

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

Кафедра міжнародних економічних відносин

РЕФЕРАТ
кваліфікаційної роботи
на здобуття освітнього рівня магістра
зі спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини
за освітньо-професійною програмою «Міжнародні економічні відносини»

Удосконалення транспортної системи Одеського регіону в умовах дії зони ЗВТ з ЄС

Виконала:

Студенка 64 групи

Масна Аліна Миколаївна

(прізвище, ім'я, по батькові)

/підпис/

Науковий керівник:

к.е.н., доцент кафедри МЕВ

Уханова Інна Олегівна

(прізвище, ім'я, по батькові)

/підпис/

ОДЕСА – 2019

АНОТАЦІЯ

Масна А.М., «Удосконалення транспортної системи Одеського регіону в умовах дії ЗВТ з ЄС», кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра за спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» за магістерською програмою «Міжнародні економічні відносини»,
Одеський національний економічний університет
м. Одеса, 2019 рік

Магістерська робота складається з трьох розділів. Об'єкт дослідження – транспортна система Одеського регіону.

У роботі розглядаються теоретичні основи дослідження транспортної системи України та її регіонів в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС: визначено поняття транспортної системи країни та регіону, досліджено методи оцінки транспортної системи регіону.

Проаналізовано транспортну систему Одеського регіону за видами транспорту, проведено аналіз інтеграції транспортних підприємств та організацій до єврорегіональної системи міжнародних перевезень, досліджено чинники розвитку транспортної системи Одеського регіону в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС.

Наведено проблеми та перспективи інтеграції транспортної системи Одеського регіону в європейську транспортну систему та запропоновано заходи підвищення ефективності транспортної системи Одеського регіону в рамках розвитку європейського співробітництва.

Ключові слова: транспортна система, регіон, європейська інтеграція, зона вільної торгівлі з ЄС, транспортна інфраструктура, міжнародна транспортна система, єврорегіони, морські кластери.

ANNOTATION

Masna AM, "Improvement of the Odessa region's transport system in the conditions of FTA with the EU", qualification work for the master's degree in specialty 292 "International Economic Relations" under the master's program "International Economic Relations",
Odessa National Economic University
Odessa, 2019

The Master's degree work consists of three sections. The object of research is the transport system of the Odessa region.

The theoretical bases of the analysis of the transport system of Ukraine and its regions in the conditions of operating of free trade zone under ES: the concept of the transport system of the country and the region is defined, investigational methods of estimation of a transport system of region.

The transport system of the Odessa region has been analyzed by the types of transport, the analysis of integration of transport enterprises and organizations is conducted to the euroregional system of international transportations, investigational factors of development of a transport system of the Odesa region in the conditions of operating of free trade zone under ES.

The prospects for the development and integration of enterprises and organizations of the transport system of the Odessa region into the European transport system are presented the measures of increasing the efficiency of the transport system of the Odessa region in the framework of the development of European cooperation are proposed.

Key words: transport system, region, European integration, free trade zone under ES, transport infrastructure, international transport system, euro regions, maritime clusters.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Співробітництво у сфері транспорту України з ЄС є одним з пріоритетів вітчизняної транспортної політики. Міжнародні економічні угоди виступають основним інструментом для співпраці України з ЄС, тому будь-які інноваційні підходи до розвитку вітчизняного транспортного комплексу та його наближення до європейських стандартів будуть доленосно впливати на швидкість та ефективність євроінтеграції. Інноваційний підхід до формування політики Україна-ЄС в транспортній галузі може стати базою стабільного розвитку транспортної галузі та позитивно вплинути на розвиток українського транспорту, а також на економіку в цілому.

Ефективне функціонування державної транспортної системи та включення її у європейську та світову транспортні мережі сприяє вирішенню найважливіших завдань сьогодення та дозволяє збільшити обсяги міжнародних перевезень. Тому завжди актуальною є оцінка сучасного стану діяльності різних видів транспорту, яка базується на аналізі показників роботи транспорту.

На сучасному етапі розвитку країни та її регіонів існує низка проблем, які породжують неефективну економічну діяльність, як на регіональному, так і на державному рівнях. Вирішення проблем потребує перегляду питань функціонування існуючої регіональної транспортної системи, адже від її ефективності залежить ритмічність і ефективність роботи всіх підприємств регіону, а відтак - стан його соціальної сфери, що обумовлює актуальність обраного напрямку дослідження.

Мета дослідження. Метою є дослідження стану розвитку та заходів щодо підвищення ефективності транспортної системи Одеського регіону в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС.

Завдання дослідження:

- визначити сутність та основні характеристики транспортної системи країни та регіону;
- розглянути характеристику транспортної системи України та її регіонів в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС;
- проаналізувати стан та динаміку показників ефективності роботи транспортної системи Одеського регіону;
- дослідити проблеми розвитку транспортної інфраструктури регіону в умовах інтеграційних процесів;
- вивчити перспективи активізації інтеграції підприємств та організацій транспортної системи Одеського регіону в міжнародну транспортну систему;
- визначити можливі заходи щодо підвищення ефективності транспортної системи Одеського регіону в рамках дії зони вільної торгівлі з ЄС.

Об'єктом дослідження є процес управління транспортною системою Одеського регіону в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС.

Предметом дослідження є теоретичні основи розвитку та шляхи підвищення ефективності транспортної системи Одеського регіону в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС.

Методи дослідження. Методологічну основу дослідження становлять наукові розробки вітчизняних та зарубіжних вчених-економістів. При написанні роботи використано загальнонаукові та спеціальні методи: узагальнення та синтезу, порівняльного, статистичного та економічного аналізу, графічні методи.

Інформаційна база дослідження Для написання роботи було використано такі джерела інформації як навчальні посібники, підручники, монографії, публікації у періодичних виданнях, матеріали звітності підприємств, матеріали науково-практичних конференцій, електронні ресурси.

Структура та обсяг роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку літератури та додатків. Загальний обсяг роботи складає 126 сторінок. Робота включає 11 таблиць, 10 рисунків та список використаних джерел, який складає 66 найменувань.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі «**Теоретичні основи дослідження транспортної системи регіону**» розглянуто сутність та основні характеристики транспортної системи країни та регіону та висвітлено особливості характеристики транспортної системи України та її регіонів в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС, проведено узагальнення європейського досвіду та української практики впливу інтеграційних угод на розвиток регіональних транспортних систем та розглянуто методи оцінки показників регіональної транспортної системи.

У другому розділі «**Аналіз транспортної системи Одеського регіону в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС**» зроблений аналіз транспортної системи Одеського регіону за видами транспорту, проведено аналіз динаміки обсягу пасажироперевезень та вантажних перевезень, проаналізовано процес інтеграції інтеграції транспортних підприємств та організацій Одеського регіону до євросередземноморської системи міжнародних перевезень та виявлено чинники розвитку транспортної системи Одеського регіону в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС.

У третьому розділі «**Шляхи вдосконалення транспортної системи Одеського регіону в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС**» розглянуто проблеми та перспективи розвитку та активізації використання системи міжнародних транспортних коридорів як захід інтеграції транспортної системи Одеського регіону в європейську транспортну систему та запропоновано можливі заходи підвищення ефективності транспортної системи Одеського регіону в умовах дії зони вільної торгівлі з ЄС.

ВИСНОВКИ

Транспортна система є важливою інфраструктурною складовою у структурі економіки України, що створює та реалізує умови для функціонування виробництва і життєдіяльності населення. Поетапно впливаючи на прилеглу територію шляхом генерування імпульсів освоєння, транспортна інфраструктура сприяє розвитку інших видів виробничої діяльності та сфери послуг, раціональному функціонуванню господарського комплексу, поглибленню спеціалізації окремих територій, розширенню зв'язків між регіонами, у підсумку підвищуючи рівень соціально-економічного розвитку країни. Крім того, вона є чинником реалізації геостратегічного потенціалу держави, зростання її ролі у міжнародному поділі праці.

Дослідження проблем розвитку транспортного сектору, його транзитного потенціалу досить широко представлені у роботах вчених-економістів. Проте, недостатньо висвітлені територіальні відмінності у розвитку транспортної системи в сучасних умовах, регіональні особливості її функціонування. Потребують більш глибокого аналізу окремі чинники, що зумовлюють структурні зміни у транспортному секторі та його основних складових, особливості використання транзитного потенціалу та резерви його підвищення.

Сучасна транспортна система України об'єднує залізничний, автомобільний, річковий, морський, авіаційний, трубопровідний транспорт, мережу автомобільних доріг загального користування та міські види транспорту. Транспорт у цілому задовольняє потреби в перевезеннях економіки та населення, однак рівень безпеки та якості перевезень пасажирів і вантажів, ефективність його функціонування та рівень екологічного навантаження на довкілля не відповідають сучасним вимогам. Низькими продовжують залишатися якісні показники перевезень, рівень сервісного обслуговування клієнтури, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне транспортно-географічне положення країни. Суспільно-економічні трансформації господарства України та його транспортно-економічних зв'язків зумовили зміни у структурі використання та темпах розвитку різних видів транспорту, обсягах і частках окремих різновидів вантажів, географії перевезень. Поряд з цим збільшилася частка міжнародних перевезень територією України, відбувається реалізація транзитного потенціалу.

Транспортна система регіонів України формується і розвивається під впливом соціально-економічних і природних умов даного регіону, відбиваючи властиві йому особливості галузевої структури, спеціалізації та територіальної організації господарства, розміщення пунктів виробництва і споживання.

Дослідження світового досвіду функціонування транспортних систем країн дали можливість зробити висновок, що всі регіони світу мають свої особливості в розвитку транспортних системи.

Транспортна політика ЄС ґрунтується на принципах лібералізації і гармонізації. З одного боку, Загальна транспортна політика знімає обмеження для різних видів транспорту, що існують між країнами. З іншого боку, встановлює єдині правила діяльності на ринку, що стосуються професійної кваліфікації, безпеки, соціального забезпечення і зобов'язань перед державою.

Країни ЄС активно впроваджують масштабні та далекосяжні програми інвестування з метою модернізації транспорту та інфраструктури шляхом їх «екологізації» задля мінімізації негативного впливу на довкілля та збереження конкурентних позицій.

Аналіз розвитку транспортної системи України дав змогу визначити основні системні проблеми розвитку транспортної системи України та стратегічні напрями розвитку відповідно до напрямів Транспортної стратегії України на період до 2020 року. На шляху до інтеграції вітчизняного транспортного комплексу до європейського Україні необхідно досягти високої економічної та екологічної ефективності функціонування транспортних систем. Бар'єрами розвитку вітчизняного транспортного комплексу є недостатнє фінансування, відсутність мотивації до «екологізації» транспортної системи, бюрократизм та корумпованість в Україні. Значні можливості вирішення зазначених проблем відкриває співробітництво з ЄС через програми фінансування та європейські некомерційні програми передачі ефективних технологій та досвіду.

Досліджено систему показників, які використовуються для оцінювання розвитку транспортної системи регіону, які поділяються на: кількісні і якісні; первинні й вторинні; інфраструктурні й показники роботи транспорту; показники, що характеризують стимулятори й дестимулятори розвитку транспортної системи регіону.

Аналіз загальних показників динаміки транспортних перевезень Одеської області за всіма видами транспорту дозволяє дійти висновку, що в сфері вантажних перевезень демонструється позитивна динаміка, незважаючи на деякі проблеми в цілому вантажні перевезення та вантажообіг зросли в 2017 році порівняно з 2016 роком, а в 2018 році порівняно з 2017 роком.

Отже, домінуючу роль у структурі вантажних перевезень Одещини займає залізничний транспорт, другий за значущістю – автомобільний транспорт, доля якого дещо зросла, та третє місце посідає водний транспорт, доля якого за останні роки скоротилася. Слід зазначити домінуючу ринкову долю залізничного транспорту у вантажних перевезеннях, яка майже не втратила позицій за відправленням вантажів, а також скорочення долі водного транспорту. Слід відмітити, що протягом 2017-2018 років дещо зростає доля морського транспорту в загальному обсязі вантажообігу. Все це викликає певні занепокоєння та потребує нагальних коректив.

Аналіз розвитку транспортної інфраструктури Одеського регіону за головними видами транспорту, що забезпечують конкурентоспроможність національних експортерів, видами транспорту дозволяє дійти таких висновків:

1) В сфері вантажних перевезень автомобільним транспортом Одеський регіон демонструє позитивну динаміку і в цілому за результатами 2017 року загальні вантажні перевезення зросли на 21,7%, хоча в 2018 році ці обсяги дещо зменшилися.

2) Незважаючи на зниження частки в перевезеннях у світі, залізничний транспорт залишається важливим видом сухопутного транспорту. У структурі вантажних перевезень області він займає домінуючу позицію – динаміка загальних вантажних перевезень Одещини в 2017 році свідчить про збільшення відправлення

вантажів залізничним транспортом на 6,7%, в 2018 році відправлення вантажів залізничним транспортом порівняно з 2017 роком зменшилося.

3) В світовому масштабі на морський транспорт припадає 62% загальносвітового вантажообігу, він також обслуговує близько 4/5 всієї міжнародної торгівлі. Морські судна транспортують головним чином масові вантажі: нафта, нафтопродукти, вугілля, руду, зерно та інші. Морегосподарський комплекс Одеської області представлений морськими торговельними портами: Одеським, Чорноморським, Ізмаїльським, Южним, Білгород-Дністровським, Ренійським, Усть-Дунайським; а також приватним Чорноморським морським рибним портом, причалами «ТІС» та «Боріваж». Динаміка перевезення вантажів та вантажообігу водним транспортом в Одеській області характеризується наступним: разом із післякризовим різким зростанням за результатами 2010 року показників на 37,9% за вантажними перевезеннями спостерігається зниження показників майже у всіх послідовних роках із досягненням у 2017 році рівня зниження на 17,1%. В 2018 році вантажопереробка в морських портах Одеської області склала 102,6 % до показників 2017 року, тобто доля морських вантажоперевезень дещо зростає, в основному за рахунок імпорتنих товарів.

Проведений аналіз транспортної системи держави та Одеського регіону дозволяє зробити висновок про спільну зацікавленість у поглибленні інтеграції української транспортної галузі до ринку транспортних послуг ЄС, нових підходів до розвитку транспортної системи, нових технологій і раціональних шляхів освоєння перевезень вантажів і пасажирів, налагодження різних форм співробітництва у форматі, насамперед, Україна – ЄС із врахуванням умов постійної трансформації європейської транспортної політики під впливом викликів сучасного світу та інтенсивного розвитку світової торгівлі.

До пріоритетних напрямів співробітництва України та ЄС у галузі транспорту належать:

- розвиток транспортної інфраструктури України та її інтеграція до загальноєвропейської транспортної системи;
- підвищення рівня безпеки на транспорті та адаптація відповідного національного законодавства із залученням проекту ЄК TWINNING;
- модернізація та оновлення основних фондів і рухомого складу транспорту;
- створення Спільного авіаційного простору між Україною та ЄС.

Фахівці в сучасних умовах визначають ряд проблем інтеграції транспортної системи України до ЄС, серед яких є експлуатаційна несумісність транспортних мереж, відсутність ефективної взаємодії в питаннях управління різними видами транспорту, наявність бар'єрів доступу на ринок транспортних послуг, обмеження в умовах експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури, неефективна система фінансування розвитку транспортної інфраструктури. Визначення завдань і шляхів їх розв'язання передбачає необхідність належного забезпечення (фінансового, матеріально-технічного, ресурсного, організаційного, правового тощо). Організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України.

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються розширенням економічних зв'язків між країнами та континентами і, як наслідок,

зростанням обсягів міжнародної торгівлі, що обумовлює постійне збільшення транснаціональних транспортних потоків і міжнародного транзиту пасажирів та вантажів. У цих умовах зростає роль транспорту та стверджується його позиція як інтегруючої системи взаємодії країн світу та засобу вирішення міжнародних комунікаційних та політичних проблем. У свою чергу, інтеграція світової економіки стимулює внутрішні інтеграційні процеси на транспорті. У результаті цього, новою формою територіальної організації транспортної інфраструктури стала мережа сучасних полімагістралей - міжнародні транспортні коридори (МТК).

Загальними пріоритетними напрямками розвитку транспортно-дорожнього комплексу Одеського регіону та України в цілому мають бути розвиток міждержавних транспортних зв'язків, інтеграція транспорту України у міжнародну транспортну систему за допомогою створення нормативно-правової бази, впровадження нової техніки та сучасних технологій у галузь транспортних перевезень, впровадження у транспортно-дорожній галузі загальноприйнятих міжнародних стандартів та формування взаємовигідного співробітництва з національними та міжнародними організаціями, підтримка безпеки у транспортно-дорожньому комплексі, розвиток науково-технічної бази транспортно-дорожнього комплексу, взаємовигідне співробітництво з іноземними науково-технічними закладами, запровадження ресурсо- та енергозберігаючих технологій, розвиток комунікацій Європа – Україна – Азія, Північ – Україна – Південь, пошук нових національних та міжнаціональних транспортних комунікацій, розвиток експортних транспортних послуг та покращення рівня надання цих послуг, а також використання рекреаційних ресурсів, створення можливості забезпечення сервісу на рівні розвинутих європейських країн.

При виконанні цих завдань модернізація транспортних коридорів, що проходять через територію України, дала б могутній поштовх до подолання кризових явищ, пов'язаних з економічною нестабільністю.

Важливим аспектом регіонального розвитку країни виступає налагодження міжрегіонального, а також транскордонного співробітництва між прикордонними регіонами та територіями, однією з форм якого є єврорегіони.

Одним з найперспективніших за участю української сторони є єврорегіон «Нижній Дунай», який був створений 14 серпня 1998 р. у румунському місті Галац, де відбулось підписання угоди про його формування. До складу єврорегіону ввійшли Одеська область із боку України, райони Вулканешти, Кагул і Кантемир із боку Молдови і повіти Бреїла, Галац і Тульча з боку Румунії.

Одеська область – єдиний регіон України, який є дійсним членом 6 європейських регіональних структур: Асамблеї європейських регіонів, Асоціації європейських прикордонних регіонів, Робочої співдружності придунайських країн, Конференції приморських регіонів Європи, Асамблеї європейських виноробних регіонів та Єврорегіону «Нижній Дунай».

Незважаючи на проблеми, характерні для Єврорегіону «Нижній Дунай», слід сказати, що Одеський регіон і Україна в цілому вбачають великий стратегічний інтерес у функціонуванні даного єврорегіону.

Підвищення ефективності і якості роботи транспортної галузі України вимагає широкого використання досягнень науково-технічного прогресу, впровадження

передових методів організації транспортного процесу і розробки інформаційних систем керування транспортом. Одним з таких методів організації транспортного процесу може стати кластеризація транспортної галузі.

Для України рекомендується підхід, за яким окремі порти зберігають свободу дій, але держава продовжує координувати і здійснювати нагляд за ініціативами та їх розвитком з огляду на значення окремого порту і галузі загалом. Основна перевага впровадження регіональних кластерів полягає у зменшенні нинішньої розбіжності між діяльністю портів і державною політикою шляхом впровадження системи управління портами на регіональному рівні, що дозволить більш точно та ефективно реалізувати державні ініціативи розвитку морських портів України.

В 2011 році на базі Одеського морського торговельного порту створено транспортний кластер. Поняття транспортного кластеру визначається, як «група юридичних осіб, які спеціалізуються на зберіганні, супроводженні, доставці вантажів і пасажирів та інтеграційно взаємодіють між собою в галузі надання транспортних послуг, а також доцільність яких забезпечується використанням інфраструктури морського торговельного порту та/або направлена на створення умов ефективного використання можливостей суб'єктів транспортної інфраструктури Одеського регіону». Недоліками є відсутність субсидіарного підходу впровадженні інновацій, неможливість оцінки ефективності для різних учасників кластеру, обмеженість позитивного ефекту тільки територією та інфраструктурою ОМП. Також слід відзначити, що цей кластер базується тільки на економічних засадах – механізми залучення науково-дослідних установ невизначені.

В цілому для транспортної системи це може бути система морських кластерів: Одеського (порти: Одеса, Чорноморськ, Южний, Білгород-Дністровський); Миколаївський (порти: Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ); Дунайський (порти: Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ); Азовського моря (порти: Маріуполь, Бердянськ). Така побудова національного морського кластера забезпечить гнучкість в управлінні, плануванні діяльності і координації дій окремих кластерів.

В Одеському регіоні можна виділити дві географічно-локалізовані групи портів - «Велика Одеса», основою яких є морські торговельні порти Одеса, Чорноморськ, Південний (Южний), Білгород-Дністровський та приватні термінали, а також Дунайський (морські торговельні порти Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ).

Крім географічної локалізації, означені групи відрізняються спеціалізацією. Морські торговельні порти та приватні термінали «Великої Одеси» переробляють більш широку номенклатуру вантажів: наливні, сипучі та тарно-штучні. У структурі вантажообороту значною є питома вага імпорتنих та транзитних вантажів (включаючи контейнери).

У вантажообороті Дунайських портів основну частку складають експортні та транзитні вантажі, за номенклатурою – сипучі та тарно-штучні. Характерною особливістю Дунайського транспортного комплексу є можливість працювати в режимі «ріка-море».

У процесі кластеризації морських портів України особливу увагу слід приділяти портам Одеського регіону (Одеса, Чорноморськ та Южний) з огляду на їхню домінуючу роль у якості міжнародних торговельних воріт України та близькості їх розташування. Доречним було б об'єднати ці три порти в окремий

кластер. Дунайську ж групу портів також доречно було б об'єднати в окермий морський кластер.

З огляду на провідну роль морських торговельних портів, до кожного з морських кластерів доцільно включити не тільки підприємства і організації портової діяльності, а й підприємства рекреаційної, туристичної галузі, судноплавні компанії, наукові установи та вищі навчальні заклади, які здійснюють підготовку фахівців з морських спеціальностей.

Світовий досвід показує, що концепція кластеризації в рамках транскордонного співробітництва особливо добре підходить для морського бізнесу, для регіонів з розвиненою морською транспортно-логістичною системою, портовими взаємозв'язками. Для України розвиток транскордонного співробітництва за допомогою морських кластерних структур є важливим, так як Україна має 3 морських транскордонних регіони (з Грузією, Туреччиною та Болгарією), а також утворює як сухопутні, так і морські транскордонні регіони з Румунією та Росією. При цьому, на кожній ділянці кордону існують свої специфічні умови розвитку транскордонних кластерів, які визначаються відповідними двосторонніми відносинами України із сусідніми державами.

Важливим кроком для виходу вітчизняних суб'єктів транспортно-виробничої сфери із кризового становища є використання потенціалу транскордонних морських кластерів. Україна має всі необхідні передумови повноцінної інтеграції у світове господарство та займання гідного місця в системі міжнародного поділу праці. Серед них: забезпеченість сировинними ресурсами дешева та кваліфікована робоча сила, значний науково-технічний та інтелектуальний потенціал, вигідне геополітичне становище та ряд інших.