

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

Кафедра економіки, права та управління бізнесом

Допущено до захисту
Завідувач кафедри

_____ (підпис)
« ____ » _____ 2019 р.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття освітнього ступеня магістра
зі спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»
за магістерською програмою професійного спрямування
«Муніципальна економіка»
на тему: **«ОЦІНКА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ**
МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ РЕГІОНУ
(НА ПРИКЛАДІ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ)»

Виконавець:
студент ФЕУП, VI курсу
Дитинюк Андрій Сергійович _____

Науковий керівник:
к.е.н., ст. викладач
Фіалковська Анастасія Андріївна _____

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ	
1.1. Сутність морегосподарського комплексу.....	6
1.2. Державне управління розвитком морських портів України	11
1.3. Світовий досвід управління розвитком морегосподарського комплексу.....	16
РОЗДІЛ 2. АНАЛІТИЧНА ОЦІНКА РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ	
2.1. Аналіз сучасного стану морегосподарського комплексу	26
2.2. Місце портової галузі Одеської області в морській індустрії України.....	31
2.3. Оцінка діяльності морських портів Одеської області	41
РОЗДІЛ 3. ОБГРУНТУВАННЯ ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ	
3.1. Проекти розвитку морегосподарського комплексу Одеської області на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу	55
3.2. Перспективний ринок транспортно-експедиторських послуг	61
3.3. Перспективи розвитку інвестиційної діяльності морегосподарського комплексу	63
ВИСНОВКИ	72
Список використаних джерел.....	77

ВСТУП

Актуальність теми. На сучасному етапі становлення України особливого значення набуває фактор утвердження її як морської держави, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця та ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин. Україна здобула статус морської держави, зробивши вагомий внесок у розвиток мореплавства та вивчення Світового океану, а також завдяки сприятливому географічному положенню, зокрема, довжині морського узбережжя та площі водного простору.

За останні 20-25 років вітчизняний морегосподарський комплекс зазнав великих збитків. Тому ефективне функціонування інфраструктури портів України є необхідним чинником становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортно-дорожнього комплексу. Розвиток експортних галузей економіки, позитивний імідж України як надійного партнера в міжнародних відносинах, зростання темпів розвитку економіки в цілому – результати, яких можна досягти шляхом вдосконалення морегосподарського комплексу. Це вимагає забезпечення динамічного інноваційно спрямованого розвитку всіх галузей морегосподарського комплексу держави, повноцінного функціонування прибережних зон, структурної перебудови господарства приморських регіонів, відтворення морської інфраструктури та ефективного мореплавства, а також забезпечення всіх компонентів комплексу потенціалом високоосвічених фахівців. Україна має сприятливі умови для розвитку морської діяльності, проте негативний вплив процесів, характерних для всієї економіки країни, спричиняє загострення комплексу економічних, соціальних та інших проблем, зумовлює різке зниження обсягів виробництва у сфері морської діяльності.

Приморське положення України сприяло появі і розвитку багатьох видів діяльності, пов'язаних з видобутком і переробкою морських ресурсів, з реалізацією транспортних можливостей, з використанням морських просторів,

що завжди вимагало вирішення виникаючих морегосподарських проблем як державного завдання особливої важливості, що має довготривалі наслідки.

Проблеми функціонування підприємств морської галузі, формування та розвитку морегосподарського комплексу розглядаються в роботах вітчизняних науковців та практиків, серед яких слід відзначити таких, як Б. Буркинський, Г. Єфімова, І. Іртищева, О. Котлубай, Ю. Макогон, В. Парсяк, М. Примачов, В. Осипов, М. Фатєєв. Більшість наукових праць присвячена дослідженню проблем відновлення та розвитку морської галузі, що розглядаються в контексті визнання України як морської держави з великою протяжністю приморської смуги, розвиненим морегосподарським комплексом у забезпеченні транспортування вантажів через вітчизняні та транзитні порти.

Мета кваліфікаційної роботи – обґрунтування теоретичних положень і розробка перспективних напрямків розвитку морегосподарського комплексу морських портів Одеської області; конкретні кроки для реалізації цих напрямків.

Мета кваліфікаційної роботи реалізується через конкретні **завдання**:

1. Визначити сутність і структуру морегосподарського комплексу України.
2. Охарактеризувати інструменти і визначити напрямки державного регулювання розвитком морської галузі України.
3. Визначити світовий досвід управління розвитком морегосподарським комплексом.
4. Окреслити місце портової галузі Одеської області в морській індустрії України.
5. Оцінити кількісні і якісні показники діяльності морських портів Одеської області.
6. Проаналізувати прогностичні тенденції розвитку морегосподарського комплексу Одеської області.
7. Обґрунтувати необхідність втілення проектів розвитку морегосподарського комплексу.
8. Обґрунтувати перспективи розвитку інвестиційної діяльності морегосподарського комплексу.

Об'єкт дослідження – процес розвитку морегосподарського комплексу Одеської області.

Предмет дослідження – сукупність теоретичних і практичних аспектів обґрунтування перспектив розвитку морегосподарського комплексу Одеської області.

Методи дослідження: загальнонаукові – для вивчення теоретичних аспектів теми, визначення сутності певних категорій; методи узагальнення та систематизації – для виявлення причин і проблем при функціонуванні морегосподарської галузі; економіко-математичні для проведення розрахунків та надання інформації, яка потребує відповідної обробки; табличний та графічний – для візуалізації результатів проведеного дослідження й висвітлення прогнозу. В процесі обробки інформації використовувалась комп'ютерна програма Microsoft Excel.

Інформаційну базу дослідження складають нормативно-правові акти, монографічні видання, опрацювання вчених, опубліковані в періодичних виданнях, які займались проблемами розвитку морегосподарської галузі, навчально-методичні матеріали, де розглядались теоретичні основи функціонування портів і припортових території, офіційні статистичні данні, статистичні звіти підприємств, діяльність яких пов'язана з морегосподарським комплексом.

Публікації. За результатами дослідження підготовлена стаття на тему «Перспективи підвищення ефективності функціонування морських портів України», яка опублікована у науковому студентському збірнику факультету економіки та управління підприємництвом ОНЕУ.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило зробити висновки, основні з яких такі:

1. Проблематика вдосконалення організаційно-економічного механізму управління розвитком підприємств морської галузі України потребує детального опрацювання широкого кола завдань: від аналізу поточних умов і результатів діяльності портових підприємства – до розробки конкретних пропозицій щодо сталого розвитку для різних елементів їх господарської структури.

2. Система українських портів є достатньо розгалуженою – 18 підприємств, які можна розділити на чотири групи за регіональною ознакою (порти Великої Одеси, Дніпро-Бузькі порти, Азовські, порти Придунав'я та Кримські), за спеціалізацією (порти-хаби, диверсифіковані та нішеві). За результатами аналізу їх діяльності в 2015-2018 рр. можна зробити висновки про певне зростання обсягів вантажопереробки у 2018 році після їх падіння в 2016 році у зв'язку із перенасиченням експортного ринку зерна, що призвело до суттєвого зменшення вантажопотоку в портах Чорноморськ і «Південний». Додатково впливає на зменшення вантажопотоку відсутність в статистиці даних діяльності портів, що знаходяться в анексованому Криму. В цілому в 2018 році українські порти переробили 135171,07 тис. т вантажів, що на 2% більше за 2017 рік. Серед них 92238,61 тис. т (понад 68%) припадає на порти Одеської області. При чому структурний аналіз показує обробки нафти і нафтопродуктів на 38,7%, олії – на 3%, вугілля – на 15,9% при збільшенні перевалювання руди на 3,7%, чорних металів – на 15,1%, контейнерів – на 38,6% та автомобілів – на 51,5%. Якщо розглядати діяльність морських портів Одеської області за напрямками руху вантажів, слід відмітити зростання імпорту на 21,8% при незначному скороченні експорту (на -1%), каботажу (на -5,5%) і стабільного падаючого транзиту (на -4,8%).

3. В загальноукраїнському рейтингу вантажопереробки на першому місці з великим відривом знаходиться порт «Південний» (31,6%), на другому та третьому – Миколаївський (21,6%) та Одеський (16%). До 2015 року за 4 місце

боролись Маріупольський та Чорноморський порти, однак, внаслідок стрімкого звуження вантажної бази Маріупольського порту саме Чорноморськ отримує одне з лідируючих місць в рейтингу як одеських портів, так і українських (майже 16%).

4. Загальна оцінка ефективності діяльності морських портів Одеської області дозволяє зробити певні висновки:

- Прибутковість підприємств покращилась, в основному, завдяки суттєвій девальвації гривні при збереженні собівартості виконання послуг майже на незмінному рівні;

- Через відсутність постійних партнерів, низьку конкурентоспроможність портів, недосконале економічне законодавство щорічні обсяги торгівлі України вельми нестабільні і поки не мають стійкої тенденції до зростання;

- Для всіх портів характерний значний знос основних засобів (більш як 75%), повільне оновлення основних фондів морських портів, невідповідність їх технічного рівня вимогам щодо надання послуг із здійснення операцій з вантажами, зниження рівня завантаженості морських портів у зв'язку зі зменшенням обсягу транзитних вантажопотоків, недостатньо розвинутою інфраструктурою морських портів, низькою якістю виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, ускладненою процедурою оформлення транзитних документів;

- Невпорядкованість системи прикордонного контролю, зловживання, високі ставки зборів за проведення контролю та супутніх операцій, довготривалість і складність процедури контрольно-перевірочних операцій, слабка технічна оснащеність, плата за митне супроводження та охорону вантажів;

- Відсутність у портів коштів для модернізації, оскільки фіскальна політика держави спрямована на вилучення коштів підприємств до бюджету без урахування їх інвестиційних потреб, у результаті чого вони не в змозі в повній мірі дотримуватись технологічних процесів, норм обробки судна, оновити портову інфраструктуру та техніку.

5. Одним з перспективних напрямів підвищення ефективності роботи морських портів є втілення планів АМПУ: будівництво зернових перевантажувальних комплексів у Одеському морському торговельному порту, днопоглиблювальні роботи в усіх портах, розвиток пасажирських комплексів.

На відміну від портового господарства, судноплавний сектор водного транспорту України знаходиться в занепаді: близько 92% вантажів, що переробляються у вітчизняних морських портах, перевозяться іноземними судноплавними компаніями.

6. Дослідження тенденцій розвитку морських портів Одеської області дозволили виявити певні проблеми управління портовою галуззю: відставання якості та кількості портової інфраструктури від потреб судно- та вантажовласників, недостатність фінансування потреб портів, як за рахунок власних коштів, так і залучених бюрократизація адміністративних процедур, обмежене використання сучасних методик планування та проектного управління в практиці діяльності портів.

7. Вирішувати вказані проблеми пропонується двома шляхами: посилюючи роботу по залученню приватного капіталу та підвищуючи ефективність роботи державного апарату. Перший напрям дозволить залучити необхідні ресурси та фінансування для будівництва, технічного оновлення та модернізації портової інфраструктури, сучасні методики та практики ефективного управління, нові вантажопотоки, підвищити якість портових послуг. За рахунок підвищення якості роботи державного апарату з управління портами можна збільшити бюджетне фінансування потреб підприємств, покращити систему прийняття рішень на рівнях адміністрації, департаментів та міністерств, сформувавши систему спрощеного регулювання портової діяльності.

8. При реформуванні портової галузі в Україні в 2012 р. було створено Адміністрацію морських портів України, що об'єднує 18 портових адміністрацій, що знаходяться безпосередньо в морських портах. Однак подібний підхід можна вважати недоцільним, оскільки спостерігається підвищення витрат на утримання адміністративного апарату, існує

несправедливість при розподілі фінансування потреб морських портів, не вирішено проблему з надлишковою бюрократією. Подолати вказані протиріччя пропонується шляхом реформування системи адміністрації морських портів, створивши замість вісімнадцяти – п'ять адміністрацій на основі географічного розподілу морських портів та масштабу їх діяльності.

В напрямі правового забезпечення пропонується проведення реформ: приведення у відповідність до Закону України «Про морські порти», Законів України «Про конвенції», «Про оренду державного та комунального майна», «Про приватизацію державного майна», Господарський і Цивільний Кодекси, впровадження механізму розрахунку концесійних платежів, забезпечення стійкого правового статусу як приватного партнера, так і державних портових адміністрацій, колективів портів, розробити прозорі правила проведення конкурсних торгів і тендерів.

Стимулювання участі приватного сектора в діяльності морських портів на тих ділянках, які зараз вважаються неконкурентоспроможними і малорентабельними, шляхом надання різних пільгових умов угод, зниження податкового тиску, звільнення від концесійних або орендних платежів на певний період.

Реальне і доцільне застосування наданих повноважень адміністраціям морських портів, як вищими органами управління, так і начальниками портових адміністрацій на місцях.

Розробка ефективної системи контролю та регулювання діяльності приватних та державних структур у портовій галузі, яка дозволила б оцінювати відповідність існуючих результатів їхньої співпраці або процесів роздержавлення і приймати рішення, спрямовані на подолання розбіжностей і повернення до виконання домовленостей.

Всебічне сприяння реалізації великих інфраструктурних проектів з боку державних органів влади – від організаційної підтримки до фінансової не тільки в морських портах, а й в автомобільному, залізничному секторі.

Вдосконалення процедури відбору інвесторів має проходити шляхом зниження бюрократичного навантаження на приватний сектор, підвищення прозорості конкурсів, переслідування корупційних схем отримання контрактів. Однак, поряд зі спрощенням процедур, необхідно розробити ефективну систему критеріїв відбору інвесторів, проводити ретельний аудит їх фінансово-економічного стану, кредитоспроможності, історії участі в аналогічних проектах, позиції щодо дотримання законодавства та вимог безпеки.

Список використаних джерел

1. Господарський кодекс України. (дата звернення: 12.08.2019).
2. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/4709-17> (дата звернення 05.07.2019).
3. Морська доктрина України на період до 2035 року / Кабінет міністрів від 07.10.2009 №1307 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#n12> (дата звернення 08-09.2019).
4. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: вересень 2019).
5. Офіційний сайт «SINGAPORE». URL: <http://www.mpa.gov.sg/>.
6. Офіційний сайт «Адміністрація морських портів України», фінансова звітність. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/>.
7. Арский А.А. Управление внешними рисками логистических систем // Стратегии бизнеса. – 2014. - №1 (3). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlenie-vneshnimi-riskami-logisticheskikh-sistem>.
8. Бондаренко О.С. Управління фінансовими потоками підприємств в умовах логістизації економіки: монографія. К.: Кафедра, 2015. – 520 с.
9. Боняр С.М., Корнійко Я.Р. Міжнародний досвід створення мультимодальних транспортно-логістичних центрів: текст. // Економіка та держава. – 2012. - №3. – С. 32-35.
10. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 2000. – 124 с.
11. ДП «Маріупольський морський торговельний порт». URL: <https://www.marport.net/uk/>.
12. Адміністрація Одеського морського торговельного порту. URL: <http://www.port.odessa.ua/ru/>.
13. ДП «Морський торговельний порт «Южний»». URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua/>.

14. Жерліцин Д.М. Інноваційне управління фінансовою системою підприємства: монографія / Д.М. Жерліцин; за редакцією Ю.Г. Лисенка. – Донецьк: Юго-Восток, 2012. – 256 с.

15. Заложнев А.Ю. Эволюция и принципы построения информационных систем управления предприятием // Программные продукты и системы. - №2. – 2014. – С. 34-38.

16. Захарова. І.В. Основи інформаційно-аналітичної діяльності. – К.: Центр учбової літератури, 2013. – 335 с.

17. Кизим М.О. Збалансована система показників: монографія – Харків: ВД «Інжек», 2007. – 192 с.

18. Класифікатор видів економічної діяльності. URL: http://kved.ukrstat.gov.ua/KVED2010/kv10_i.html.

19. Кожевникова Н.Н. Основы антикризисного управления предприятием Уч. Пособие – Мор. Академия, 2005. – 189 с.

20. Корнієцький О.В. Теоретичні засади розвитку регіональних та міжрегіональних транспортно-логістичних систем. *Бізнес-навігатор*. – 2015. - №1(36). – С. 107-112.

21. Кравченко В.М. Масштабованість систем операцій і стійкість ланцюга поставок як шлях до вирішення проблем у діяльності підприємств. *Економіка і організація управління*. – 2016. – Вип. №4 (24). – С. 209-220.

22. Мандра В.В, Моделювання метасистеми управління транспортним підприємством. *Вісник Одеського національного університету*. – Економіка. – 2017. – Т.22. – Вип. 4 (57). – С. 150-154.

23. Мандра В.В. Анализ сущности и декомпозиция системы управления транспортно-логистическим центром. *Trends of modern science*. – 2016. – Volume 4. Economic science. Sheffield. Science and education LTD – P. 60-63.

24. Мандра В.В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. Тернопільський національний економічний університет. *Економічна думка*. – 2016. 0 Том 24. - №2. – С. 92-97.

25. Мандра В.В. Інноваційні підходи до управління логістичними процесами морського торговельного порту. *Вісник Херсонського державного університету*. – Випуск 27/2017.

26. Мандра В.В. Інформаційно-аналітичне забезпечення процесів управління фінансово-господарською діяльністю морського торговельного порту. *Інтелект XXI*. – 2017. – Випуск № 6.

27. Мандра В.В. Модель фінансової логістики в системі управління морським торговельним портом. *Бізнес-навігатор*. – Випуск 3 (42), 2017. – С. 168-172.

28. Мандра В.В. Моделювання поведінки витрат транспортно-вантажної системи. *Український журнал прикладної економіки*. – 2017. – Том 2. – Випуск 1. – С. 68-76.

29. Мандра В.В. Морський торговельний порт як об'єкт управління. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. – 2017. - № 27.

30. Мандра В.В. Управление развитием персонала транспортно-логистического центра на основе корпоративного университета. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Випуск 20. – 2016. – С. 4-8.

31. Махуренко Г.С. Экономическое регулирование деятельности портов. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. - № 1 (54). – 2016. – С. 5-28.

32. Никитин С.И. Моделирование логистических процессов в условиях риска. *Теорія і практика сервісу: економіка, соціальна сфера, технології*. – 2013. - №1 (15).

33. Офіційний сайт організації ГУАМ URL: <https://mtu.gov.ua/content/organizaciya-za-demokratiyu-ta-ekonomichniy-rozvitok-guam.html>.

34. Панова И.В. Управление операционной логистической деятельностью при взаимодействии железнодорожного и водного транспорта: автореф. на соиск. каучн. степ. к. э. н. – Саратов, 2012. – 24 с.

35. Пармендер Д. Ключові показники ефективності. – М.: ЗАО «ОЛИМП-БИЗНЕС», 2008 р. – 288 с.

36. Пасічник А.М., Кутирєв В.В. Світовий досвід створення транспортно-логістичної інфраструктури: стан та перспективи застосування в Україні. *Вісник Автомобільно-дорожнього інституту*. – Горлівка, 2011. - №2 (13). – С. 121-128.

37. Перебийніс В.І. Транспортний менеджмент і транспортний маркетинг виробничо-комерційної діяльності: монографія. – Полтава: РВВ ПУСКУ, 2009. – 201 с

38. Пилипенко А.А. Організація управління інтегрованими структурами бізнесу в контексті збалансованої системи показників: монографія. – Хакрів: «Дюжек», 2007. – 152 с.

39. Поликарпова М.Г. Статистический подход к оценке логистических рисков промышленных предприятий. *Статистика и экономика*. 2013. - №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/statisticheskiy-podhod-k-otsenke-logisticheskikh-riskov-promyshlennyh-predpriyatiy>.

40. Журнал «Порти України». URL: <https://ports.com.ua/>.

41. Рамперсад К.Х. Универсальная система показателей деятельности: как достигать результатов, сохраняя целостность: Пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес-Букс, 2005. – 352 с.

42. Ремзіна Н.А. Наукові підходи до формування концепції здійснення портової діяльності в Україні. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. - № 2 (55). – 2016. – С. 22-37.

43. Рогоза М.Є. Стратегічний інноваційний розвиток підприємств: моделі та механізми: монографія – Полтава: РКК ПУЕТ, 2011. – 136 с.

44. Ващило А.А. Развитие транспортно-логистической деятельности в ЕС. URL:http://www.elib.bsu.by/bitstream/123456789/104031/1/vashchilo_2014_EU_and_20Republic_of_Belarus.pdf.

45. ISO 22301:2012. Система менеджмента непрерывности бизнеса. Общие требования. – М.: Стандартиформ, 2015. – 28 с.

46. Ситник В.Ф. Системи підтримки прийняття рішень: навч. посіб. – К.: КНЕУ, 2004. – 614 с.

47. Соколов С.С. Математическое и алгоритмическое обеспечение оперативного управления транспортно-логистическими комплексами: автореф. на соиск. научн. степ. к.э.н. – СПб, 2012. – 26 с.

48. Сороко К. Развитие транспортной и таможенной логистики Украины. Таможенное дело и ВЭД: сборник докладов участников СНИЛ «Теория и практика таможенного дела и внешнеэкономической деятельности». – Вып. 1. – Минск: БГУ, 2013. – С. 218233.

49. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.

50. Миротина Л.Б. Эффективность логистического управления: учебник. – М.: Экзамен, 2004. – 448 с.

51. Про закриття морських портів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 16.06.2014 №255. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/z0690-14>.

52. Alexy, O. George, G., Salter, A. J. Cui Bono. The selected revealing of knowledge and its implications for innovative activion. *Academy of Management*. – 2013. - Vol. 38. – No. 2. – P. 270-291.