

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

Кафедра економіки, права та управління бізнесом

РЕФЕРАТ
кваліфікаційної роботи
на здобуття освітнього ступеня магістра
зі спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність»
за освітньою програмою професійного спрямування
«Економіка, планування та управління бізнесом»

на тему: «Перспективи розвитку сільськогосподарської галузі в регіоні
(на прикладі Одеської області)»

Виконавець:

студентка ФЕУП

Веліксар Єлизавета Валеріївна _____
/підпис/

Науковий керівник:

д.е.н, професор

Сментина Наталія Валентинівна _____
/підпис/

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність обраної теми дослідження. Сучасна логістика розглядається як важливе джерело прибутку, зменшення матеріального споживання та підвищення продуктивності праці. Вона не тільки відіграє фундаментальну роль у розвитку економіки України, але й впливає і обмежує всю країну економічною ефективністю. Одночасно з глобалізацією економічних процесів, все більше стає актуальним вивчення логістичної індустрії.

Значення транспортно-логістичної платформи полягає у тому, що країни набувають спроможності не тільки задовольняти свою потребу в логістичних послугах, але й забезпечувати ними інші країни. Основний напрямок розквіту даної галузі та способи її виходу на міжнародний рівень викладено у Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, також згадується в Національній транспортній стратегії України на 2030 рік.

В умовах ринку розгляд логістичної діяльності є необхідною умовою ефективного функціонування цілого підприємства. Оцінка ефективності логістичної діяльності викликає значний інтерес у вітчизняних та зарубіжних науковців через високу значущість логістики, як інструменту оптимізації результатів діяльності господарюючих суб'єктів. Розробка та аналіз критеріїв оцінки ефективності логістичної діяльності підприємства дадуть чітке уявлення про перспективи його подальшого розвитку.

Проблеми функціонування транспортної логістичної системи розглядали у своїх наукових роботах багато дослідників. У їх числі необхідно відмітити таких основних: А.Б. Анікін [4], М.Ю. Григорак, Л.В. Костюченко [5], В.В. Дибська [6], Н. О. Бутакова [8], А. М Котенко [9], Т. О. Колянковська та інші.

Мета і завдання дослідження. Метою кваліфікаційної роботи є узагальнення теоретичних основ і розробка практичних рекомендацій, спрямованих на вдосконалення припортової логістичної інфраструктури.

Відповідно до мети у роботі було поставлено та вирішено наступні завдання:

- 1) з'ясовано сутність поняття транспортної логістичної системи України, досліджена її структура;
- 2) узагальнено особливості інтермодальних залізничних перевезень та проаналізовано їх правове регулювання;
- 3) виявлені особливості правового регулювання комбінованих перевезень вантажів в Україні;
- 4) надана загальна характеристика діяльності підприємства з організації взаємодії портових та припортових станцій
- 5) досліджено внутрішнє та зовнішнє середовище функціонування підприємства;
- 6) здійснено аналіз стану розвитку припортової логістичної інфраструктури в регіоні;
- 7) розглянуто та запропоновано напрями підвищення організації ефективної логістичної діяльності виробничого підрозділу;

8) надані пропозиції відносно оптимізації простоїв вантажних вагонів для організації ефективної логістичної діяльності;

9) розрахована ефективність заходів капітальних інвестицій в оновлення рухомого складу підприємства;

10) обґрунтовано ефективність запропонованих заходів та визначено їх економіко-логістичний ефект.

Об'єктом дослідження є логістична та фінансово-економічна діяльність Виробничого підрозділу «Дирекція залізничних перевезень з організації взаємодії портових та припортових станцій».

Предмет дослідження – сукупність теоретичних та прикладних аспектів ефективної діяльності припортової логістичної інфраструктури.

Методи дослідження. В роботі застосовувались такі методи наукових досліджень:

1) вивчення теоретичних джерел, яке дозволило дослідити наукові праці для найбільшого освоєння основних принципів вдосконалення логістичної системи;

2) спостереження за поточною логістичною діяльністю виробничого підрозділу «Дирекція залізничних перевезень з організації взаємодії портових та припортових станцій», аналіз його фінансово-економічного стану, основних показників ефективності логістичної діяльності, окремих логістичних факторів впливу на чистий дохід підприємства;

3) формалізація підсумків спостереження та запропонування дієвих заходів щодо підвищення ефективності логістичної діяльності підприємства;

4) аналіз і прогнозування отриманих результатів;

5) узагальнення та порівняльний аналіз результатів.

Інформаційна база дослідження. В якості інформаційної бази виступали нормативно-правові акти, що регулюють розвиток транспортно-логістичної системи в Україні, статут АТ «Укрзалізниця», монографії та наукові праці українських та зарубіжних вчених з проблематики розвитку транспортно-логістичної системи, офіційні матеріали АТ «Укрзалізниця», дані щорічної звітності виробничого підрозділу «Дирекція залізничних перевезень з організації взаємодії портових та припортових станцій».

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (50 найменування). Загальний обсяг роботи становить 79 сторінок. Основний зміст викладено на 75 сторінках. Робота містить 19 таблиць, 9 рисунків.

Публікації та апробація результатів дослідження. Опубліковано наукову роботу: Проблеми інтермодальних залізничних перевезень в Україні. *Науковий студентський вісник. Одеський національний економічний університет.* Факультет економіки та управління підприємництвом. 2020.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі *«Теоретичні аспекти функціонування та розвитку припортової логістичної інфраструктури»* розглянуто сутність поняття транспортної логістичної системи України, досліджена її структура, узагальнено особливості інтермодальних залізничних перевезень та виявлені особливості правового регулювання комбінованих перевезень вантажів в Україні.

У другому розділі *«Дослідження внутрішнього та зовнішнього середовища функціонування виробничого підрозділу «Дирекція залізничних перевезень з організації взаємодії портів та припортових станцій»* надана загальна характеристика діяльності підприємства, здійснено аналіз стану розвитку припортової логістичної інфраструктури в регіоні. Досліджено внутрішнє та зовнішнє середовище функціонування підприємства.

У третьому розділі *«Економічне обґрунтування шляхів розвитку припортової логістичної інфраструктури»* розглянуто та запропоновано напрями підвищення організації ефективної логістичної діяльності виробничого підрозділу. Надані пропозиції відносно оптимізації простоїв вантажних вагонів для організації ефективної логістичної діяльності. Розрахована ефективність заходів капітальних інвестицій в оновлення рухомого складу підприємства та обґрунтовано ефективність запропонованих заходів та визначено їх економіко-логістичний ефект.

ВИСНОВКИ

У роботі досліджуються теоретичні, методичні та прикладні аспекти економічного обґрунтування шляхів розвитку припортової логістичної інфраструктури:

1) Визначено, що транспортно-логістична система представляє собою інтегровану багаторівневу та багатофункціональну сукупність суб'єктів діяльності транспортно-логістичної галузі країни, яких об'єднує мета оптимізувати вантажопотоки за мінімальних витрат з максимально вигідними умовами за умови забезпечення високої якості надання транспортно-логістичних послуг. Значення транспортно-логістичної платформи полягає у тому, що країни набувають спроможності не тільки задовольняти свою потребу в логістичних послугах, але й забезпечувати ними інші країни.

2) Досліджено, що змішані перевезення, які умовно називають «від дверей до дверей», котрі заплановуються та забезпечуються під єдиним керівництвом одного центру, називаються «інтермодальними перевезеннями». Інтермодальні перевезення характеризуються такими властивостями: якнайменше два види транспорту приймають участь; відносини між «центрами» та вантажовласниками врегульовуються договором, де вісвітлюються обов'язки «центру» за цілісність вантажів та обмеження термінів його доставки, також фіксується тарифна плата за послуги вцілому, які «центр» надає вантажовласнику, такий тариф називається наскрізним.

3) Визначено що на сьогоднішній день в Україні окремого закону, що регламентує перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, на жаль, не прийнято, хоча на рівні законопроекту такі спроби робилися. Нині окремі питання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, що здійснюється різними видами транспорту на підставі одного документа, регламентуються рядом нормативно-правових актів загального і спеціального характеру. Існує низка прогалин і суперечностей у законодавстві, яке регламентує відповідний вид перевезень.

4) Для розробки практичних пропозицій підвищення організації ефективної логістичної діяльності обрано підприємство, основним напрямом діяльності якого є перевезення вантажів в Одеському, Миколаївському й Херсонському регіонах та співпраця з портами з метою підвищення ефективності взаємодії залізничного та морського транспорту для якісного й швидкого обслуговування місць стикування «залізниця – морські та річкові порти».

5) В ході аналізу з'ясовано, що перевагами ДН-5 є володіння розвиненою інфраструктурою на портових станціях, можливість організувати максимальне комплексне обслуговування клієнтів, високий рівень довіри клієнтів завдяки репутації Укрзалізниці як надійного контрагента з високими стандартами ведення бізнесу. Але фінансово-економічний стан підприємства не є задовільним, тому виробничий підрозділ вимагає оптимізації та вдосконалення поточної політики підприємства. Зокрема, для підвищення ефективності логістичної діяльності на підприємстві варто розробити дієві заходи, які були б спрямовані на залучення капітальних інвестицій та підвищення річних обсягів відправлених вантажів.

6) Враховуючи перспективи розвитку економіки України та позитивні тенденції на ринку морських перевезень вантажів, які спостерігаються останнім часом, а також плани по удосконаленню діяльності морських портів, можна стверджувати, що в майбутньому очікуються сприятливі умови для розширення діяльності ДН-5.

7) У результаті комплексного аналізу, який зазначений в другому аналітичному розділі роботи, було поставлено завдання розробки заходів для підвищення ефективності логістичної діяльності та збільшення частки ринку вантажних перевезень залізничним транспортом. Першим напрямком організації ефективної логістичної діяльності було вирішено застосувати скорочення простоїв вантажних вагонів під вантажно-розвантажувальною операцією. Також було запропоновано збільшити капітальні інвестиції, порівняно з планом ДН-5, на придбання напіввагонів та включити тяговий рухомий склад, якого в плані ДН-5 не передбачається.

8) Аналіз видів вантажних вагонів ДН-5 показав, що контейнерні вагони складають найбільшу частку (29%) в загальній структурі вагонів підприємства, тому оптимізація їх роботи є вигідним рішенням для прискорення обороту вагону та збільшення обсягів вантажних робіт. Для реалізації цього заходу пропонувалась закупівля нових навантажувачів, які по технічним характеристикам значно випереджають базову модель навантажувачів підприємства. В процесі розрахунків

було визначено, що в результаті введення нової моделі навантажувача простої скоротяться на 3,6 год. та оборотність вагонів на рік збільшиться на 0,15 діб.

9) Щодо другого заходу, згідно з ДН-5 на 5 років планується залучити в експлуатаційний парк близько 56,7 тис. вантажних вагонів, або в середньому 11340 вагонів кожен рік. В результаті впровадження заходів робочий парк вагонів збільшиться на 2%, тому показники логістичної діяльності, такі як середньодобова робота залізниці, вантажопотік, навантаження вагонів теж збільшаться на 2%. В результаті цього обсяги вантажних перевезень збільшаться на 14%, порівняно з 2019 роком, а зміна чистого доходу складе +9833028,393 тис. грн.

10) При порівнянні показників логістичної діяльності до та після впровадження запропонованих заходів було виявлено, що робочий парк вагонів після їх застосування збільшиться на 10,8%, середньодобова робота залізниці – на 12,5%, навантаження – 16,4%, вантажопотік – на 40%, первісна вартість – 17,9%, тоді як оборот навантаженого вагону скоротиться на 0,15 діб. Проаналізувавши економічні та логістичні показники до та після впровадження запропонованих заходів, було з'ясовано, що отримані результати свідчать про їх ефективність в організації ефективної логістичної діяльності підприємства.

АНОТАЦІЯ

Велісар Є.В. «Економічне обґрунтування шляхів розвитку припортової логістичної інфраструктури (на прикладі вантажних залізничних перевезень)».

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра зі спеціальності 076 «Підприємництво, торгівля та біржова діяльність» за освітньою програмою професійного спрямування «Економіка та планування бізнесу». Одеський національний економічний університет. Одеса, 2020.

Кваліфікаційна робота складається з трьох розділів. Об'єкт дослідження – логістична та фінансово-економічна діяльність виробничого підрозділу «Дирекція залізничних перевезень з організації взаємодії портових та припортових станцій».

У роботі розглядаються сукупність теоретичних та прикладних аспектів ефективної діяльності припортової логістичної інфраструктури.

Проаналізовано стан та особливості транспортно-логістичної інфраструктури і визначено фактори та умови формування сприятливого середовища для розвитку.

Визначено проблеми та перспективні напрями розвитку інтермодальних перевезень; запропоновано заходи з підвищення організації ефективної логістичної діяльності виробничого підрозділу.

Ключові слова: інтермодальні перевезення, залізниця, транспортно-логістична інфраструктура, логістика, аналіз, ефективність.

ANNOTATION

Veliksar E.V. « Economic substantiation of ways of development of port logistics infrastructure (on an example of freight railway transportations) ».

Thesis for Master degree in specialty 076 «Entrepreneurship, Trade and Stock Exchanges» under the master's program «Economics, Planning and Business Management». Odessa National Economics University. Odessa, 2020.

Thesis consists of three chapters. Object of study is logistic and financial activity of the subdivision "Directorate of Railroad Transportation from the Organization of Intermodal Port and Port Stations".

The work deals with the theoretical aspects of development theoretical and applied aspects of efficient operation of port logistics infrastructure.

The tendencies and peculiarities of the development of transport and logistic infrastructure and the factors and the conditions for the formation of a favorable environment for development are determined.

The problems and perspective directions of development of intermodal transportations are defined; measures to improve the organization of efficient logistics activities of the production unit are proposed.

Key words: intermodal transport, railway, transport and logistics infrastructure, logistics, analysis, efficiency.