватних стивідорних компаній є домінуючою, що звужує можливості інвестування в об’єкти інфраструктури річкових портів. Загалом слід виділити такі складнощі, пов’язані з інвестуванням в інфраструктуру порту, що обмежує його подальший розвиток, систематизовані на основі [23; 1], як:

- потреба у вирішенні питань цільового призначення земельної ділянки під будівництво інфраструктурних об’єктів порту;

- необхідність сплати пайового внеску, який становить до 10 % кошторисної вартості будівництва та для уникнення сплати якого слід класифікувати будівництво у порту як об’єкт інженерної чи транспортної інфраструктури, який звільнений державою від сплати пайового внеску;

- недостатній рівень проведення днопоглиблювальних робіт на Дніпрі, Десні, Південному Бузі, що впливає як на можливість заходу в порти суден великої тоннажності (в іншому разі слід розв'язувати проблеми неповного завантаження суден “ріка-море”) так і на інвестиційну привабливість порту;

- наявність вузьких місць у роботі логістичної системи річкових портів, які пов'язані з:

- а) перевищенням перевантажувальних потужностей річкових портів над пропускною спроможністю залізничної інфраструктури, для якої характерною є нестача зерновозів, локомотивів чи низька швидкість просування вантажу;

- б) відносно залізниць низькою вантажопідйомністю автомобільного транспорту та високими питомими витратами на одиницю вантажу, обмеженнями навантаження на вісь, платою за в'їзд у річковий порт;

- необхідність лібералізації обсягів та сум податків і зборів, що веде до зниження вартості перевезень річковим транспортом. Так, у 2019 р. в Україні було скасовано стягування канального, корабельного і портового збору під час здійснення каботажних перевезень, демонополізовано ринок лоцманських послуг у сегменті річкових перевезень [25];

- потреба в упорядкуванні процедур оформлення суден і вантажів у портах, а саме скасування комісійного контролю на борту судна, процедури під час переходу між портами та хімічного контролю ізольованого баласту;

- фінансова гарантія доставки вантажу внутрішніми водними шляхами, що сприятиме розвитку річкових перевезень.

Очікується, що запровадження спрощених процедур оформлення суден та вантажів у портах заощаджуватиме до 8 млрд грн на рік [18], сприятиме підвищенню ефективності роботи річкових портів і залученню різних форм інвестування.

З метою забезпечення стабільної роботи річкової інфраструктури, яка потребує значних інвестицій, експерти галузі вбачають за необхідне здійснювати перенаправлення частини портових зборів, які стягуються в

морських портах України, на підтримку і розвиток річкової інфраструктури за умови, що ці збори будуть звільнені від необхідності спрямування 75 % їх обсягів до державного бюджету. До прикладу, у США акцизний збір є джерелом для фінансування та розвитку річкової інфраструктури.

Відзначимо, що в Україні з 1 березня 2017 р. введено новий принцип розрахунку акцизного податку на бензин і дизпаливо в розмірі 171,5 євро/куб. м. та встановлена фіксована ставка акцизного податку з кінцевого продажу нафтопродуктів у розмірі 0,042 євро/літр замість раніше діючих 5 %. Частину сум із цих податків слід направляти на підтримку транспортної інфраструктури країни, включаючи річкову.

Потенційними інвесторами річкових портів можуть виступити портові оператори, власники вантажопотоку або непрофільні інвестори (інвестиційні фонди тощо), лінії перевезення. Портові оператори зацікавлені в отриманні максимального доходу від активів в управлінні та залученні як інвесторів власників вантажу супроводжується ризиком створення преференційних умов для власного функціонування.

Слід відзначити перспективні напрями диверсифікації річкових перевезень як чинників розвитку економіки річкових портів України, а саме:

- створення річкового коридору із Чорного моря в Балтійське – шляху Е-40 – із залученням Дніпра, Прип'яті, Дніпро-Бузького каналу, Західного Бугу і Вісли;

- відновлення коридору річкою Південний Буг для транспортування сільськогосподарської продукції, який пов'язує райони центральних областей України з портом у Миколаєві;

- входження України до Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту та зниження комплексної ставки за перевезення з 5 559 дол. до 3 980 дол. за 40-футовий контейнер від Азова до кордону з КНР [3];

- зростання тарифів на залізничні перевезення (з 31 жовтня 2017 р.) на 15 % [31], що, за оцінками експертів, збільшить перспективний вантажний потенціал Дніпра на 9-10 млн. тонн і посилить конкурентні позиції річкового

транспорту на середніх і далеких відстанях за умов транспортування близько 170 контейнерів (на прикладі перевезення одного TEU від Одеського морського порту до Київського річкового порту різними видами транспорту). Очікується, що зростання вантажного потенціалу Дніпра стимулюватиме також притік інвестицій у залучені річкові порти та зумовить розширення можливостей його перспективного розвитку. Підтвердженням цієї думки є дані про динаміку перевезених вантажів річковим транспортом по Україні, наведені у табл. 1.4.

На думку авторів [49], існують такі можливості оптимізації перевезень вантажів річковим транспортом р. Дніпро та ініціювання у такий спосіб розвитку портів:

- зниження вартості перевезень на 4-12 дол. США/т та скорочення часу доставки вантажів до борту судна за рахунок зниження логістичних витрат у портах. Ці витрати, до прикладу, на 40% більші, ніж у Німеччині, і на 30 % більші, ніж у США;

- оптимізація навантаження вантажів у портах за допомогою контейнерних перевантажувачів і спарених 20-футових контейнерів, за використанням яких норма навантаження становить 16–18 тис. т на добу, що на 12 тис. т більше за попередню;

- оптимізація каналів розподілу продукції та залучення логістичних компаній від збору врожаю зернових до перевалки в портах;

- інвестування у річкову інфраструктуру, яке дозволить транспортувати до 1 млн т зерна з Миколаївської та Кіровоградської областей [20], робить більш привабливим використання саме річкового транспорту Дніпра з рейдовим завантаженням морських суден;

- використання річкового транспорту дозволяє знизити логістичні витрати на експорт металу в сусідні країни. Каботажні перевезення контейнерів по річці Дніпро знижують вартість доставки на 250-350 дол. США/TEU (порівняно з автомобільним та залізничним транспортом [20]) та зменшують навантаження на автодороги і шкідливі викиди в атмосферу.

На думку дослідників [49], у період падіння попиту на перевезення зернових спостерігається загострення внутрішньогалузевої конкуренції між дунайськими судновласниками, що приводить до демпінгу та падіння фрахових ставок. У структурі експортних перевезень внаслідок перерозподілу вантажопотоків на користь портів нижнього та середнього Дунаю замість портів верхнього Дунаю, зокрема на Румунію, де фрахові ставки є об'єктивно нижчими, середньозважена ставка зменшилася майже на 20 % (дані 2016 р.). На зниження середніх фрахових ставок вплинуло також зменшення вартості палива на 20,4 % (у 2016 р. порівняно з 2015 р.) [32].

Незважаючи на зростання обсягів перевезень вантажів р. Дунай, у структурі перевезень домінантно переважають вантажі з низькою доданою вартістю, що свідчить про слабкі можливості та непрофесійний менеджмент річкових портів:

- щодо розширення асортименту надаваних послуг та слабкої адаптаційної здатності до задоволення вузькоспеціалізованих потреб клієнта;
- у конкурентній міжгалузевій боротьбі за залучення споживача та вантаж під час перевезення високорентабельних контейнерів;
- у пасивній реалізації перспективних програм розвитку за рахунок власних резервів і високій залежності від чинників зовнішнього середовища.

Необхідність удосконалення системи тарифів на послуги річкових портів. Відомо, що річковий порт як учасник змішаних перевезень вантажів бере участь у складному економічному процесі формування наскрізного тарифу оператором змішаних перевезень з урахуванням усіх альтернатив транспортування, перевалки вантажу, сум витрат, термінів доставки, ризиків, пов'язаних із транспортуванням, показників якості надання транспортних послуг.

На думку авторів [49], покладання суб'єктивних чинників у процесі тарифоутворення, відсутність обґрунтованої методики врахування чинників конкуренції та попиту на перевезення, критерію вибору варіанту організації змішаних перевезень вантажів за участю річкових портів та інше вказує на недоліки процесу тарифоутворення та вимагає його удосконалення на основі

логістичного підходу з використанням показників надійності, термінів, вартості доставки вантажів та електронного обміну даних для забезпечення інтеграції комп'ютерних систем всіх суб'єктів регіональних логістичних систем країни.

Поширення глобалізаційних процесів, інтернаціоналізація торгівлі та сприятлива економічна кон'юнктура в сегменті річкових вантажних перевезень за умов формування сприятливого інвестиційного середовища розкриває можливості до розширення комплексу послуг річковими портами та виконання ними у перспективі функцій типового логістичного центру, уможливорює поступову трансформацію річкових портів у вузлові елементи комплексних логістичних платформ та складники регіональних логістичних кластерів.

Світовий досвід трансформації портів [49] свідчить про розширення асортименту надаваних ними послуг у конкурентній боротьбі за залучення споживача та вантаж, активно використовуючи маркетингово-логістичні технології в умовах поширення четвертої промислової революції. Поширення інформаційних технологій та маркетингу 4.0 дозволяє річковим портам виступати ланкою, у якій не лише трансформуються вантажі зі збільшенням доданої вартості, надається комплекс клієнтоорієнтованих послуг, а й здійснюється узгоджена діяльність з іншими елементами регіональних логістичних систем на засадах інноваційно-інтеграційної парадигми розвитку річкових портів в умовах кластеризації, набуття ними ознак порту вищого порядку.

Інноваційно-інтеграційна парадигма передбачає концентрацію компаній та організацій у певному економічному регіоні; співпрацю на засадах кооперації та конкуренції між собою (коопетиції), спрямованих на пошук та реалізацію як взаємовигідних, так і індивідуальних можливостей щодо спільного надання конкурентоспроможних послуг. Це вимагає наявності конкурентоспроможних підприємств з суміжних галузей економіки на територіях, які володіють значним транзитним потенціалом, кластерного оператора, за якого пропонується обрати річковий порт під час формування

річкового кластера, розвинутого інфокомунікаційного забезпечення.

Трансформація річкових портів у вузлові елементи регіональних логістичних систем країни відбудеться завдяки:

- розширенню комплексу вузькоспеціалізованих послуг на засадах аутсорсингу;
- впровадженню ефективних логістичних схем доставки вантажів, модифікуючи наявні ланцюги поставок у бік активного залучення річкового транспорту та річкових портів за умов формування інтегрованої інфокомунікаційної системи управління вантажопотоками;
- лібералізації тарифоутворення в секторі річкових вантажних перевезень з метою залучення потоків вантажів з альтернативних видів транспорту;
- активізації продуктивних сил регіону, зростанню зайнятості та стимулюванню економічної діяльності у ньому;
- формуванню сприятливого інвестиційного клімату (ініційованого з боку приватного сектору у процесі розширення державно-приватного партнерства, у такий спосіб зменшуючи фінансові витрати державного сектору);
- нормативно-правового середовища розвитку економіки регіонів, розміщених на транзитних магістралях за участю річкових портів України.

Завдяки цим трансформаціям очікується покращення позицій України в рейтингу щодо Індексу логістичної ефективності (Logistics Performance Index) з базового рівня 80 зі 160 (LPI-2016 р.) до 70 зі 160 (LPI-2020 р.) [45], що свідчитиме про підвищення результативності переміщення товарів та налагодження зв'язків із глобальними ланцюгами постачання. Опора на розвиток транспортної (у т.ч. річкової) інфраструктури та підвищення якості логістичних послуг, розв'язання проблем із забезпеченням надійності ланцюгів поставок, які суттєво залежать від ефективності митної роботи в умовах поширення тенденції світової дезінтеграції, залишаються домінантними стимулами розвитку річкових портів в Україні.

Висновки до розділу 1

1. Для річкового транспорту України характерними є такі тенденції та явища, як: скорочення щільності річкових судноплавних шляхів протягом 1990-2019 рр. майже вдвічі; зменшення попиту на ринку вантажних і пасажирських перевезень та пропозиції на них; неефективність державного управління та регулювання галузі водного транспорту; брак державного фінансування розвитку річкової інфраструктури; скорочення вітчизняного річкового флоту, технічне й моральне старіння суден, незадовільний стан інфраструктури; технічне й моральне старіння та наближення до аварійного стану значної кількості гідротехнічних споруд; недостатня зацікавленість приватних інвесторів у розбудові річкової інфраструктури й транспорту; скорочення кількості торговельних суден під національним прапором (як наслідок, зменшуються надходження до бюджету); скорочення пропозицій висококваліфікованих кадрів водного транспорту на внутрішньому ринку праці. Як свідчать дані статистики, динаміка обсягу перевезених вантажів та кількості пасажирів в цілому по Україні та Херсонській області протягом 1995-2019 рр. співпадають. Частка Херсонської області у загальному обсязі перевезень вантажів була найбільшою у 2013 р. – 18,0 %, частка у загальній кількості перевезених пасажирів була найбільшою у 1997 р. – 48,8 %.

2. Для підприємств допоміжного обслуговування водного транспорту, до яких зокрема належать річкові порти, характерне поступове зростання кількості суб'єктів господарювання у 2016-2019 рр. Водночас, зменшується кількість працівників – за останні 10 років кількість працівників скоротилася на 41,5 %. Обсяг реалізованої продукції мав нестабільну динаміку: у період з 2014 по 2016 та у 2019 р. збільшувався, протягом 2011-2013 та 2017-2018 рр. зменшувався. Показники фінансових результати діяльності підприємств у 2014-2015 рр. покращувалися, однак починаючи з 2016 р. спостерігається погіршення фінансових результатів, частка збиткових підприємств зростає. Обсяг капітальних інвестицій протягом 2012-2013 рр. та 2016-2017 рр. збільшувався, натомість протягом 2014-2015 та 2018-2019 рр. спостерігалось

зниження інвестиційної активності. Найбільше інвестицій здійснюється у будівництво та перебудову будівель.

3. Існує доцільність розширення комплексу послуг річковими портами з метою виконання ними у перспективі функцій типових логістичних центрів. Це, у свою чергу, потребує удосконалення менеджменту річкових портів, що в умовах формування сприятливого інвестиційного і нормативно-правового середовища функціонування зумовить їх інвестиційну привабливість та здатність до трансформації у порти вищого порядку. Дотримання річковими портами стратегії диверсифікації послуг надасть можливість виступити у ролі вузлових центрів, що з'єднують магістральні напрями перевезень різними видами транспорту.

4. Існує необхідність лібералізації регулювання тарифної політики річкових портів, більшість з яких перебувають у приватній власності (у т.ч. Новокаховський порт), та формування конкурентних ставок на вантажні перевезення, що приведе до збільшення номенклатури обробки вантажів та надасть змогу власникам розвивати ці підприємства.

5. Потребує вичленення річкового порту як центру ініціювання економічного розвитку та активізації продуктивних сил регіону. Відведення річковому порту позиції центру економічного розвитку сприятиме реалізації потенціалу регіонального економічного розвитку відповідних територій завдяки формуванню нових робочих місць у цій та суміжних галузях, збільшенню податкових надходжень, розвантаженню автомобільної та залізничної інфраструктури регіону, розвитку галузевої та міжгалузевої конкурентної боротьби, цілеспрямованому впливу зовнішніх сил у формуванні логістичних систем регіону з залученням секторів промисловості та місцевих громад.

РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ДІЯЛЬНОСТІ ТА ЗОВНІШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ПРАТ “НОВОКАХОВСЬКИЙ РІЧКОВИЙ ПОРТ”

2.1. Коротка характеристика підприємства

Приватне акціонерне товариство “Новокаховський річковий порт” веде свою історію з 1820 р., коли на Дніпрі була заснована пристань Каховка. Як і однойменне місто, вона розташовувалася на перехресті торгівельних шляхів. Свій сучасний статус Новокаховський річковий порт отримав у 1962 р., після завершення будівництва нового порту в акваторії каховського судноплавного шлюзу [37].

Новокаховський річковий порт надає послуги з перевезення сипучих мінерально-будівельних вантажів (гравій різної фракції, гранвідсів, доменні шлаки, річковий пісок, вапняний щебінь та ін.), вантажів у біг-бегах так само ув’язаних – пакетованих вантажів, послуги зважування та зберігання. Також можливе зберігання вантажу, враховуючи пересування по складу.

Схема річкового порту наведена у додатку А.

Загальна площа відкритих складів 61,5 тис. м². Приймаються усі типи річкових суден та судна типу “річка-море”. Осадка – до 3,6 м. Швидкість руху в акваторії порту – 5 км/год. Акваторія включає:

- верхній б’єф (рейд № 1 – 40 тис. м², рейд № 2 – 15 тис. м²);
- нижній б’єф (150 тис. м²).

Інформація про причали порту представлена у табл. 2.1.

Таблиця 2.1

Характеристика причалів Новокаховського річкового порту

Спеціалізація	Причал	Довжина, м	Глибина, м	Пропускна здатність, т/добу
Тарно-штучні вантажі	1	100	3,40	459
Лом чорних металів	2	120	3,80	1 369
Мінерально-будівельні матеріали	3	140	3,60	2 608

Територія Новокаховського порту складає 8,82 га. Довжина причальної лінії порту – 1,2 км, з них обладнано підкрановою лінією – 336 м. Довжина природного берегу – 700 м. Порт має під'їзні автомобільні шляхи. Залізничні шляхи відсутні, найближча залізнична станція розташована на відстані 6 км від порту. Інформація про крани порту представлена у табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Характеристика кранів Новокаховського річкового порту

Найменування	Кількість	Вантажопідйомність, т		Виліт, м
		грейфер	крюк	
“Кіровець”	1	5	5	30
“Кіровець”	1	10/20	10/20	32/16
“Кіровець”	1	10/20	10/12	32
ТО-25	1	3,5		

Тривалість навігації становить 270 діб. Льодовий режим починається з середини грудня, закінчується в середині березня. Панівний вітер північно-східних напрямків. Максимальне хвилювання – 2,1 м. Підхід та відхід суден оформлюється за загальними правилами. Повідомлення про підхід подаються за 24 години, за 12 годин; уточнюються – за 6 годин [37].

Середня кількість працівників порту в 2019 р. складала 38 осіб. Дані про чисельність працівників підприємства протягом 2014-2019 рр. наведені у табл. 2.3.

Таблиця 2.3

Динаміка чисельності працівників Новокаховського річкового порту [44]

Показник	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Середня кількість працівників, осіб	26	22	22	38	38	38

Власником найбільшого пакету акцій ПрАТ “Новокаховський річковий порт” є ТОВ “Трейд Спорт Промоушн” (Trade & Sport Promotion s.r.o., Чехія), яке володіє 84,9998 % статутного капіталу. Статутний капітал поділений на 40 200 000 акцій, загальна номінальна вартість яких складає 2 010 000 грн.

Номінальна вартість однієї акції – 0,05 грн.

В товаристві створена Наглядова рада в кількості трьох осіб. Наглядова рада обирається Загальними зборами терміном на 3 роки. Посадові особи товариства – члени Наглядової ради, члени Ревізійної комісії, призначаються та відкликаються з посад рішенням Загальних зборів акціонерів. Виконавчий орган товариства одноосібний – Генеральний директор, який призначається рішенням Наглядової ради або Загальних зборів на термін до переобрання. Головний бухгалтер призначається наказом директора на невизначений термін. Будь-яких винагород, крім зарплати, посадові особи не мають.

Юридична та фактична адреса ПрАТ “Новокаховський річковий порт”: 74900, Україна, Херсонська область, м. Таврійськ, вул. Портова, буд. 1.

2.2. Аналіз фінансово-господарської діяльності

Аналіз фінансового-господарської діяльності підприємства виконаний на основі даних фінансової звітності ПрАТ “Новокаховський річковий порт” за 2019 р. (додатки Б, В).

Сума необоротних активів протягом року збільшилася майже вдвічі – на 16 116 тис. грн (або на 97,2 %). Вартість незавершеного капітального будівництва зменшилася на 6 332 тис. грн (94,4 %), водночас як балансова вартість основних засобів зросла у 3,4 рази – на 22 451 тис. грн (239,7 %). Сума довгострокових фінансових інвестицій, які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств залишилася незмінною (500 тис. грн). Основні засоби на кінець аналізованого періоду склалися з таких груп:

- будівлі та споруди – 19 180 тис. грн (60 % вартості основних засобів);
- транспортні засоби – 7 588 тис. грн (23,9 %);
- машини та обладнання – 3 402 тис. грн (10,7 %);
- земельні ділянки – 1 546 тис. грн (4,9 %);
- інші – 107 тис. грн (0,5 %).

Збільшення балансової вартості основних засобів відбулося за рахунок придбання, оновлення та модернізації, зокрема будівель та споруд, машин та обладнання, транспортних засобів. Нарахування амортизації проводиться у відповідності з податковим законодавством України. Усі основні засоби є власністю підприємства, орендованих основних засобів підприємство не має.

Сума оборотних активів протягом року зменшилася на 8 096 тис. грн (43,1 %). При цьому величина запасів зменшилася майже вдвічі – на 4 945 тис. грн (47,1 %), у т.ч. готової продукції – на 5 160 тис. грн. Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги збільшилася протягом 2019 р. майже у 3 рази – з 762,5 до 2 279,9 тис. грн. Так само збільшилася дебіторська заборгованість за розрахунками з бюджетом – з 569,7 тис. грн до 1 709,9 тис. грн, тобто у 3 рази. Інша поточна дебіторська заборгованість зменшилася з 5 598,5 тис. грн до 471,3 тис. грн. Сума грошових коштів та їх еквівалентів на початок року складала 1 тис. грн, на кінець року – 429,4 тис. грн. Інші оборотні активи зменшилися з 1 367,8 тис. грн до 258 тис. грн.

Власний капітал протягом року збільшився за рахунок нерозподіленого прибутку на 5 145 тис. грн (28,4 %). Статутний капітал та додатковий капітал протягом року залишалися незмінними. Сума довгострокових зобов'язань та забезпечень збільшилася у 2,8 рази – з 279,4 тис. грн до 780,4 тис. грн. Поточні зобов'язання і забезпечення збільшилися на 2 374,2 (14 %) і на кінець 2019 р. складала 19 347,1 тис. грн.

На початок 2019 р. основну частину поточних зобов'язань складали інші поточні зобов'язання в сумі 13 037,5 тис. грн. До кінця року їх розмір зменшився майже вдвічі – до 6 347,7 тис. грн. Поточна кредиторська заборгованість на початок року складала 3 703,2 тис. грн, проте до кінця року вона збільшилася до 11 356 тис. грн (у 3,1 рази). Також збільшилася сума короткострокових кредитів банків – з 232,2 до 1 643,4 тис. грн.

На кінець 2019 р. до склад поточної кредиторської заборгованості мав такий вигляд:

- поточна кредиторська заборгованість за товари, роботи, послуги –

10 272,2 тис. грн (її розмір протягом року збільшився у 3,1 рази);

- заборгованість за розрахунками з бюджетом (податкові зобов'язання) – 344,6 тис. грн, у т.ч. податок на прибуток, у розмірі 272,9 тис. грн;
- заборгованість за розрахунками зі страхування – 33 тис. грн;
- заборгованість за розрахунками з оплати праці – 706,2 тис. грн.

Валюта балансу протягом 2019 р. збільшилася на 8 020,2 тис. грн (або на 22,7 %), і складала на кінець періоду 43 395,9 тис. грн.

Розрахункова вартість чистих активів ПрАТ “Новокаховський річковий порт” складала 23 268,4 тис. грн, що більше суми скоригованого статутного капіталу (2 010 тис. грн). Це відповідає вимогам статті 155 п. 3 Цивільного кодексу України.

На початок 2019 р. близько 47 % активів ПрАТ “Новокаховський річковий порт” складали необоротні активи, проте на кінець року їхня частка збільшилася до 75,3 %. При цьому частка основних засобів протягом року збільшилася з 26,5 до 73,3 % вартості активів. Питома вага оборотних активів зменшилася протягом року з майже 53 до 24,7 %.

Частка запасів на початок 2019 р. становила 29,7 %, на кінець року – 12,8 %. Зросла питома вага дебіторської заборгованості за продукцію, товари, роботи, послуги – з 2,2 до 5,3 %, а також дебіторської заборгованості за розрахунками з бюджетом – з 1,6 до 3,9 %. Натомість зменшилася частка іншої дебіторської заборгованості – з 15,8 до 1,1 %.

Структура пасивів на початок 2019 р. виглядала таким чином: власний капітал – 51,2 %; довгострокові зобов'язання і забезпечення – 0,8 %; поточні зобов'язання і забезпечення – 48 %. На кінець року питома вага власного капіталу збільшилася до 53,6 %, довгострокових зобов'язань і забезпечень – до 1,8 %, поточних зобов'язань і забезпечень – зменшилася до 44,6 %. Питома вага нерозподіленого прибутку на початок періоду складала 33,3 % пасивів балансу, на кінець року – 39 %. Частка додаткового капіталу за цей період зменшилася з 12,3 до 10,0 %, частка зареєстрованого (пайового) капіталу – 5,7 до 4,6 %. Інші поточні зобов'язання на початок року складали

36,9 % пасивів, проте на кінець періоду їх питома вага зменшилася до 14,6 %. Натомість збільшилася частка поточної дебіторської заборгованості – з 10,5 до 26,8 %. Питома вага короткострокових кредитів банків також зросла – з 0,7 до 3,8 %.

Таким чином, для підприємства характерне зменшення абсолютного розміру та частки оборотних активів при одночасному зростанні поточних зобов'язань. У довгостроковій перспективі це може мати негативний вплив на ліквідність. Водночас, розмір довгострокових зобов'язань є незначним, а власний капітал складає понад 50 % джерел фінансування активів.

Аналіз ліквідності балансу за 2019 р. представлений у табл. 2.4, де відображені усі групи активів за ступенем ліквідності та пасивів за терміновістю погашення. Отримані результати аналізу свідчать про те, що ліквідність порушена, адже обсяг найбільш строкових зобов'язань перевищує обсяг найбільш ліквідних активів як на початок, так і на кінець року.

Таблиця 2.4

Аналіз ліквідності балансу ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Група активів, пасивів	2019		Відхилення (збільшення +, зменшення -)
	на початок року	на кінець року	
Високоліквідні активи (A ₁)	1,00	429,40	428,40
Активи, що швидко реалізуються (A ₂)	6 930,70	4 461,10	-2 469,60
Активи, що повільно реалізуються (A ₃)	11 862,40	5 807,60	-6 054,80
Активи, що важко реалізуються (A ₄)	16 581,60	32 697,80	16 116,20
Баланс	35 375,70	43 395,90	8 020,20
Термінові зобов'язання (П ₁)	16 740,70	17 703,70	963,00
Короткострокові пасиви (П ₂)	232,20	1 643,40	1 411,20
Довгострокові пасиви (П ₃)	279,40	780,40	501,00
Сталі пасиви (П ₄)	18 123,40	23 268,40	5 145,00
Баланс	35 375,70	43 395,90	8 020,20

За даними табл. 2.5 порівнюємо активи та зобов'язання підприємства. Баланс вважається ліквідним тоді, коли виконуються такі умови:

$$A1 \geq П1, A2 \geq П2, A3 \geq П3, A4 \leq П4. \quad (2.1)$$

За даними балансу вищевказані співвідношення матимуть вигляд:

- на початок 2019 р.: $A1 < П1, A2 > П2, A3 > П3, A4 < П4$;

- на кінець 2019 р.: $A1 < П1, A2 > П2, A3 > П3, A4 > П4$.

Як свідчать результати порівнянь, на початок року не виконувалася перша умова – термінові зобов’язання перевищували високоліквідні активи. Станом на кінець року не виконуються перша, а також четверта умова (сума необоротних активів перевищує сталі пасиви). Отже, ліквідність балансу на кінець 2019 р. відрізняється від абсолютної.

Наступним етапом аналізу є визначення показників ліквідності, що характеризують здатність підприємства виконати свої поточні зобов’язання. Ці показники дають уявлення не лише про платоспроможність підприємства на певну дату, але й у випадках кризових ситуацій. Результати розрахунку показників ліквідності наведений у табл. 2.5.

Таблиця 2.5

Показники ліквідності ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Показник	Нормативне значення	2019		Відхилення (збільшення +, зменшення -)
		на початок року	на кінець року	
Коефіцієнт абсолютної ліквідності	2-3	0,000	0,022	0,02
Коефіцієнт швидкої ліквідності	>1	0,41	0,25	-0,16
Коефіцієнт покриття	0,25-0,35	1,11	0,55	-0,55

Як видно з табл. 2.5, на початок року значення коефіцієнта абсолютної було наближеним до нуля. На кінець року показник значно покращився, але його значення є у 10 разів меншим від мінімального значення – лише 2,2 % поточних (короткострокових) зобов’язань може бути погашеною негайно. Значення коефіцієнта швидкої ліквідності протягом року погіршилося, на кінець 2019 р. сума термінових зобов’язань та короткострокових пасивів у 4 рази перевищує суму високоліквідних активів підприємства та активів, які швидко реалізуються (запаси, дебіторська заборгованість). Коефіцієнт

покриття на початок року перевищував нормативне значення, проте на кінець року суттєво погіршився, та є майже вдвічі меншим від нормативного. Отже, на кінець 2019 р. підприємство має низький рівень ліквідності.

Результати розрахунку показників платоспроможності наведені у табл. 2.6. На початок року рівень поточної платіжної готовності мав від'ємне значення, оскільки сума кредиторської заборгованості була меншою, ніж дебіторська заборгованість підприємства. На кінець року рівень поточної платіжної готовності становив усього лише 6,23 %. Отже, підприємству не вистачає власних грошових коштів для погашення поточних зобов'язань.

Таблиця 2.6

Показники платоспроможності ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Показник	Нормативне значення	2019		Відхилення (збільшення +, зменшення -)
		на початок року	на кінець року	
Рівень поточної платіжної готовності, %	50,00	-0,03	6,23	6,26
Коефіцієнт платоспроможності	2,00	1,05	1,16	0,11
Коефіцієнт заборгованості	0,50	0,95	0,87	-0,09
Коефіцієнт довгострокової заборгованості	$\leq 0,5$	0,01	0,02	0,01

На кінець аналізованого періоду підприємство спроможне покрити всю суму зобов'язань лише за рахунок власного капіталу; значення коефіцієнта платоспроможності протягом року збільшилося на 11 пунктів, хоча так і не досягнуло нормативного рівня (2,0). Коефіцієнт заборгованості є оберненим показником до коефіцієнту платоспроможності та показує, що на початок року власний капітал підприємства майже вдвічі перевищував його загальні зобов'язання, проте на кінець року показник зменшився до на 9 пунктів. У зв'язку з тим, що сума довгострокових зобов'язань є незначною, впродовж аналізованого періоду значення коефіцієнту довгострокової заборгованості є нижчим за максимально можливе.

За результатами аналізу ліквідності та платоспроможності бачимо, що

протягом 2019 р. ліквідність ПрАТ “Новокаховський річковий порт” була на низькому рівні у зв’язку зі значною сумою поточних зобов’язань, розмір яких за рік збільшився. З цієї ж причини рівень поточної платоспроможності підприємства є значно нижчим за нормативний.

Фінансові результати – це співставлення регламентованих податковим законодавством валових доходів і валових витрат. Перевищення валових доходів над валовими витратами становить прибуток, натомість як зворотнє явище характеризує збиток. Динаміка фінансових результатів діяльності підприємства за період 2018-2019 рр. представлена у табл. 2.7.

Таблиця 2.7

Динаміка фінансових результатів
ПрАТ “Новокаховський річковий порт” за 2018-2019 рр.

Стаття	2018	2019	Абсолютні відхилення, тис. грн	Відносні відхилення, %
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	64 625,20	122 885,40	58 260,20	90,15
Інші операційні доходи	140,90	528,40	387,50	275,02
Інші доходи	34,80	115,90	81,10	233,05
Разом доходи	64 800,90	123 529,70	58 728,80	90,63
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	-54 982,10	-104 722,60	49 740,50	90,47
Інші операційні витрати	-8 912,90	-11 727,20	2 814,30	31,58
Інші витрати	-281,90	-635,00	353,10	125,26
Разом витрати	-64 176,90	-117 084,80	52 907,90	82,44
Фінансовий результат до оподаткування	624,00	6 444,90	5 820,90	932,84
Податок на прибуток	0,00	-1 299,80	-1 299,80	-
Чистий прибуток (збиток)	624,00	5 145,10	4 521,10	724,54

У 2019 р. чистий дохід від реалізації продукції збільшився майже у 2 рази – на 58 260, 2 тис. грн (90,2 %) у порівнянні з 2018 р. Інші операційні доходи збільшились – у 3,8 рази, інші доходи – у 3,3 рази. Загальна сума доходів підприємства збільшилася на 58 728,8 тис. грн, або на 90,6 %.

Собівартість реалізованої продукції у 2019 р. виросла на 49 740,5 тис. грн (90,5 %). Інші операційні витрати – на 2 814,3 тис. грн (31,6 %), інші витрати – на 353,1 тис. грн, або у 2,3 рази у порівнянні з попереднім роком. Загальна сума витрат підприємства збільшилася на 52 907,9 тис. грн (82,4 %).

У 2018 р. чистий прибуток підприємства становив 624 тис. грн. Проте у наступному році розмір чистого прибутку збільшився у 8,2 рази, й досяг розміру 5 145,1 тис. грн. Таким чином, 2019 р. був більш прибутковим для ПрАТ “Новокаховський річковий порт”.

Визначивши динаміку фінансових результатів, проведемо порівняння темпів зростання прибутку, виручки (доходу) від реалізації продукції та суми основного й оборотного капіталу підприємства. Вважається, що економічний потенціал підприємства збільшився, якщо виконується така умова:

$$T_{\text{пр}} > T_{\text{вр}} > T_{\text{а}} > 100\%, \quad (2.2)$$

де $T_{\text{пр}}$ – темпи зростання балансового прибутку;

$T_{\text{вр}}$ – теми зростання виручки (обсягу реалізації);

$T_{\text{а}}$ – темп зростання активів (суми основного та оборотного капіталу).

Наведена умова має назву “золоте правило економіки підприємства”. Для перевірки її виконання розрахуємо відхилення усіх складових (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Темпи зростання балансового прибутку,
обсягу реалізації та суми активів ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Показник	Темпи зростання, % (збільшення +, зменшення -)
Прибуток від реалізації продукції	881,35
Чистий дохід (виручка) від реалізації продукції	190,15
Середньорічний розмір активів	122,67

Як бачимо, у 2019 р. “золоте правило економіки” для підприємства виконуються, оскільки:

- $T_{\text{пр}} > T_{\text{вр}}$ (881,35 % > 190,15 %);
- $T_{\text{вр}} > T_{\text{а}}$ (190,15 % > 122,67 %);

- $T_a > 100 \%$.

Отже, економічний потенціал ПрАТ “Новокаховський річковий порт” у 2019 р. збільшився у порівнянні з попереднім роком.

Крім абсолютного показника – чистого прибутку – для характеристики прибутковості підприємства використовується також комплекс відносних показників, а саме показників рентабельності. Рентабельність є відносною величиною, що характеризує рівень прибутковості підприємства. Показники рентабельності розраховуються як відношення різноманітних показників прибутку до вкладеного капіталу, обсягу продажу, використаних ресурсів, здійснених витрат тощо. Розрахунок показників рентабельності підприємства представлений у табл. 2.9.

Таблиця 2.9

Показники рентабельності ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Показник	2018	2019	Відхилення (збільшення +, зменшення -)
Рентабельність продажів	0,97	4,19	3,22
Рентабельність продукції	1,13	4,91	3,78
Рентабельність необоротних активів	3,76	15,74	11,97
Рентабельність активів	1,76	11,86	10,09
Рентабельність власного капіталу	3,44	22,11	18,67

Як свідчать результати розрахунку, рентабельність у 2019 р. зросла, що пов’язано, передусім, зі збільшенням абсолютного розміру прибутку. Показники рентабельності продаж, рентабельності продукції та необоротних активів зросли у 4,2-4,3 рази; показники рентабельності активів та власного капіталу зросли у 6,4-6,7 рази у порівнянні з початком року. У 2019 р. з кожної гривні проданої продукції (наданих послуг) підприємство отримало 0,04 грн чистого прибутку; з кожної гривні, витраченої на виробництво продукції (надання послуг) біло отримано майже 0,05 грн чистого прибутку. Ефективність використання необоротних активів у 2019 р. збільшилася, про що свідчить показник рентабельності необоротних активів – у 2019 р. в розрахунку на 1 гривню необоротних активів було отримано майже 0,16 грн

чистого прибутку, що у 4,2 рази більше, ніж у 2018 р. Ресурсовіддача збільшилася у 6,7 рази – в розрахунку на кожную гривню усіх активів у 2019 р. було отримано 0,12 грн чистого прибутку. Ефективність використання власного капіталу зросла у 6,4 рази – на кожную гривню власних коштів у 2019 р. було згенеровано 0,22 грн чистого прибутку.

Чистий прибуток на одну просту акцію у 2018 р. складав 0,016 грн, що менше за номінальну вартість акції. У 2019 р. чистий прибуток на одну акцію збільшився у 8,2 рази і дорівнював 0,128 грн (у 2,6 рази більше за номінальну вартість акції).

2.3. Оцінка конкурентного середовища

Конкурентоспроможність є одним із вагомих показників стану суб'єкта господарювання, що визначає його позицію у ринковому просторі, напрями подальшого розвитку, можливість досягнення стратегічних цілей та завдань. Конкурентоспроможність має відносний характер, що означає наявність переваг у підприємства порівняно із конкурентами у масштабах певного галузевого ринку. Конкурентоспроможність підприємства – це комплексна порівняльна характеристика, яка відображає рівень переважання сукупності показників оцінки можливостей підприємства, що визначають його успіх на певному ринку за певний проміжок часу стосовно сукупності аналогічних показників підприємств-конкурентів; це потенційна або реалізована здатність економічного суб'єкта до функціонування у релевантному зовнішньому середовищі, яка ґрунтується на конкурентних перевагах і відображає його позицію відносно конкурентів [46].

Аналіз конкурентоспроможності підприємства слід здійснювати у такій послідовності: визначення кола підприємств-конкурентів; збір інформації про їх діяльність; формування системи оціночних показників, опрацювання інформації; отримання загальної оцінки стану конкурентоспроможності.

За даними Річкової інформаційної служби України [37], на території Херсонської області, на Дніпрі та його притоках розташовано 6 річкових портів і перевантажувальних терміналів, а саме:

- Херсонський річковий порт;
- Дніпрянський річковий порт (сmt Дніпряни);
- Новокаховський річковий порт (м. Таврійськ);
- перевантажувальний термінал “Козацьке” (сmt Козацьке);
- перевантажувальний причал у м. Гола Пристань;
- річковий термінал ТзОВ “АВЕ” (с. Львове).

Характеристики цих об’єктів наведені у табл. 2.10.

На основі представлених даних можна зробити висновок про те, що основними конкурентами ПрАТ “Новокаховський річковий порт” є річковий порт у сmt Дніпряни та Херсонський річковий порт. Обидва порти надають послуги з перевалки (перевантаження) широкого спектру вантажів, працюють у цілорічному режимі, на відміну від Новокаховського річкового порту, вони розташовані нижче Каховської ГЕС, мають більшу глибину біля причалів, що дозволяє примати судна із більшою осадкою у вантажі, а також мають добрі транспортні розв’язки, у т.ч. залізничні колії.

Херсонський річковий порт розташований поза шлюзами гідроелектростанцій Дніпровського каскаду, тим самим приваблюючи судновласників. Порт здійснює перевалку (перевантаження) зовнішньоторговельних і транзитних вантажів різної номенклатури, приймає під обробку морські судна з осадкою у вантажі до 7,8 м, а також судна типу “ріка-море” – напрямок перевезень у порти Чорного та Середземного морів. На Херсонський порт припадає понад третини переробки вантажів річковими портами (причалами) України, що робить його перспективним логістичним вузлом, із такими параметрами логістичної системи країни, як:

- логістична привабливість;
- пропускна спроможність;
- рівень використання пропускної спроможності.

Таблиця 2.10

Характеристики річкових портів і перевантажувальних терміналів Херсонської області

Характеристика	Херсонський річковий порт	Дніпрянський річковий порт	Новокаховський річковий порт	Річковий перевантажувальний термінал “Козацьке”	Перевантажувальний причал у м. Гола Пристань	ТзОВ “АВЕ” у с. Львове
1	2	3	4	5	6	7
Адміністрація	ДП “Херсонський річковий порт” АСК “Укррічфлот”	ПП “Дніпрянський річковий порт”	ПрАТ “Новокаховський річковий порт”	Філія “Козацьке” ТзОВ СП “Нібулон”	Причал ТзОВ СП “Нібулон” у м. Гола Пристань	ТзОВ АВЕ
Спеціалізація	Перевалка прокату чорних металів, лісу, бокситів, металобрухту, вугілля, коксу, мінеральних добрив, будматеріалів	Перевантаження металобрухту, сипучих та навальних вантажів, металопродукції, будівельних матеріалів (навалом та у бігбегах), будь-яких вантажів на палетах, зернових культур та іншої аграрної продукції	Перевалка навальних мінерально-будівельних вантажів, вантажів у бігбегах також ув’язаних - пакетованих вантажів (банделс), металобрухт, усі типи вантажів до 10 т	Перевантаження зернових та олійних культур	Перевантаження зернових та олійних культур	Перевантаження зернових та олійних культур
Розташування: річка	Дніпро (Кошова)	Дніпро	Дніпро	Дніпро	Дніпро (Конка)	Дніпро
берег	Правий	Лівий	Лівий	Правий	Лівий	Правий

Продовження таблиці 2.10

1	2	3	4	5	6	7
Причали: кількість, од.	7	1	3	1	1	1,00
довжина (всього), м	950,0	135,0	1200,0	210,0	155,8	46,8
глибина біля причалів, м	4,5-7,8	4,5	3,4-3,8	4,0	Місцями менше проектних	4-6,8
Крани: кількість, од.	плавкрани - 4; автокрани - 1	плавкран - 1	портальні крани - 3	-	-	-
вантажопідйомність, т	плавкрани - 5, 16 автокран - 25		5, 10/12, 10/20	-	-	-
Наявність залізничних колій	Так	Так	Ні	Ні	Ні	Ні
Площа складських потужностей, м2	відкриті - 9500; криті - 2500		відкриті - 61500			
Наявність спеціалізованих комплексів і терміналів	Комплекс з переробки мінеральних добрив, пасажирський перевантажувальний комплекс			Елеваторний комплекс із зерносушарками	Елеваторний комплекс із зерносушарками	Елеваторний комплекс із зерносушарками

Таким чином, можливість скласти реальну конкуренцію Херсонському річковому порту у Новокаховського порту фактично відсутня. Найближчим його конкурентом, як у географічному плані (відстань між портами – 8 км), так і з огляду на спеціалізацію та рівень технічного забезпечення є річковий порт у смт Дніпріани. Значною перевагою порту є його розташування нижче Каховської ГЕС, що забезпечує можливість працювати у цілорічному режимі. Порт має розвинену транспортну інфраструктуру у вигляді залізничної колії та автомобільних шляхів. Глибина біля причалів порту – 4,5 м, що глибше, ніж у Новокаховського порту. В перспективних планах адміністрації порту – будівництво критого підлогового складу площею 2 100 м² та висотою 11 м для перевалки мінеральних добрив, із фасувальною лінією для пакування у біг-беги всередині складу. Надходження вантажу у складські приміщення здійснюватиметься навалом, після чого фасуватися та відвантажуватися. Крім того, розглядається можливість будівництва ємностей для наливних вантажів (наприклад, карбамідоаміачних добрив), потужністю до 3-4 тис. т для одночасного зберігання [13].

Незважаючи на значні переваги конкурентів, Новокаховський річковий порт має більшу довжину причалів та більшу площу території, що створює передумови для розбудови нових критих складських приміщень та розвитку інфраструктури, зокрема будівництва залізничної колії до найближчої станції “Каховка” (м. Таврійськ, орієнтовна відстань від порту – 2,5 км). Розвиток інфраструктурного забезпечення річкового порту є необхідною складовою реалізації логістичного потенціалу та перспективного перетворення на багатофункціональний транспортний вузол.

Висновки до розділу 2

1. ПрАТ “Новокаховський річковий порт” надає послуги з перевезення сипучих мінерально-будівельних вантажів, вантажів у біг-бегах, послуги зважування та зберігання вантажів. Територія порту складає 8,82 га; довжина причальної лінії – 1,2 км, з них обладнано підкрановою лінією – 336 м. На

території порту розташовані 3 причали: для прийому тарно-штучних вантажів; лому чорних металів; мінерально-будівельних матеріалів. Порт приймає усі типи річкових суден та судна типу “річка-море”. Тривалість навігації – 270 діб. Порт розташований у м. Таврійськ, вул. Портова, 1.

2. Протягом 2019 р. відбулося зменшення розміру та частки оборотних активів при одночасному зростанні поточних зобов’язань. У перспективі така тенденція може мати негативний вплив на рівень ліквідності. Водночас, розмір довгострокових зобов’язань є незначним, а власний капітал складає понад 50 % джерел фінансування активів. У 2019 р. ліквідність підприємства була на низькому рівні через значну суму поточних зобов’язань, розмір яких за рік збільшився. З цієї ж причини рівень поточної платоспроможності підприємства є значно нижчим за нормативний.

3. Попри низький рівень ліквідності та платоспроможності, у 2019 р. прибутковість підприємства значно зросла у порівнянні із попереднім роком. Сума чистого прибутку збільшилася у 8,2 рази, темп зростання прибутку перевищив темп зростання виручки від реалізації продукції, яка, у свою чергу, зростала швидшим темпом, ніж середньорічна сума активів. Значення показників рентабельності збільшилися протягом року у 4,2-6,7 разів. Отже, ПрАТ “Новокаховський річковий порт” збільшило власний економічний потенціал у порівнянні з попереднім роком, проте має низьку ліквідність та платоспроможність.

4. На території Херсонської області розташовано 6 річкових портів та перевантажувальних терміналів: Херсонський річковий порт; Дніпрянський річковий порт (смт Дніпряни); Новокаховський річковий порт (м. Таврійськ); перевантажувальний термінал “Козацьке” (смт Козацьке); перевантажувальний причал у м. Гола Пристань; річковий термінал ТзОВ “АВЕ” (с. Львове). Провідна роль на ринку річкових вантажоперевезень і перевалки вантажів не лише в регіоні, але й в Україні в цілому, належить Херсонському річковому порту, на який припадає понад третини переробки вантажів вітчизняними річковими портами (причалами).

5. Найближчим конкурентом Новокаховського річкового порту, як у географічному плані, так і з огляду на спеціалізацію та рівень технічного забезпечення є річковий порт у смт Дніпріани (відстань між портами – 8 км). Значною перевагою Дніпрянського річкового порту є його розташування нижче шлюзу Каховської ГЕС, що забезпечує можливість працювати цілий рік. Порт має розвинену транспортну інфраструктуру у вигляді залізничної під'їзної колії та автомобільних шляхів.

6. Незважаючи на значні переваги конкурентів, Новокаховський річковий порт має більшу довжину причалів та більшу площу території, що створює передумови для розбудови нових критих складських приміщень, а також розвитку інфраструктури, зокрема будівництва залізничної колії до найближчої станції “Каховка”. Розвиток інфраструктурного забезпечення річкового порту є необхідною складовою реалізації логістичного потенціалу та перспективного перетворення на багатофункціональний транспортний вузол. Перспективний розвиток логістичної діяльності порту й вихід у незайняті ніші може бути представлений такими напрямками: розвиток контейнерного терміналу, що вимагає наявності відповідної інфраструктури у вигляді під'їзної залізничної колії; збільшення обсягів обробки вантажів у контейнерних терміналах; розширення комплексу логістичних послуг; інноваційний розвиток логістичних систем/річкових кластерів на основі розробки нових річкових маршрутів вантажоперевезень і центральне місце у них річкових портів.

РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ПРОЄКТ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАТ “НОВОКАХОВСЬКИЙ РІЧКОВИЙ ПОРТ”

3.1. Напрями перспективного розвитку підприємства

Перспективний розвиток логістичної діяльності підприємства і вихід у незайняті ринкові ніші може бути представлений такими напрямками:

1. Розвиток контейнерного терміналу в контексті узгодженого розвитку різних видів транспорту (річкового, автомобільного, залізничного), а також намірів одного з найбільших суб'єктів ринку річкових вантажних перевезень в Україні – АСК “Укррічфлот” – щодо розвитку каботажної контейнерної лінії “Дніпро-Запоріжжя-Одеса”.

2. Збільшення обсягів обробки вантажів у контейнерних терміналах у контексті забезпечення зростання доданої вартості вантажів на території України.

3. Розширення комплексу логістичних послуг, що надаються річковим портом з використанням стандартних функцій типового логістичного центру. До нього слід віднести, у першу чергу, розширення номенклатури обробки вантажів (у т.ч. небезпечних та високотехнологічних), а також зростання пропускної спроможності портів за рахунок автоматизації технологічних процесів порту.

4. Розвиток інфраструктурного забезпечення як необхідної складової перспективного перетворення порту у багатофункціональний логістичний центр.

5. Інноваційний розвиток логістичних систем/річкових кластерів на основі розробки нових річкових маршрутів перевезень вантажів і центральне місце у них річкових портів; реалізація Новокаховським річковим портом конкурентних переваг, активована логістикою кластерних утворень.

Фідерні контейнерні перевезення Дніпром за участю контейнерних ліній, морських і річкових контейнерних терміналів передбачають завезення

імпортних контейнерів до/з м. Одеси, їх подальше перезавантаження на автомобільний/залізничний транспорт і транспортування до інших регіонів країни. Перевагами цього напрямку розвитку є те, що використання такої схеми збільшить притік споживачів, що обслуговувалися морськими портами та сприятиме розвантаженню автомобільних і залізничних маршрутів. Серед перешкод розвитку підприємства за цим напрямком слід виділити той факт, що серед вантажів, які формуються в Україні на експорт, дуже низький відсоток тих, які можуть бути контейнеризовані (оскільки експортуються переважно сировинні низькотехнологічні види товарів) [41]. До перешкод слід віднести також:

- низьку швидкість обробки контейнерних вантажів у портах;
- диспропорції між рівнем розвитку потужностей портів з перероблення вантажів та залізничної інфраструктури, що до них примикає;
- високі ризики мультимодальних транспортних операторів (виконують перевезення двома і більше видами транспорту) при організації перевезень;
- відсутність в Україні розвинутої мережі логістичних центрів та інституту мультимодальних операторів.

Розвиток діяльності українських річкових портів можливий завдяки розширенню номенклатури логістичних послуг, що надаються, а саме з:

- обробки вантажів, зокрема небезпечних (навалочних, нафтопродуктів, хімічних речовин та інших) без негативного екологічного навантаження за рахунок їх перевезення контейнерами, що забезпечує фізичну та комерційну схоронність вантажу;
- оформлення митної документації;
- надання технічного сервісу;
- розфасування і етикетування;
- сертифікації;
- технологічного доопрацювання товару;
- утилізації тощо.

Інфраструктурне забезпечення розвитку Новокаховського річкового

порту, яке визнається необхідною складовою ініціювання попиту на послуги підприємства, пов'язане із:

- здійсненням днопоглиблювальних робіт на водних магістралях;
- будівництвом та модернізацією авто- та залізничних магістралей;
- розширенням складської інфраструктури;
- розбудовою потужностей складського та контейнерного терміналів, які слід розглядати у якості інтегратора усіх видів задіяного транспорту;
- автоматизацією процесів управління;
- концентрацією виробничо-промислових об'єктів як кластерних утворень;
- створенням логістичних інформаційних центрів на території річкових портів та ін.

Інфраструктурне забезпечення порту доцільно розглянути як важливу складову реалізації структурних і стратегічних змін в управлінні ланцюгами поставок товарів [4] із перспективою перетворення порту в дистрибуційний /логістичний регіональний центр – прибережний вузол логістичної системи країни.

Поширення інновацій, які репрезентують інтегровані структури у вигляді кластерів (логістичних, торговельно-логістичних тощо) із залученням до них Новокаховського річкового порту. Метою кластера є об'єднання суб'єктів сегменту вантажних перевезень, науки, політики та адміністрації в мережеву структуру на основі спільних ідей, потреб та інтересів, починаючи з обміну інформацією до довгострокового співробітництва. Кластерні утворення мають поєднати виробничо-господарську діяльність різноманітних секторів, серед яких: суднобудування та офшорні конструкції, вантажні річкові перевезення, діяльність портів, виробництво суднового та портового обладнання, отримання екологічно чистих видів енергії, інформаційні технології, науково-дослідні та дослідно-конструкторські бюро, навчальні заклади з підготовки фахівців зі спеціальності 271 “Річковий та морський транспорт”, бізнес-консультантів, агенти з надання послуг в галузі фінансів і

страхування. Усі вони вирізняються приналежністю місць локалізації учасників транспортно-розподільчого процесу до міжнародних транспортних коридорів.

Реалізація зазначених підходів щодо напрямів перспективного розвитку логістичної діяльності річковими портами дозволить підвищити інвестиційну привабливість Новокаховського річкового порту, ініційовану зростанням попиту на послуги річкових портів за рахунок розширення комплексу логістичних послуг та зростання їх цінності для споживачів. У перспективі це дозволить представити Новокаховський річковий порт як вузол кластерних утворень у структурі логістичної системи країни, що виконує функції типового логістичного центру наземної частини країни. Він повинен пройти еволюційний шлях власного розвитку та в умовах розвиненого логістичного середовища набути ознаки порту п'ятого покоління.

Порт п'ятого покоління (5GP – Fifth Generation Port) розглядається як центральний вузол регіональних/міжнародних логістичних систем з обслуговування контейнерних та мультимодальних перевезень вантажів у світовому масштабі на основі розвинутих логістичних платформ. Порт п'ятого покоління відрізняється серед портів інших поколінь за такими особливостями:

- орієнтація на клієнта та якість обслуговування;
- взаємоузгоджена та об'єднана діяльність усіх об'єктів логістичної інфраструктури з центрами управління та розподілу вантажопотоків, митницею, страховими компаніями та ін.;
- високий рівень автоматизації процесів обробки замовлень (наприклад, завдяки дії роботів Kiva чи Robo-Stow), систем розпізнавання та ін.;
- розвинуте інформаційне забезпечення (завдяки “діджиталізації” та “оцифруванню” логістичних ланцюгів).

Еволюційний шлях порту п'ятого покоління представлений на рис. 3.1 [52]. По вертикальній осі розміщені послуги за ступенем їх комплексності та доданою вартістю, по горизонтальній осі – покоління порту.



Рис. 3.1. Еволюційний шлях порту п'ятого покоління
(згідно із П. Лі та Дж. Ламом; P. Lee and J. Lam [52])

Метою розроблення стратегії ПрАТ “Новокаховський річковий порт” є забезпечення розвитку та ефективної діяльності щодо організації та надання перевалочних (перевантажувальних) та інших послуг з метою отримання прибутку. Основними стратегічними орієнтирами підприємства є:

- поступове зростання доходів від основної діяльності для покриття усіх необхідних витрат, які забезпечують необхідні умови функціонування підприємства;
- оновлення основних фондів;
- забезпечення соціальної захищеності працівників та проведення

послідовної кадрової політики, спрямованої на збереження кваліфікованого персоналу й залучення молодих спеціалістів;

- організація роботи з підвищення безпеки на підприємстві, зменшення рівня шкідливого впливу на довкілля;

- покращення якості послуг, що надаються.

Альтернативні стратегії розвитку підприємства, з їхніми перевагами та недоліками, представлені у табл. 3.1.

Таблиця 3.1

Альтернативні стратегії розвитку
ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Напрямок	Більш глибоке проникнення на ринок послуг	Освоєння нових видів послуг	Розширення ринку послуг
Переваги	- інтенсивний ріст ринку послуг; - підвищення конкурентоздатності підприємства; - порівняно незначні капіталовкладення; - підвищення інтересу потенційних споживачів; - середній рівень ризику	- збільшення числа потенційних споживачів; - вимагає середніх затрат, рівних вартості підготовки відповідних спеціалістів; - підвищення конкурентоздатності підприємства; - значне збільшення прибутку; - помірний рівень ризику	- розширення ринку послуг; - більш високий прибуток, в порівнянні з іншими стратегіями; - розширення кола потенційних споживачів
Недоліки	- можливість перенасичення ринку; - ризик спровокувати “цінову війну” на ринку; - незначне збільшення прибутку порівняно з іншими стратегіями; - не викликає необхідного ефекту для підприємства	- тиск з боку конкурентів	- більший обсяг капіталовкладень; - високий ризик; - сильний тиск з боку конкурентів

Стратегія більш глибокого проникнення на ринок послуг передбачає зростання обсягу послуг, що надаються існуючим споживачам без внесення

будь-яких змін у самі послуги.

Натомість необхідність освоєння нових видів послуг обумовлена рядом причин (факторів):

- розвиток каботажної контейнерної лінії “Дніпро-Запоріжжя-Одеса” дозволить підприємству використовувати власний потенціал для збільшення обсягів наданих послуг та, як наслідок, збільшення прибутку;
- можливість отримання додаткового прибутку при незначних обсягах капіталовкладень;
- до тих пір, поки підприємство не вичерпало можливості для росту на ринку перевантажувальних робіт, ця стратегія буде ефективною.

Ця стратегія також може гарантувати бажаний результат, оскільки на ринку існує доволі висока конкуренція, що стимулює підприємство до розвитку, оновлення та модернізації власної технічної бази. Розширення масштабів діяльності порту сприятливо відобразиться на його стані, адже для того, аби ефективно існувати на ринку, необхідно дати зрозуміти клієнтам, що підприємство не стоїть на місці.

Підприємство повинне впроваджувати нові види послуг на вже відомі та завойовані ринки, де в нього вже сформувався певний імідж та є цільова аудиторія клієнтів. За рахунок вкладення коштів у створення контейнерного терміналу, будівництво залізничної колії, закупівлю необхідного обладнання, найму за необхідності додаткового персоналу та перекваліфікацію наявного, а також удосконалення технологій та більш інтенсивних маркетингових досліджень ПрАТ “Новокаховський річковий порт” зможе надавати великий перелік послуг, маючи широкий профіль у перевантажувальних роботах, тим самим знаходячи та заповнюючи ринкові ніші при стабільному доході.

Для успішного функціонування, підвищення якості обслуговування, повного задоволення попиту на роботи та послуги, пов’язані з перевезеннями та перевантаженнями на внутрішніх водних шляхах України, а також для визначення стратегії подальшого розвитку ПрАТ “Новокаховський річковий порт”, проведений SWOT-аналіз діяльності підприємства як один із основних

інструментів стратегічного планування. За його допомогою встановлені зв'язки між найхарактернішими для підприємства можливостями, загрозами, сильними та слабкими сторонами (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

SWOT-аналіз діяльності підприємства

Сильні сторони	Слабкі сторони
Репутація надійного партнера. Наявність технічної бази (причали, крани, під'їзні автомобільні шляхи). Налагоджена система співпраці із замовниками та постачальниками вантажів. Цілеспрямований та кваліфікований колектив. Збереження соціальних гарантій та матеріальної захищеності працівників	Відсутність залізничної колії, що ускладнює перевантаження та відправлення вантажів. Менш вигідне, у порівнянні з головним конкурентом, економіко-географічне положення. Неможливість працювати у цілорічному режимі. Відсутність законодавства про внутрішні водні шляхи. Неможливість впливу на попит. Податкове навантаження. Нерегульованість питання щодо утримання захисних та гідротехнічних споруд. Відсутність довгострокових джерел фінансування. Вузький, порівняно з конкурентами, спектр послуг, що пропонуються. Суттєвий ступінь зношеності основних засобів (моральний та фізичний знос) та наявність застарілої техніки
Можливості	Загрози
Стрімкий розвиток економіки країни. Обґрунтоване законодавство. Обслуговування додаткових груп споживачів. Вихід на нові ринки. Розвиток транспортних коридорів та річкових вантажних перевезень. Соціально-політична стабільність. Швидке зростання ринку транспортних послуг. Інвестиційна привабливість	Уповільнений темп зростання промисловості країни. Високий рівень інфляції. Високий ступінь впливу законодавчих та регуляторних органів влади. Зменшення попиту на послуги. Ймовірність виникнення нових конкурентів та розвиток наявних. Залежність від сезонності та кон'юнктури ринку. Соціально-політична нестабільність

При проведенні SWOT-аналізу враховувалися такі складові:

- маркетингу – структура та ємність ринку послуг транспортування та переробки вантажів; конкуренти та їх позиціонування; структура і потенціал споживачів послуг; стратегії та тактики формування цінової політики;

- менеджменту – потенціал співробітників управлінського складу та основних професій, їх кваліфікація та мотивація;
- виробництва – існуючі та пріоритетні обсяги надання послуг, а також перспективи розширення спектру послуг; наявність виробничих потужностей та технологій; підвищення якості та ефективності послуг; рентабельність;
- фінансів – оцінка фінансового стану підприємства; грошові потоки; планування; інвестиції;
- організаційної системи управління – показники ефективності та результативності управління; зростання масштабів діяльності; внутрішня система комунікацій; організаційна структура;
- державного регулювання – нормативно-правові акти, якими керується підприємство у своїй діяльності.

3.2. Побудова дерева цілей проєкту

Метою діяльності ПрАТ “Новокаховський річковий порт” є отримання прибутку при покращенні фінансової стійкості підприємства та підвищенні платоспроможності. Крім того, підприємство прагне посилити конкурентні переваги на ринку логістичних послуг за рахунок будівництва контейнерного терміналу. Стратегічне бачення, місія, та задачі підприємства представлені на рис. 3.2. Кожен елемент дерева цілей має бути елементом ланцюга причинно-наслідкових зв’язків, завдяки яким стратегія підприємства доводиться до відома усіх працівників.

Необхідним кроком у визначення причинно-наслідкових зв’язків між відповідними задачами, напрямками, цілями є створення стратегічних карт. Стратегічна карта являє собою діаграму або схему, яка описує стратегію у вигляді набору стратегічних цілей та причинно-наслідкових зв’язків між ними [42; 47]. Вона подає універсальний та послідовний спосіб описування стратегії таким чином, що можна не лише встановлювати цілі та показники,

але й управляти ними. Формування стратегічної карти сприятиме ефективній реалізації стратегії підприємства.

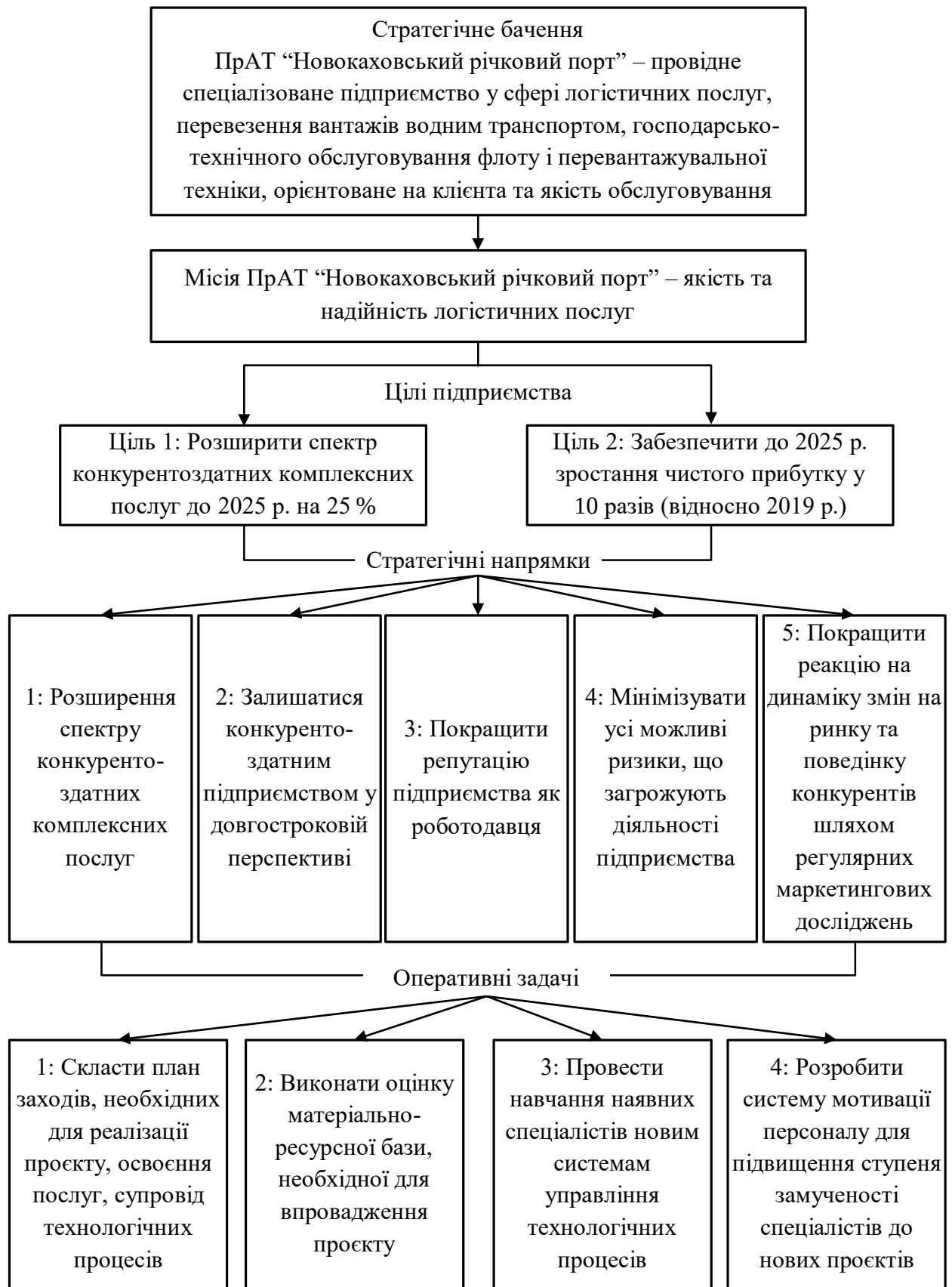


Рис. 3.2. Дерево цілей ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Графічна інтерпретація стратегічної карти ПрАТ “Новокаховський річковий порт” представлена на рис. 3.3.

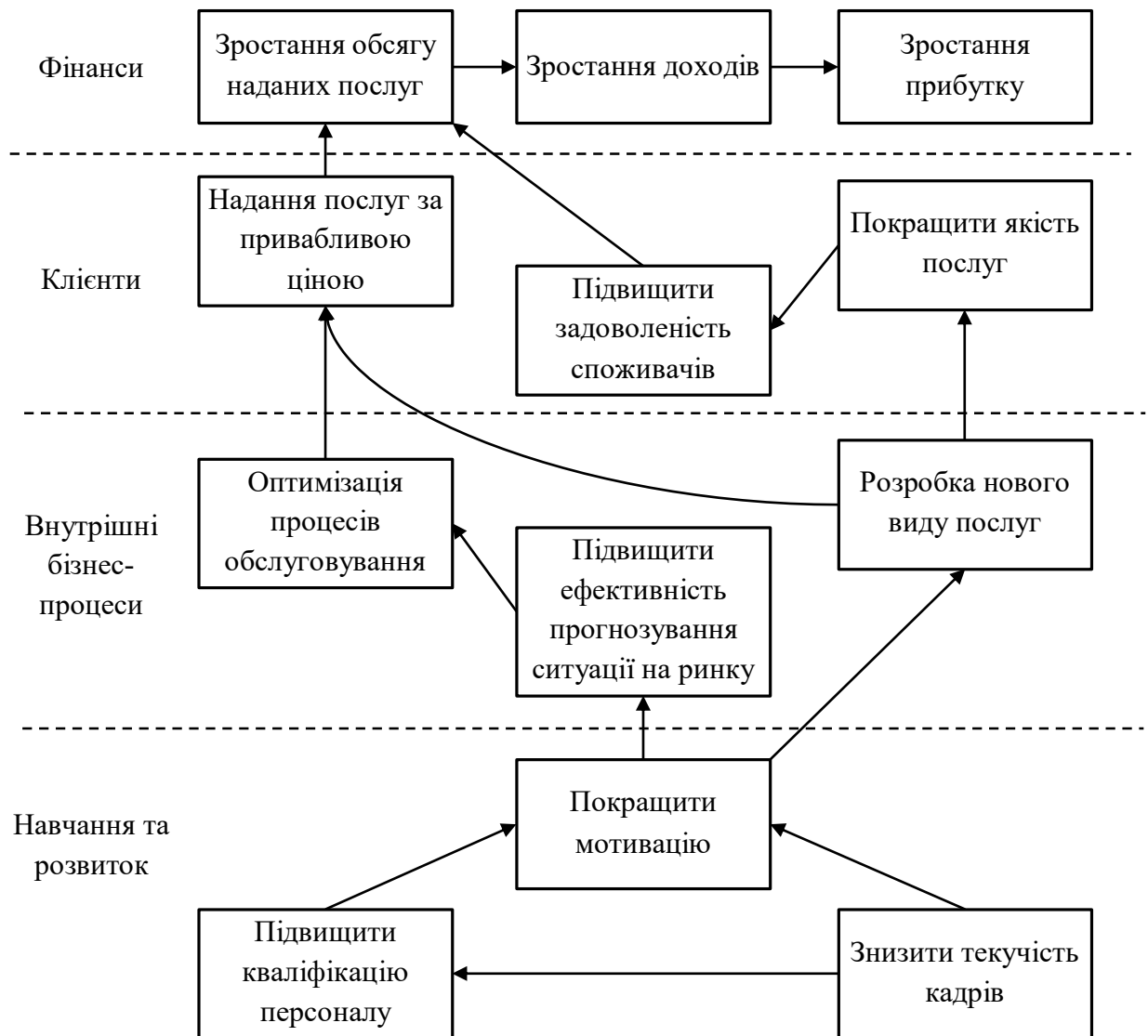


Рис. 3.3. Стратегічна карта ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

На стратегічній карті показані взаємозв'язки між дванадцятьма цілями за чотирма різними напрямками (фінанси, клієнти, внутрішні бізнес-процеси, навчання та розвиток персоналу). На вершині стратегічної карти розміщена ціль, орієнтована на фінанси – зростання прибутку підприємства. Зростання прибутку планується досягти за рахунок збільшення доходів, що, у свою чергу, буде досягнуто шляхом збільшення обсягу продажів. Після фінансової цілі йдуть наступні три головні цілі, орієнтовані на клієнта:

- підвищити задоволеність споживачів;

- надавати послуги за привабливою ціною;
- покращити якість послуг, що надаються.

Орієнтація на клієнта сприяє збільшенню продажів. Підвищення рівня задоволеності клієнтів буде досягатися за рахунок надання клієнтам послуг за вигідними цінами та високої якості. У свою чергу, цілі, орієнтовані на клієнта, досягатимуться за умови досягнення цілей внутрішніх бізнес-процесів. До цілей внутрішніх бізнес-процесів належать:

- оптимізація процесів обслуговування;
- підвищення прогнозування ситуації на ринку;
- розробка нових видів послуг.

У нижній частині стратегічної карти розміщені цілі, орієнтовані на навчання та розвиток персоналу (покращення мотивації, зниження текучості кадрів, підвищити кваліфікацію персоналу). Мотивація персоналу повинна відбуватися за рахунок удосконалення системи мотивації та формування висококваліфікованих кадрів.

Для оцінки ступеня досягнення поставлених цілей слід обрати критерії та встановити їх цільові значення – ключові показники ефективності (KPI). Система KPI ПрАТ “Новокаховський річковий порт” у розрізі визначених напрямів та цілей розвитку сформульована у табл. 3.3.

Основними факторами, що сприяють здійсненню проєкту, є:

- міцні зв'язки з постачальниками матеріалів, необхідних для створення контейнерного терміналу;
- велика кількість постачальників;
- зростання попиту на послуги контейнерних терміналів;
- перспективи розвитку каботажної контейнерної лінії по Дніпру;
- наявність на території порту необхідних площ для будівництва;
- бажання працівників пройти навчання, підвищити кваліфікацію та займатися новою діяльністю;
- бажання керівництва та акціонерів підприємства збільшити прибуток.

Таблиця 3.3

Ключові показники ефективності (KPI) ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Напрямок	Цілі	Показники	Ініціативи
Фінанси	Збільшення прибутку	Прибуток/ обсяг сукупних активів, тис. грн	Програма ефективного використання вкладеного капіталу
	Зростання обсяг наданих послуг	Обсяг наданих послуг новим клієнтам, тис. грн	Програма маркетингових заходів
	Підвищити норму чистого прибутку	Рентабельність продажів, %	Програма збільшення прибутку
Клієнти	Забезпечити широкий перелік послуг, що надаються	Кількість наданих послуг, одиниць	Впровадження інвестиційних проєктів
	Підвищити задоволеність клієнтів	Кількість скарг за період, одиниць	Скорочення часу надання послуг та покращення обслуговування клієнтів
	Покращити якість обслуговування	Кількість браку, %	Програма контролю якості
Внутрішні бізнес-процеси	Підвищити ефективність прогнозування ситуації на ринку	Коефіцієнт забезпеченості інформацією, %	Розробити методику проведення моніторингу конкурентів
	Оптимізація процесів обслуговування	Час простоїв обладнання за період, годин	Програма маркетингових заходів
Навчання та розвиток	Підвищити кваліфікацію персоналу	Питома вага співробітників з вищою освітою	Навчати та перенавчати персонал, розробка системи найму та відбору персоналу
	Покращити мотивацію працівників	Індекс вмотивованості персоналу	Розробка сучасної системи мотивації
	Знизити текучість кадрів	Частка звільнених, %	Створення сприятливих умов для роботи

3.3. Обґрунтування проєкту створення контейнерного терміналу

Територіально проєктований контейнерний термінал буде розміщено на території ПрАТ “Новокаховський річковий порт”. Територія підприємства переважно забудована. На території розташовані криті та відкриті склади, навіси, гаражі, ремонтно-механічна майстерня, адміністративно-побутова будівля та інші об’єкти. По території прокладена автомобільна асфальтована дорога, яка з’єднує підприємство із автошляхом регіонального значення Р 47 “Херсон – Генічеськ” а також під’їзні шляхи з гравійно-земляним покриттям. Територія оснащена мережею інженерних комунікацій.

У проєктованому терміналі порту здійснюватиметься перевантаження великотоннажних універсальних 20-ти футових контейнерів. Характеристика контейнерів наведена у табл. 3.4.

Таблиця 3.4

Параметри контейнерів, що перевантажуватимуться у проєктованому терміналі ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Параметр	Одиниця вимірювання	Значення
Тип контейнера	-	20-ти футовий стандартний (Dry Cube)
Зовнішні розміри: - довжина - ширина - висота	мм	6 058 2 438 2 591
Внутрішні розміри: - довжина - ширина - висота	мм	5 898 2 352 2 393
Дверний отвір: - ширина - висота	мм	2 336 2 291
Вага max брутто	кг	24 000-30 480
Маса тари	кг	2 145-2 370
Вантажопідйомність	кг	21 630-28 335
Об’єм	м ³	33-33,2
Штабелювання	яруси	86 400,9
Кількість європалет (1 200x800 мм)	шт.	11

Площадка терміналу для контейнерів та залізничний вантажний фронт з оперативними майданчиком розташовуватиметься поблизу проєктованої

під'їзної залізничної колії. Великотоннажні контейнери відправлятимуться з терміналу на спеціалізованих контейнерних платформах вантажопідйомністю 60 т з можливістю встановлення на кожній по три 20-ти футових контейнери. В якості фронтальної перевантажувальної установки обрано перевантажувач причальний контейнерний, а в якості тилової установки – перевантажувач пневмоколісний. Залізничний вантажний фронт буде обладнано козловим краном. Зберігання контейнерів відбуватиметься на території порту.

Прокладання під'їзної залізничної колії вздовж автомобільної дороги, яка з'єднує порт із автошляхом Р 47 неможливе, оскільки на цьому шляху розташовані житлові будинки та інші споруди. Можлива схема прокладання гілки показано на рис. 3.4.

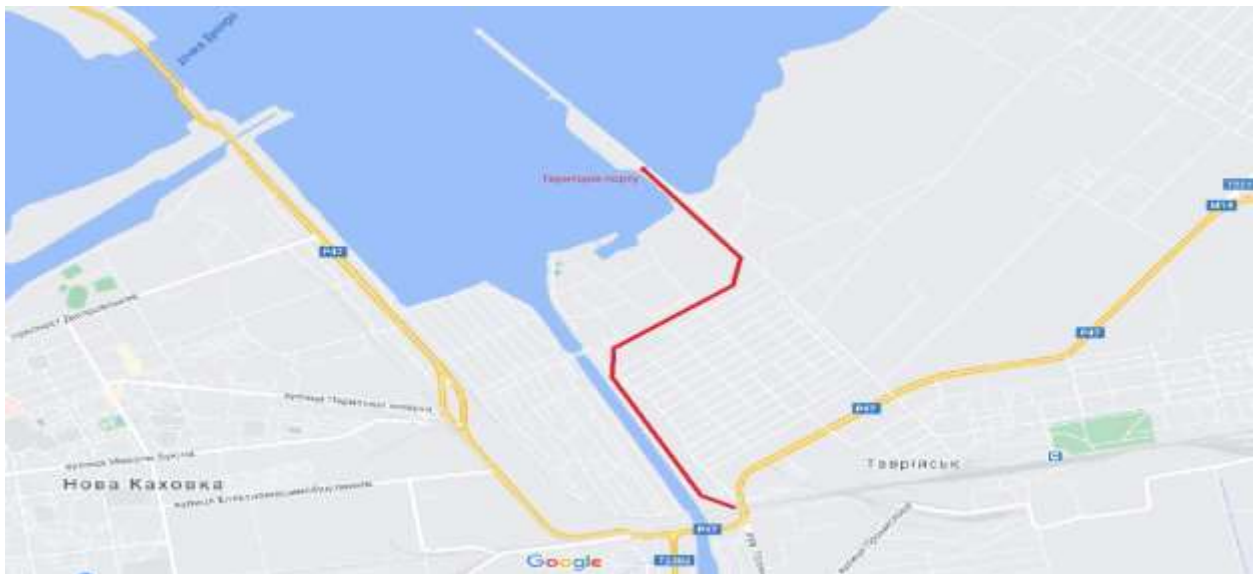


Рис. 3.4. Орієнтовна лінія проходження залізничної гілки (під'їзної колії) від порту до існуючих колій Укрзалізниці (станція “Таврійськ”)

Роботи з проєктування та будівництва під'їзних залізничних колій в Україні на сьогоднішній день виконують спеціалізовані установи, такі як ТОВ “Рембудтранс”, ТОВ “Захід-Шляхбудтранс” та ін. [17; 48]. Будівництво і реконструкція під'їзних залізничних колій, а також пристроїв, призначених для навантаження, вивантаження та очищення вагонів, здійснюється за проєктами, погодженими з Укрзалізницею або за її дорученням із начальником залізниці. Крім того, проєкт вимагатиме погодження з органами місцевої влади.

Для виконання вантажно-розвантажувальних робіт планується найняти на роботу чотирьох кваліфікованих працівників, які будуть безпосередньо зайняті цими роботами. Крім того, необхідно провести навчання для двох працівників підприємства – інженерів, які суміщатимуть функції з контролю за наданням послуг з новими функціями, що пов'язані з проектом. Функції контролю та координації усіх стейкхолдерів проекту виконуватиме менеджер проекту, якого планується залучити на період реалізації робіт.

Черговість робіт та порядок їх виконання представлені у табл. 3.5. Проект планується реалізувати за 21 місяць (1 рік і 9 місяців). Термін початку реалізації проекту – I квартал 2021 р., термін завершення – III квартал 2022 р.

Вартість проекту будівництва контейнерного терміналу включає в себе витрати на: виконання проектних робіт (розробка проектної документації); підготовчі роботи на будівельному майданчику; будівельні роботи на терміналі; роботи з прокладання під'їзної залізничної колії; придбання обладнання (перевантажувачі, кран козловий); виконання маркетингових досліджень; дослідження споживчого ринку та аналізу цін конкурентів; доставку обладнання та матеріалів, монтажні роботи; розробку та реалізації рекламної кампанії; послуги з підбору персоналу; навчання та підвищення кваліфікації персоналу; витрати на управління проектом.

Розрахунок витрат на реалізацію проекту виконані у табл. 3.6.

Таким чином, капіталовкладення в проект будівництва контейнерного терміналу ПрАТ “Новокаховський річковий порт” складають 19 470 тис. грн, включно з непередбаченими витратами (10 %).

Розрахунок доходів від реалізації проекту проводиться за умови, що у майбутньому відбуватиметься збільшення кількості послуг, пов'язаних із розширенням клієнтської бази та зростання цін внаслідок інфляції та цінової підприємства. Розрахунок розміру місячної виручки від надання послуг з перевантаження контейнерів Новокаховським річковим портом виконаний у табл. 3.7.

Таблиця 3.6

Розрахунок витрат на реалізацію проєкту

Стаття витрат	Сума, тис. грн
Усього витрат на реалізацію проєкту	19 470,00
Виготовлення проєктної документації	360,00
Обладнання	11 045,00
перевантажувач причальний контейнерний (1 од.)	5 550,00
перевантажувач пневмоколісний RTG (2 од.)	965,00
кран козловий (1 од.)	3 400,00
доставка обладнання та матеріалів	150,00
монтажні роботи (монтаж обладнання)	920,00
введення в експлуатацію	60,00
Будівельні роботи	5 590,00
підготовчі роботи на будівельному майданчику	600,00
будівельні роботи на терміналі	690,00
роботи з прокладання під'їзної залізничної колії	4 300,00
Інші роботи та послуги	705,00
маркетингові дослідження	25,00
дослідження споживчого ринку та аналізу цін конкурентів	30,00
розробка та реалізація рекламної кампанії	55,00
послуги з підбору персоналу	30,00
навчання та підвищення кваліфікації персоналу	40,00
витрати на управління проєктом	525,00
Непередбачені витрати, 10%	1 770,00

Таблиця 3.7

Розрахунок місячної виручки від надання послуг

Рік	Вартість послуги, грн	Кількість наданих послуг на місяць	Вартість, тис. грн
1-й	2 200,00	180	396,00
2-й	2 354,00	220	517,88
3-й	2 519,00	250	629,75
4-й	2 696,00	300	808,80
5-й	2 885,00	320	923,20
6-й	3 087,00	360	1 111,32
7-й	3 304,00	400	1 321,60
8-й	3 536,00	450	1 591,20
9-й	3 784,00	500	1 892,00
10-й	4 049,00	500	2 024,50

Для фінансування проєкту планується залучити зовнішні джерела – довгостроковий банківський кредит. Умови надання кредиту: терміном на 8 років, під 20 % річних.

Щорічні поточні витрати, пов'язані з проєктом: амортизація основних засобів – 831,75 тис. грн/рік; витрати на оплату праці (на 4-х працівників) – 452,00 тис. грн/рік; відрахування на соціальні заходи – 124,00 тис. грн/рік; витрати на електроенергію – 275,00 тис. грн/рік.

Таким чином, загальна сума поточних витрат на реалізацію проєкту – 1 682,75 тис. грн/рік.

Показниками ефективності реалізації проєкту є термін окупності, чиста теперішня вартість (NPV) та внутрішня норма доходності (IRR).

Термін окупності інвестицій показує, за який період (років) окупляться вкладені у проєкт кошти за рахунок отриманих завдяки реалізації проєкту переваг. Іншими словами, термін окупності є співвідношенням інвестицій до отриманого результату. Чиста теперішня вартість проєкту визначається як різниця між поточною дисконтованою вартістю отриманих від інвестицій переваг (ефекту) та вартістю витрат на реалізацію і функціонування проєкту. Внутрішня норма доходності (внутрішня норма прибутку) – це розрахункова процентна ставка, при якій чиста теперішня вартість дорівнює нулю.

Розрахунок показників ефективності реалізації проєкту виконаний у табл. 3.8. Як свідчать результати розрахунку термін окупності проєкту – 7,19 років. Чиста теперішня вартість (NPV) на 8-й рік реалізації проєкту – 550,71 тис. грн. Внутрішня норма доходності – 20,70 %, це свідчить про те, що максимальна процентна ставка, під яку підприємство може взяти кредит, складає 20,7 %.

Таблиця 3.8

Розрахунок терміну окупності та чистої теперішньої вартості
проєкту будівництва контейнерного терміналу ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

[illegible]

Висновки до розділу 3

1. Враховуючи перспективи розвитку логістичної діяльності операторів річкових вантажних перевезень, стратегією розвитку ПрАТ “Новокаховський річковий порт” є забезпечення розвитку та ефективної діяльності щодо організації та надання перевалочних (перевантажувальних) та інших послуг з метою отримання прибутку. Необхідність освоєння нових видів послуг обумовлена такими факторами, як: можливості використовувати власний потенціал для збільшення обсягів наданих послуг в рамках майбутнього розвитку каботажної контейнерної лінії “Дніпро-Запоріжжя-Одеса”; можливість отримання додаткового прибутку при незначних інвестиціях; наявність у підприємства потенціалу для росту на ринку перевантажувальних робіт.

2. Місією ПрАТ “Новокаховський річковий порт” визнано якість та надійність логістичних послуг, а основними цілями – розширення спектру конкурентоздатних комплексних послуг на 25 % та забезпечення зростання чистого прибутку у 10 разів до 2025 р.. Підвищення рівня задоволеності споживачів якісними послугами за привабливою ціною планується досягти шляхом збільшення обсягу продажів, що, у свою чергу, забезпечить збільшення доходів та зростання прибутку. Для цього підприємство планує оптимізувати процеси обслуговування, підвищити прогнозування ситуації на ринку, розробити й впровадити нові види послуг. Для оцінки ступеня досягнення поставлених цілей було розроблено систему KPI (ключових показників ефективності).

3. Територіально проєктований контейнерний термінал буде розміщено на території ПрАТ “Новокаховський річковий порт”. У терміналі здійснюватиметься перевантаження великотоннажних універсальних 20-ти футових контейнерів. Площадка терміналу для контейнерів та залізничний вантажний фронт з оперативними майданчикам розташовуватиметься поблизу проєктованої під’їзної залізничної колії. Проєкт планується реалізувати за 21 місяць.

Термін початку реалізації проєкту – I квартал 2021 р., термін завершення – III квартал 2022 р. Вартість проєкту на етапі попередніх розрахунків складає 19 470 тис. грн, включно з непередбаченими витратами (10 %). Поточні витрати на обслуговування терміналу складають 1 682,75 тис. грн/рік. З урахуванням поточних витрат та очікуваних доходів від надання послуг, термін окупності проєкту – 7,19 років. Чиста теперішня вартість на 8-й рік реалізації проєкту – 550,71 тис. грн. Внутрішня норма доходності – 20,70 %.

РОЗДІЛ 4.

ЗАХОДИ З ОХОРОНИ ПРАЦІ

На території ПрАТ “Херсонський річковий порт” розташовані вантажо-підіймальні крани, підіймальні пристрої та обладнання. Під час експлуатації вантажопідіймальних кранів, підіймальних пристроїв і відповідного обладнання підприємство зобов’язане виконувати “Правила охорони праці під час експлуатації вантажопідіймальних кранів, підіймальних пристроїв і відповідного обладнання” (далі – Правила № 62) [26], затверджені наказом Міністерства соціальної політики № 62 від 9.01.2018.

Перелік обладнання, на яке поширюються та не поширюються вимоги Правил № 62, наведений у табл. 4.1.

Обладнання, що надається працівникам та використовується ними за призначенням, має бути технічно справним. Роботодавець повинен забезпечити належне технічне обслуговування і ремонт обладнання відповідно до вимог експлуатаційних документів на нього (настанови (інструкції) з експлуатації, інструкції з технічного обслуговування, інструкції з монтажу, пуску, регулювання та обкатки тощо), викладених державною мовою. Такі документи необхідно надавати працівнику разом з обладнанням. Роботодавець зобов’язаний здійснювати моніторинг та оцінку технічного стану обладнання шляхом проведення перевірок (первинний, періодичний, позачерговий технічні огляди, експертне обстеження) та нагляду за його безпечною експлуатацією.

Основними видами небезпек для персоналу, що експлуатує вантажо-підіймальні крани, підіймальні пристрої та обладнання, є:

- механічні види небезпеки, пов’язані з підіймальними операціями обладнанням;
- механічні види небезпеки, пов’язані зі складовими частинами обладнання, з вантажами, що переміщуються;
- небезпеки, спричинені шумом;

Таблиця 4.1

Обладнання, на яке поширюють та не поширюють вимоги Правил № 62

Правила поширюються	Правила не поширюються
- вантажопідіймальні крани усіх типів; - крани-екскаватори, призначені для роботи з гаком або вантажопідіймальним магнітом; - однорейкові візки; талі (ручні, електричні, гідравлічні та пневматичні); - кранові рейкові колії; кранові підйомники; - лебідки для підймання вантажу та (або) працівників; - колиски приводні для підймання працівників; - колиски для підймання працівників вантажопідіймальними кранами; - вантажозахоплювальні органи; - вантажозахоплювальні пристрої знімні; - тару, за винятком спеціальної тари, що застосовується в металургійному виробництві (ковші, мульди, виливниці тощо), у морських і річкових портах; - самохідні (автомобільні, на спецшасі, пневмоколісні, гусеничні, залізничні тощо) та причіпні підйомники; - будівельні підйомники; щоглові підйомники (робочі платформи щоглові); - скіпові підйомники; - спеціалізовані перевантажувальні комплекси; - підіймальні вантажні платформи (столи) з висотою підймання понад 1,3 м і з доступними для працівників платформами; - підіймальні платформи (вертикальні та похилі) для осіб з інвалідністю (осіб з обмеженими фізичними можливостями); - приводні засоби підмоцнування з висотою підймання понад 1,3 м; - інші стаціонарні підіймальні пристрої (вертикальні чи похилі) з висотою підймання понад 1,3 м і з доступними для працівників платформами	- лісозаготівельні крани-маніпулятори, не оснащені гаком (вирубнопакетувальні, вирубнотрелювальні, для безчокерного трелювання, пакетопідбиральні тощо); - маніпулятори, що застосовуються в робототехнічних системах; - вантажопідіймальні крани та машини, призначені для застосування в шахтах, на морських і річкових суднах та інших плавучих спорудах, на які поширюються спеціальні правила; - екскаватори, призначені для роботи із землерийним обладнанням або грейфером; - вантажопідіймальні крани, призначені виключно для роботи зі спеціальним навісним обладнанням (віброзанурювачами, шпунтовисмикувачами, буровим обладнанням тощо); - вантажопідіймальні машини спеціального призначення: підлогові завалювальні та посадкові машини, трубоукладачі, електро- та автотранспортувачі, мостовкладальні машини; - монтажні поліспасти та конструкції, до яких вони підвішуються (щогли, шеври, балки тощо); підйомники пожежні; - обладнання військового спеціального призначення, що перебуває в експлуатації у Збройних Силах України

- електричні види небезпеки можуть призвести до травм або смерті від електрошоку чи опіків, а також до того, що внаслідок несподіваного електричного удару працівник упаде (або щось упустисть);

- термічні види небезпеки, що призводять до опіків, обмороження та інших травм;

- небезпеки, спричинені поломками під час роботи;

- небезпеки, пов'язані з несприятливими природними чинниками.

Ризики від впливу основних видів небезпеки, що можуть статися за нормальних умов експлуатації й у разі порушення нормальних умов експлуатації обладнання, які становлять загрозу працівникам, повинні бути унеможливлені або зведені до мінімуму за допомогою виконання запобіжних заходів, спрямованих на унеможливлення прогнозованих ризиків і забезпечення безпеки під час експлуатації обладнання.

Якщо обладнання встановлюється на постійних місцях експлуатації, необхідно забезпечити його міцність і стійкість з урахуванням, зокрема, вантажів, що підіймаються, та зусилля, що виникає в опорних точках і точках кріплення конструкцій. Обладнання повинно мати чіткі позначення їх номінальної вантажопідіймальності, за потреби має бути споряджене табличкою (діаграмою чи таблом) розподілу навантаження із зазначенням номінальної вантажопідіймальності для будь-якої конфігурації обладнання. Матеріал, з якого виготовлена табличка і написи на ній, мають забезпечувати їх схоронність упродовж експлуатації обладнання. Знімні вантажозахоплювальні пристрої повинні мати позначення із зазначенням основних характеристик, необхідних для їх безпечного використання.

Після проведення монтажу та налагодження обладнання суб'єкт господарювання, який виконав монтаж, складає акт, що підтверджує проведення монтажних робіт і налагодження. У ньому зазначають: найменування суб'єкта господарювання, який виконав монтаж; найменування, тип, виробник, заводський (серійний) номер обладнання; відомості про матеріали, що використовувалися суб'єктом господарювання,

який виконав монтаж, і не увійшли в обсяг постачання виробника; відомості про зварювання, тощо.

Влаштування нових кранових колій, за винятком колій залізничних кранів, має здійснюватися за проєктною документацією, розробленою з урахуванням вимог експлуатаційних документів виробника вантажо-підіймальних кранів і машин. У разі встановлення вантажопідіймального крана на кранову колію, що експлуатується, остання має бути перевірена розрахунком на допустимість такого навантаження. Рейки опорних кранів і вантажних візків мають кріпитися так, щоб унеможлиблювалося бічне і поздовжнє їх зміщення під час пересування та роботи крана. Якщо кріплення рейок здійснюється за допомогою зварювання, має бути унеможливлена їх теплова деформація.

Складування будівельних матеріалів, розміщення тимчасових споруд та обладнання на крановій колії, проїзд автотранспорту, навантажувачів та інших машин і механізмів через кранову колію не допускаються. Переїзд зазначеного транспорту через колії козлових і баштових кранів дозволяється у виняткових випадках, коли об'їзд колій неможливий. Заходи безпеки розробляються суб'єктом господарювання з урахуванням інтенсивності роботи кранів і руху транспорту.

Ремонт обладнання слід виконувати відповідно до вимог технічної документації, до складу якої мають входити технічні умови на ремонт. Після проведення ремонту суб'єкт господарювання, який виконував відповідні роботи, зазначає в журналі нагляду (паспорті) відомості про виконані роботи із зазначенням місць ремонту (або додаються ремонтні креслення), відомості про застосовані матеріали.

Документи, що підтверджують якість застосованих матеріалів та якість зварювання, зберігаються у суб'єкта господарювання, який виконав роботи, а їх копії – разом із журналом нагляду (паспортом) протягом строку служби обладнання. Виведення обладнання в ремонт здійснюється працівником, відповідальним за утримання їх у справному стані, відповідно до графіка

ремонту, затвердженого суб'єктом господарювання, або у разі необхідності проведення ремонту – в порядку, встановленому суб'єктом господарювання.

Обладнання споряджається суб'єктом господарювання обліковим номером і під цим номером обліковуються в журналі обліку обладнання суб'єкта господарювання, у якого у власності або користуванні перебуває це обладнання, якщо інше не передбачено законодавством. Облік має вести працівник, який здійснює нагляд за утриманням та безпечною експлуатацією обладнання, або інший працівник, призначений суб'єктом господарювання. Обліковий номер і дата здійснення запису про облік вносяться працівником, який здійснює облік, у журнал нагляду чи паспорт обладнання.

Пуск обладнання у роботу здійснюється на підставі рішення про можливість їх експлуатації, прийнятого працівником, який здійснює нагляд за утриманням та безпечною експлуатацією обладнання.

Обладнання підлягає первинному, періодичному та позачерговому технічному огляду. Первинному технічному огляду підлягає обладнання перед першим введенням в експлуатацію. Періодичному технічному огляду підлягає обладнання, що перебуває в експлуатації:

- 1) до закінчення призначеного строку служби (граничного строку експлуатації), зазначеного в експлуатаційних документах їх виробника, а у разі відсутності таких даних – відповідно до призначеного строку служби (граничного строку експлуатації) обладнання: повному технічному огляду – не рідше одного разу на три роки, за винятком випадків, визначених у Правилах № 62; частковому технічному огляду – не рідше одного разу на 12 місяців;

- 2) після закінчення призначеного строку служби (граничного строку експлуатації) або продовжуваного строку безпечної експлуатації в терміни, встановлені регламентом технічних оглядів на продовжуваний строк безпечної експлуатації або висновком експертизи.

Технічний огляд обладнання має на меті встановити, що:

- встановлення обладнання відповідає вимогам Правил № 62;

- обладнання перебуває у справному стані, який забезпечує їх безпечну експлуатацію.

Обов'язки суб'єкта господарювання щодо утримання, нагляду та технічного обслуговування:

- призначення працівника, який здійснює нагляд за утриманням та безпечною експлуатацією обладнання;
- призначення працівника, відповідального за утримання обладнання в справному стані;
- призначення працівника, відповідального за безпечне проведення робіт вантажопідіймальними кранами, машинами, мобільними підйомниками;
- допуск до виконання своїх обов'язків обслуговуючим і ремонтним персоналом;
- забезпечення умов для виконання відповідальними працівниками, обслуговуючим і ремонтним персоналом, стропальниками своїх обов'язків.

Номер і дата наказу про призначення працівника, відповідального за утримання обладнання у справному стані, а також посада, прізвище, ім'я та по батькові та його підпис мають міститися у журналі нагляду (паспорті) обладнання. За наявності понад 50 одиниць обладнання з приводом, на яке поширюються Правила № 62, має бути створений з пропорційною кількістю працівників підрозділ або призначена група працівників, які здійснюють нагляд за утриманням та безпечною експлуатацією обладнання.

Працівник, котрий здійснює нагляд за утриманням та безпечною експлуатацією обладнання, перед призначенням повинен пройти підготовку і перевірку знань з охорони праці, повинен знати вимоги Правил, відповідних інструкцій з охорони праці для машиністів обладнання, стропальників, слюсарів (електрослюсарів) з ремонту та обслуговування обладнання, відповідних інструкцій виробників з монтажу та експлуатації обладнання.

Обладнання, що є пересувним або може бути демонтоване, має бути використане так, щоб забезпечити стійкість під час його використання за всіх передбачуваних умов із урахуванням характеру ґрунту.

Під час перебування працівників на обладнанні на посту керування весь час повинен перебувати машиніст. Працівники, яких підіймають, повинні мати надійні засоби зв'язку. У разі наявності небезпеки повинні бути передбачені заходи евакуації з евакуації працівників.

Необхідно вжити заходів для унеможливлення присутності працівників під підвішеним вантажем, якщо для виконання роботи їхня присутність не вимагається. Не допускається переміщувати вантажі над незахищеними робочими місцями, на яких перебувають працівники. Якщо роботу неможливо виконати у будь-який інший спосіб, має бути розроблено та вжито відповідних заходів безпеки. Підвішені вантажі не повинні залишатися без нагляду, якщо доступ до небезпечної зони не огорожений із вивішуванням попереджувальних знаків.

Використання обладнання для підймання некерованих вантажів просто неба має припинятися, коли метеорологічні умови погіршуються до такої межі, що ставиться під загрозу безпечне використання обладнання та зростає ймовірність виникнення ризиків для життя та здоров'я працівників. Для унеможливлення будь-яких ризиків для працівників необхідно вживати заходів безпеки, зокрема щодо запобігання перекиданню обладнання.

Розслідування аварій і нещасних випадків, які відбулися під час монтажу, демонтажу, експлуатації, модифікації, перевірки технічного стану обладнання, здійснюється відповідно до вимог ст. 22 Закону “Про охорону праці” [16].

Висновки до розділу

У розділі наведені вимоги щодо безпеки та захисту здоров'я персоналу під час експлуатації вантажопідіймальних кранів, підіймальних пристроїв і відповідного обладнання, основні види небезпек для персоналу, загальні вимоги безпеки до обладнання, вимоги щодо монтажу, налагодження, демонтажу й встановлення обладнання, вимоги щодо ремонту та експлуатації обладнання.

ВИСНОВКИ

За результатом проведеного дослідження надано рішення задачі щодо розвитку логістичної діяльності ПрАТ “Новокаховський річковий порт” за рахунок створення контейнерного терміналу на території порту і розширення спектру конкурентоздатних комплексних послуг. Сукупність вирішених у роботі завдань можна узагальнити такими висновками:

1. ПрАТ “Новокаховський річковий порт” надає послуги з перевезення сипучих мінерально-будівельних вантажів, вантажів у біг-бегах, послуги зважування та зберігання вантажів. Територія порту складає 8,82 га; довжина причальної лінії – 1,2 км, з них обладнано підкрановою лінією – 336 м. На території порту розташовані 3 причали: для прийому тарно-штучних вантажів; лому чорних металів; мінерально-будівельних матеріалів. Порт приймає усі типи річкових суден та судна типу “річка-море”. Тривалість навігації – 270 діб. Найближчим конкурентом Новокаховського річкового порту, як у географічному плані, так і з огляду на спеціалізацію та рівень технічного забезпечення є річковий порт у смт Дніпріани. Незважаючи на значні переваги конкурентів, Новокаховський річковий порт має більшу довжину причалів та більшу площу території, що створює передумови для розбудови нових критих складських приміщень та розвитку інфраструктури.

2. Враховуючи перспективи розвитку логістичної діяльності операторів річкових вантажних перевезень, стратегією розвитку ПрАТ “Новокаховський річковий порт” є забезпечення розвитку та ефективної діяльності щодо організації та надання перевалочних (перевантажувальних) та інших послуг з метою отримання прибутку. Необхідність освоєння нових видів послуг обумовлена такими факторами, як: можливості використовувати власний потенціал для збільшення обсягів наданих послуг в рамках майбутнього розвитку каботажної контейнерної лінії “Дніпро-Запоріжжя-Одеса”; можливість отримання додаткового прибутку при незначних інвестиціях; наявність у підприємства потенціалу для росту на ринку перевантажувальних

робіт.

3. Місією ПрАТ “Новокаховський річковий порт” визнано якість та надійність логістичних послуг, а основними цілями – розширення спектру конкурентоздатних комплексних послуг на 25 % та забезпечення зростання чистого прибутку у 10 разів до 2025 р.. Підвищення рівня задоволеності споживачів якісними послугами за привабливою ціною планується досягти шляхом збільшення обсягу продажів, що, у свою чергу, забезпечить збільшення доходів та зростання прибутку. Для цього підприємство планує оптимізувати процеси обслуговування, підвищити прогнозування ситуації на ринку, розробити й впровадити нові види послуг. Для оцінки ступеня досягнення поставлених цілей було розроблено систему KPI (ключових показників ефективності).

4. Територіально проєктований контейнерний термінал буде розміщено на території ПрАТ “Новокаховський річковий порт”. У терміналі здійснюватиметься перевантаження великотоннажних універсальних 20-ти футових контейнерів. Площадка терміналу для контейнерів та залізничний вантажний фронт з оперативними майданчиком розташовуватиметься поблизу проєктованої під’їзної залізничної колії. Проєкт планується реалізувати за 21 місяць. Термін початку реалізації проєкту – I квартал 2021 р., термін завершення – III квартал 2022 р. Вартість проєкту на етапі попередніх розрахунків складає 19 470 тис. грн, включно з непередбаченими витратами (10 %). Поточні витрати на обслуговування терміналу складають 1 682,75 тис. грн/рік. З урахуванням поточних витрат та очікуваних доходів від надання послуг, термін окупності проєкту – 7,19 років. Чиста теперішня вартість на 8-й рік реалізації проєкту – 550,71 тис. грн. Внутрішня норма доходності – 20,70 %.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Акциз і портові збори можуть стати джерелом фінансування річкової інфраструктури. [Електронний ресурс]. – Режим доступу :<http://agravery.com/uk/posts/show/akciz-i-portovi-zbori-mozut-stati-dzerelom-finansuvanna-rickovoi-infrastrukturi-ukraini>.
2. Базилінська О. Я. Інвестиційна політика в галузі регіонального транспорту. [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://ekmair.ukma.edu.ua/bitstream/handle/123456789/8819/Bazilins'ka_Investytsiyna_polityka_v_haluzi.pdf.
3. Бабчук О. Вантажоперевезення новим «Шовковим шляхом» стане дешевшим. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://agravery.com/uk/posts/show/vantazoperevezenna-novim-sovkovim-slahom-stane-desevsim> 18.05.2016 р.
4. Борисова І. Д. Концептуальний підхід до розвитку логістичного центру [текст] / І.Д. Борисова // Наукоємні технології. – 2013. – № 4 (20). – С. 436–440. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.icit.nau.edu.ua/files/sbt/20/15.pdf>.
5. Бушуев С.Д., Бушуева Н.С. Креативные технологии управления проектами и программами: Монография / С.Д. Бушуев, Н.С. Бушуева, И.А. Бабаев, В.Б. Яковенко, Е.В. Гриша, С.В. Дзюба, А.С. Войтенко — К.: «СаммитКнига», 2010. — 768 с.
6. Василенко В.А. Теорія і практика розробки управлінських рішень: Навчальний посібник. К.: ЦУЛ, 2003. — 420с.
7. Вітлінський В. В. Економічний ризик та методи його вимірювання: [підручник] / Вітлінський В. В., Наконечний С. І., Шарапов О. Д. — К.: КНЕУ, 2000. — 354 с.
8. Винников В.В. Системы технологий на морском транспорте (перевозка и перегрузка) / В.В. Винников, Е. Д. Крушкин, О. Д. Быкова; под общ. ред. В. В. Винникова: учебное пособие. — 2-е изд., перераб. и доп. —

Одесса: Феникс, 2010. — 576 с.

9. Гуржій Н. М., Городова А. В., Одинець Т. Є. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку. Економіка і суспільство: електрон. наук. фахове вид. 2016. Вип. 3. С.61-65. [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.economyandsociety.in.ua/journal/3_ukr/11.pdf.

10. Данченко, О.Б. Огляд методів аналізу ризиків в проектах [Текст] / О.Б. Данченко, В.О. Занора // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб.наук.пр. — Луганськ: вид-во СЛУ ім. В.Даля, 2007. — № 1(21). — С. 57-64.

11. Данченко О.Б. Сучасні підходи до управління відхиленнями в проектах / О.Б. Данченко // Управління розвитком складних систем. — Київ: вид-во Київський національний університет будівництва і архітектури, 2014. — № 19. — С. 22–26.

12. Державна служба статистики України. Економічна статистика / Економічна діяльність / Транспорт [Електронний ресурс] — Режим доступу : http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/tr.htm.

13. Днепрянский речной порт построит склад для перевалки удобрений в Новой Каховке // Незалежний інформаційно-консалтинговий центр «Центр транспортних стратегій». [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://cfts.org.ua/news/2018/08/13/dnepryanskiy_rechnoy_port_postroit_sklad_dlya_perevalki_udobreniy_v_novoy_kakhovke_48850.

14. Дьякова М.С. Статистичний огляд морської портової галузі України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуально власності. Маріуполь: Вид-во ДВНЗ «Приазовський державний технічний університет», 2014. Вип 1(10). Т.2. С.282-287.

15. Загальна характеристика водного (морського і річкового) транспорту. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://studopedia.info/1-31920.html>.

16. Закон України «Про охорону праці» [Текст] : [Постанова Верховної Ради України від 14 жовтня 1992 р. № 2694-XII] // Відомості Верховної Ради.

— 1992. — № 49 (зі змінами, внесеними згідно із Законами, на грудень 2020 р.).

17. ТОВ «ЗАХІД-ШЛЯХБУДТРАНС» / Проектування залізничної колії. [Електронний ресурс] — Режим доступу : <https://zsbt.com.ua/proektyrovanye>.

18. Інфраструктура майбутнього: порти під китайські інвестиції, річкове судноплавство і приватний флот // Укрінформ. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : https://www.ukrinform.ua/rubric-other_news/1864864-infrastruktura_maybutnogo_porti_pid_kitayski_investitsiii_richkove_sudnoplavstvo_i_privatniy_flot_2075353.html.

19. Керівництво з управління інноваційними проектами і програмами організацій: монографія. Переклад на українську мову під редакцією проф. Ярошенка Ф.О. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://edu.minfin.gov.ua/P2M/Pages/Codex.aspx>.

20. Конкурентоспроможність вантажоперевезень річковим транспортом по Дніпру / Державне підприємство «Укрпромзовнішекспертиза». [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://www.expert.kiev.ua/ua/about-company/news/8-novosti/1216-konkurentosposobnost-gruzoperevozok-rechnym-transportom-po-dnepru>.

21. Медведева Е.М. Моделирование активности заинтересованных сторон в проектах на основе интегральной когнитивной карты среды взаимодействия / Е.М. Медведева // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб.наук.пр. — Луганськ: вид-во СНУ ім. В.Даля, 2015. — № 1(53). — С. 5-18.

22. Мельник Ю. М., Савченко Ю. М. Проблеми застосування збалансованої системи показників на вітчизняних підприємствах. Маркетинг і менеджмент інновацій. 2011. № 1. С. 192-203.

23. Монастирський В. Між водою і суходолом: як повернути українські порти до життя // Економічна правда. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/05/24/624395>.

24. Морський і річковий транспорт України. [Електронний ресурс] —

Режим доступу : http://proukraine.net.ua/?page_id=469.

25. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316» від 25.06.2019 № 460/ Міністерство інфраструктури України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://mtu.gov.ua/documents/1473.html>.

26. Наказ Міністерства соціальної політики України «Про затвердження Правил охорони праці під час експлуатації вантажопідіймальних кранів, підіймальних пристроїв і відповідного обладнання» від 19.01.2018 № 62. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0244-18#Text>

27. Ненно І. М. Передумови та чинники розвитку морської портової галузі України. Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління: зб. наук. пр. Одеса: Вид-во Одеського Нац. ун-ту ім. І.І. Мечникова, 2017. Вип. 3 (37). Том 16. С.111-124.

28. Ноздріна, Л.В. Управління проектами [Текст] / Ноздріна Л.В., Яшук В.І., Полотай О.І. — К.: Центр учбової літератури, 2010. — 432 с.

29. Огороков А.М., Вернигора Р.В., Цупров П.С. Річковий транспорт України: сучасний стан та перспективи використання. Транспортні системи та технології перевезень: зб. наук. пр. Дніпропетровського нац. Ун-ту залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. Дніпро: Видво ДНУЗТ, 2016. Вип. 12. С.62-68.

30. Офіційний сайт «Нібулон». [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://nibulon.com>.

31. Підвищення залізничних тарифів збільшує потенціал річкових перевезень. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://agravery.com/uk/posts/show/pidvisenna-zaliznicnih-tarifiv-zbilsue-potencial-rickovih-perevezen>.

32. Пояснювальна записка про фінансово-господарську діяльність ПрАТ «УДП» за 2016 рік / Міністерство транспорту України. [Електронний ресурс] — Режим доступу :

<http://www.mtu.gov.ua/files/Пояснювальна%20записка%202016%20УДП.doc>.

33. Публічне Акціонерне Товариство «Судноплавна компанія «Укррічфлот». [Електронний ресурс]. : <http://rada.com.ua/ukr/catalog/9870>.

34. Рач В.А. Управління проектами: практичні аспекти реалізації стратегій регіонального розвитку [Текст]: Навч. посіб. / В.А. Рач, О.В. Россошанська, О.М. Медведєва; за ред. В.А. Рача. — К.: «К.І.С.», 2010. — 276 с.

35. Рач Д.В. Управління невизначеністю та ризиками в проекті: термінологічна основа / Д.В. Рач // Управління проектами та розвиток виробництва: Зб.наук.пр. — Луганськ: вид-во СЛУ ім. В.Даля, 2013. — №3(47). — С.146-164.

36. Річковий транспорт України, його склад і система управління. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://buklib.net/books/26417>.

37. Річкова інформаційна служба України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <https://ukrris.com.ua>.

38. Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України. Аналітична записка. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.niss.gov.ua/articles/1763>.

39. ООО «СИФ-СЕРВИС» — агентирование судов, экспедирование грузов, трудоустройство моряков (крюинг). [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://www.sifservice.com/index.php/informatsiya/porty-ukrainy/rechnye-porty/item/47-novokakhovskij-rechnoj-port>.

40. Сулим М. В. Економічний ризик та методи його вимірювання: навч. посіб. / М.В. Сулим. — Л.: вид-во Львів. комерц. акад., 2003. — 196 с.

41. Тимошук О. М., Мельник О. В. Роль контейнерних перевезень в організації виробництва на водному транспорті / О. М. Тимошук, О. В. Мельник // Ефективна економіка. — 2015. — № 11. [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4534>.

42. Толпежніков Р.К., Пастошук О.О. Стратегічна карта підприємства як основа підвищення вартості підприємства. Економічний аналіз. 2013. №

12. Ч. 4. С. 84-88.

43. Українське Дунайське пароплавство. [Електронний ресурс] — Режим доступу : <https://udr.one/ua/golovna>.

44. Український портал акціонерних товариств — www.pat.ua. ПрАТ «Новокаховський річковий порт». [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://nkport.prat.ua>.

45. Україна: концепція партнерства з країною на 2017–2021 фінансові роки. Звіт 114516-UA. Аналіз останніх досліджень і публікацій. // Міжнародний банк реконструкції та розвитку. Міжнародна асоціація розвитку. Міжнародна фінансова корпорація. Київ 2017. – 96 с. [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://documents.worldbank.org/curated/en/501881501141799939/pdf/114516-UKRAINIANPUBLIC-WBUkraineCPFUKR.pdf>.

46. Фляйшнер, Крейг С. Стратегический и конкурентный анализ [Текст]: методы и средства конкурентного анализа в бизнесе / К. С. Фляйшнер, Б. Е. Бенсуссан; пер. с англ. Д.П. Коньковой; под общ. ред. д.э.н., проф. И. М. Степнова и к.э.н. Ю.А. Ковальчук. — М.: БИНОМ. Лаб. знаний, 2009. — 541 с.

47. Чекмасова І. А. Побудова стратегічної карти на основі використання концепції збалансованої системи показників / І. А. Чекмасова, А. К. Табалуєк // Вісник Національного технічного університету «ХПІ» (економічні науки) = Bulletin of the National Technical University «KhPI» (economic sciences) : зб. наук. пр. — Харків : НТУ «ХПІ», 2018. — № 37 (1313). — С. 3-6.

48. Чупир О. М. Інвестиційно-фінансове забезпечення будівництва об'єктів залізничної інфраструктури / О. М. Чупир // Ефективна економіка. — 2012. — № 5. [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1147>.

49. Шандрівська О. Є. Перспективи логістичної трансформації річкових портів України. / О. Є. Шандрівська, Л.Я. Якимишин, Н. М.

Васильців // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини. Вип. 18. Частина 3. 2018 - с.134 – 139. [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/18_3_2018ua/29.pdf.

50. Шкляр В.В. Аналіз діяльності підприємств водного транспорту за 2000-2011 роки. Водний транспорт: зб. наук. праць. Київ: Видавн. центр Київської держ. академії водного транспорту ім. Петра Конашевича-Сагайдачного, 2013. Вип.2 (28). С. 139-147.

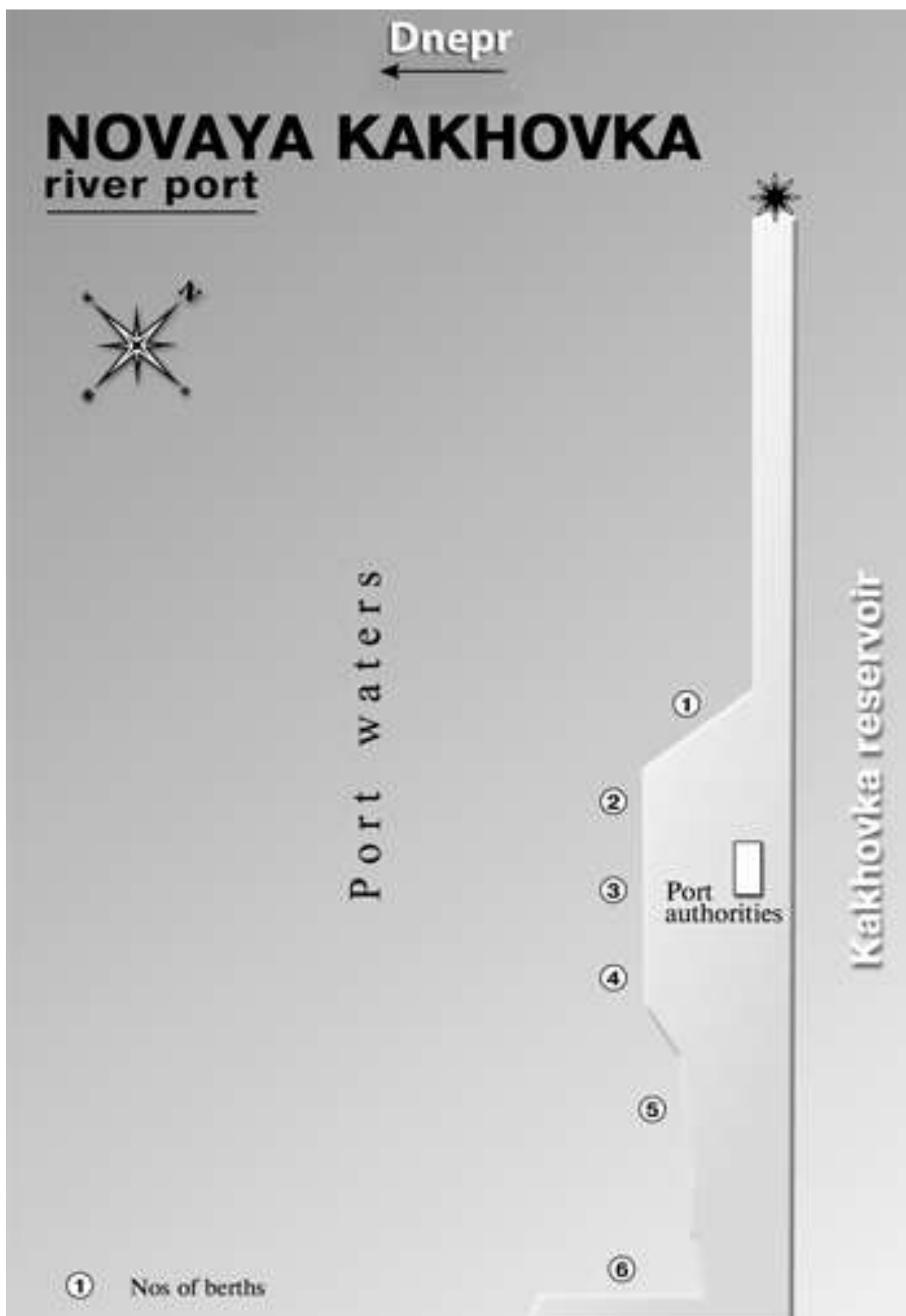
51. Шершньова З.Є. Стратегічне управління : [навч. посібник] / З.Є. Шершньова, С.В. Оборська. — [перероб. і доп.]. — К.: КНЕУ, 2004. — 699 с.

52. Adam Kaliszewski Fifth and sixth generation ports (5GP, 6GP) — evolution of economic and social roles of ports. [Електронний ресурс] — Режим доступу : https://www.researchgate.net/publication/324497972_FIFTH_AND_SIXTH_GENERATION_PORTS_5GP_6GP_-_EVOLUTION_OF_ECONOMIC_AND_SOCIAL_ROLES_OF_PORTS.

53. A Guide to the Project Management Body of Knowledge [Text]. — Project Management Institute, Inc., 2013. — Ed. 5. — 619 p.

Додаток А.

Схема Новокаховського річкового порту [37; 39]



Додаток Б

Баланс (форма №1) ПрАТ “Новокаховський річковий порт” за 2019 р. [44]

Актив	Код рядка	2019	
		на початок року	на кінець року
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Незавершені капітальні інвестиції	1005	6 706,90	374,70
Основні засоби:	1010	9 363,70	31 814,80
первісна вартість	1011	17 599,70	41 578,20
знос	1012	8 236,00	9 763,40
Довгострокові фінансові інвестиції:			
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	500,00	500,00
інші фінансові інвестиції	1035		
Інші необоротні активи	1090	11,00	8,30
Усього за розділом I	1095	16 581,60	32 697,80
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	10 494,60	5 549,60
Готова продукція	1103	10 101,50	4 941,20
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	762,50	2 279,90
Дебіторська заборгованість за розрахунками:			
з бюджетом	1135	569,70	1 709,90
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	5 598,50	471,30
Гроші та їх еквіваленти	1165	1,00	429,40
Витрати майбутніх періодів	1170		
Інші оборотні активи	1190	1 367,80	258,00
Усього за розділом II	1195	18 794,10	10 698,10
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200		
Баланс	1300	35 375,70	43 395,90

Пасив	Код рядка	2019	
		на початок року	на кінець року
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	2 010,00	2 010,00

Продовження додатку Б

Додатковий капітал	1410	4 346,60	4 346,60
Резервний капітал	1415		
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	11 766,80	16 911,80
Неоплачений капітал	1425		
Усього за розділом I	1495	18 123,40	23 268,40
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення	1595	279,40	780,40
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	232,20	1 643,40
Поточна кредиторська заборгованість:			
за довгостроковими зобов'язаннями	1610		
за товари, роботи, послуги	1615	3 337,90	10 272,20
за розрахунками з бюджетом	1620	18,80	344,60
у тому числі з податку на прибуток	1621	1,80	272,90
за розрахунками зі страхування	1625		33,00
за розрахунками з оплати праці	1630	346,50	706,20
Доходи майбутніх періодів	1665		
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670		
Інші поточні зобов'язання	1690	13 037,50	6 347,70
Усього за розділом III	1695	16 972,90	19 347,10
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700		
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800		
Баланс	1900	35 375,70	43 395,90

Продовження додатку Б

Аналіз динаміки та структури балансу ПрАТ “Новокаховський річковий порт”

Актив	Код рядка	2019		Динаміка балансу		Структура балансу	
		на початок року	на кінець року	абсолютні відхилення, тис. грн	відносні відхилення, %	на початок року	на кінець року
1	2	3	4	5	6	3	4
I. Необоротні активи							
Незавершені капітальні інвестиції	1005	6 706,90	374,70	-6 332,20	-94,41	18,96	0,86
Основні засоби:	1010	9 363,70	31 814,80	22 451,10	239,77	26,47	73,31
первісна вартість	1011	17 599,70	41 578,20	23 978,50	136,24	49,75	95,81
знос	1012	8 236,00	9 763,40	1 527,40	18,55	23,28	22,50
Довгострокові фінансові інвестиції:							
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	500,00	500,00			1,41	1,15
інші фінансові інвестиції	1035						
Інші необоротні активи	1090	11,00	8,30			0,03	0,02
Усього за розділом I	1095	16 581,60	32 697,80	16 116,20	97,19	46,87	75,35
II. Оборотні активи							
Запаси	1100	10 494,60	5 549,60	-4 945,00	-47,12	29,67	12,79
Готова продукція	1103	10 101,50	4 941,20	-5 160,30	-51,08	28,55	11,39
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	762,50	2 279,90	1 517,40	199,00	2,16	5,25
Дебіторська заборгованість за розрахунками:							
з бюджетом	1135	569,70	1 709,90	1 140,20	200,14	1,61	3,94
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	5 598,50	471,30	-5 127,20	-91,58	15,83	1,09

Продовження додатку Б

Гроші та їх еквіваленти	1165	1,00	429,40	428,40	42 840,00	0,00	0,99
Витрати майбутніх періодів	1170						
Інші оборотні активи	1190	1 367,80	258,00	-1 109,80	-81,14	3,87	0,59
Усього за розділом II	1195	18 794,10	10 698,10	-8 096,00	-43,08	53,13	24,65
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200						
Баланс	1300	35 375,70	43 395,90	8 020,20	22,67	100,00	100,00

Пасив	Код рядка	2019		Динаміка балансу		Структура балансу	
		на початок року	на кінець року	абсолютні відхилення, тис. грн	відносні відхилення, %	на початок року	на кінець року
1	2	3	4	5	6	3	4
I. Власний капітал							
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	2 010,00	2 010,00			5,68	4,63
Додатковий капітал	1410	4 346,60	4 346,60			12,29	10,02
Резервний капітал	1415						
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	11 766,80	16 911,80	5 145,00	43,72	33,26	38,97
Неоплачений капітал	1425						
Усього за розділом I	1495	18 123,40	23 268,40	5 145,00	28,39	51,23	53,62
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення	1595	279,40	780,40	501,00	179,31	0,79	1,80
III. Поточні зобов'язання і забезпечення							
Короткострокові кредити банків	1600	232,20	1 643,40			0,66	3,79
Поточна кредиторська заборгованість:							

Продовження додатку Б

за довгостроковими зобов'язаннями	1610						
за товари, роботи, послуги	1615	3 337,90	10 272,20	6 934,30	207,74	9,44	23,67
за розрахунками з бюджетом	1620	18,80	344,60	325,80	1 732,98	0,05	0,79
у тому числі з податку на прибуток	1621	1,80	272,90			0,01	0,63
за розрахунками зі страхування	1625		33,00	33,00			0,08
за розрахунками з оплати праці	1630	346,50	706,20	359,70	103,81	0,98	1,63
Доходи майбутніх періодів	1665						
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670						
Інші поточні зобов'язання	1690	13 037,50	6 347,70	-6 689,80	-51,31	36,85	14,63
Усього за розділом III	1695	16 972,90	19 347,10	2 374,20	13,99	47,98	44,58
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700						
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800						
Баланс	1900	35 375,70	43 395,90	8 020,20	22,67	100,00	100,00

Додаток В

Звіт про фінансові результати (форма №2)

ПрАТ “Новокаховський річковий порт” за 2018-2019 рр.

І. Фінансові результати

Стаття	Код рядка	2018	2019
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	64 625,20	122 885,40
Чисті зароблені страхові премії	2010		
Премії підписані, валова сума	2011		
Премії, передані у перестраховування	2012		
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013		
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014		
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-54 982,10	-104 722,60
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	2070		
Валовий:			
прибуток	2090	9 643,10	18 162,80
збиток	2095	0,00	0,00
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105		
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110		
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111		
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112		
Інші операційні доходи	2120	140,90	528,40
дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2121		
дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2122		
дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	2123		
Адміністративні витрати	2130		
Витрати на збут	2150		
Інші операційні витрати	2180	-8 912,90	-11 727,20
Витрат від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	2181		

Продовження додатку В

Витрат від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	2182		
Фінансовий результат від операційної діяльності:			
прибуток	2190	871,10	6 964,00
збиток	2195	0,00	0,00
Дохід від участі в капіталі	2200		
Інші фінансові доходи	2220		
Інші доходи	2240	34,80	115,90
Дохід від благодійної допомоги	2241		
Фінансові витрати	2250		
Втрати від участі в капіталі	2255		
Інші витрати	2270	-281,90	-635,00
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	2275		
Фінансовий результат до оподаткування:			
прибуток	2290	624,00	6 444,90
збиток	2295	0,00	0,00
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300		-1 299,80
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305		
Чистий фінансовий результат:			
прибуток	2350	624,00	5 145,10
збиток	2355	0,00	0,00

II. Сукупний дохід

Стаття	Код рядка	2018	2019
1	2	6	7
Дооцінка (уцінка) необоротних активів	2400		
Дооцінка (уцінка) фінансових інструментів	2405		
Накопичені курсові різниці	2410		
Частка іншого сукупного доходу асоційованих та спільних підприємств	2415		
Інший сукупний дохід	2445		
Інший сукупний дохід до оподаткування	2450	0,00	0,00
Податок на прибуток, пов'язаний з іншим сукупним доходом	2455		
Інший сукупний дохід після оподаткування	2460	0,00	0,00
Сукупний дохід (сума рядків 2350, 2355 та 2460)	2465	624,00	5 145,10

Продовження додатку В

III. Елементи операційних витрат

Стаття	Код рядка	2018	2019
1	2	6	7
Матеріальні затрати	2500	н/д	н/д
Витрати на оплату праці	2505	н/д	н/д
Відрахування на соціальні заходи	2510	н/д	н/д
Амортизація	2515	н/д	н/д
Інші операційні витрати	2520	н/д	н/д
Разом	2550	н/д	н/д

IV. Розрахунок показників прибутковості акцій

Стаття	Код рядка	2018	2019
1	2	6	7
Середньорічна кількість простих акцій	2600	40 200 000,00	40 200 000,00
Скоригована середньорічна кількість простих акцій	2605	40 200 000,00	40 200 000,00
Чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2610	0,016	0,128
Скоригований чистий прибуток (збиток) на одну просту акцію	2615	0,016	0,128
Дивіденди на одну просту акцію	2650		