

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

Кафедра маркетингу та міжнародної логістики

РЕФЕРАТ
кваліфікаційної роботи
на здобуття освітнього ступеня бакалавр
зі спеціальності 075 Маркетинг
за освітньою програмою – Міжнародна логістика
на тему: «Перспективи розвитку логістичної інфраструктури Одеської
області у повоєнний період»

Виконавець:

студент 46/1 групи
ФМЕ

Стоянов Владислав Юрійович

/підпис/

Науковий керівник:

к.е.н., доцент

Жарська Ірина Олександрівна

/підпис/

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність дослідження. Одеська область – найбільший регіон України, що має вихід до Чорного моря та має величезний потенціал для розвитку логістичної інфраструктури. Одеський порт відіграє важливу роль у морських перевезеннях, забезпечуючи сполучення з різними країнами та континентами. Однак розвиток логістичної інфраструктури не зупиняється на порту. Вона також включає в себе мережі автомобільних доріг, залізниць, аеропортів та складів, які повинні бути ефективно організовані для оптимізації транспортування та зберігання товарів.

Повномасштабна російська війна проти України внесла свої корективи у розвиток національної транспортної мережі держави. Логістика та забезпечення країни товарами різної категорії та номенклатури стали дуже актуальними питаннями порядку денного, оскільки стандартні та традиційні шляхи постачання необхідної продукції були видозмінені через ведення бойових дій. У цьому контексті постає питання не тільки в належному функціонування логістичної інфраструктури Одеської області, а й подальшого розвитку ряду логістичних проєктів регіону.

Постає важливе питання щодо комплексного відновлення цілої логістичної системи регіону, яка включає в себе функціонування автомобільного, залізничного, водного й повітряного транспортів та інфраструктури, що обслуговує їх: дороги, мости, порти, колії, зупинки, термінали, порти, летовища тощо. Диверсифікація логістичних операцій, а також оптимізація логістичної інфраструктури в реаліях воєнного та повоєнного часу є одним із пріоритетним шляхом розвитку сталого економічного зростання України у майбутньому. Дослідження показує, як повномасштабна війна вплинула на логістичну систему Одеського регіону. Були запропоновані конкретні проєктні рішення щодо покращення загального стану логістичної інфраструктури регіону, зокрема через інтеграцію вітчизняної транспортної мережі до загальноєвропейської міжнародної транспортної системи.

Метою кваліфікаційної роботи є детальне дослідження логістичної інфраструктури Одеської області та надання пропозицій з її розвитку у повоєнний період.

Для виконання мети дослідження були поставлені наступні **завдання**:

- Дати загальну характеристику логістичній інфраструктурі Одеської області;
- Виявити чинники, що впливають на формування логістичної інфраструктури;
- Визначити вплив воєнних дій на логістичні інфраструктуру Одещини;
- Проаналізувати статистичні показники функціонування транспортно-логістичного комплексу регіону в період з 2021 по 2023 рр.;
- Навести конкретні пропозиції та рекомендації щодо подальшої перспективи розвитку логістичної інфраструктури Одеської області у повоєнний період.

Об'єктом дослідження є Установа «Агенція регіонального розвитку Одеської області», яка займається розробкою та впровадженням проєктів, що пов'язані з розвитком Одеського регіону в різних галузях.

Предметом дослідження є логістична інфраструктура Одеської області та визначення перспективних напрямків її розвитку у повоєнний період.

Методи дослідження. Методами даного дослідження є опис, пояснення, системний аналіз, розрахунково-аналітичний метод, прогнозування, синтез, графічний.

Інформаційна база дослідження. Інформаційною базою, що стали основою даного дослідження, є роботи вітчизняних і зарубіжних дослідників у сфері логістики, економіки, транспорту, законодавчі акти України, інформація, що була надана Установою «Агенція регіонального розвитку Одеської області», статистична інформація від Головного управління статистики Одеської області, Державної служби статистики, а також дані від інших державних органів та установ.

Структура та обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (література з логістики, періодичні видання, дані органів державної статистики, звітність підприємства). Загальний обсяг роботи становить 91 сторінка. Основний зміст викладено на 80 сторінках. Робота містить 22 таблиці, 26 ілюстрацій.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У першому розділі *«Загальна характеристика логістичної інфраструктури»* розглянуто теоретичні аспекти логістичної інфраструктури, визначено чинники, що впливають на її формування, надано характеристику логістичної інфраструктури в залежності від виду транспорту.

У другому розділі *«Характеристика логістичної інфраструктури Одеської області»* було описано діяльність і надана аналітика діяльності Установи «Агенція регіонального розвитку Одеської області», яка займається формуванням проєктних пропозицій щодо покращення Одеського регіону у багатьох напрямках (логістика, енергоефективність, аграрний сектор, туризм, промисловість тощо), а також був проведений детальний і вичерпний аналіз логістичної інфраструктури Одеської області, визначено вплив воєнних дій на її поточний стан.

У третьому розділі *«Перспективи повоєнного розвитку логістичної інфраструктури Одещини»* були визначені основні напрями покращення логістичної інфраструктури Одеського регіону у післявоєнний період, були розглянуті транспортно-логістичні проєкти повоєнного розвитку Одеської області, а також сформовано пропозицію, яка б об'єднувала всі ці та майбутні проєктні рішення у єдиний «Бессарабський коридор».

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволило зробити висновки, серед яких можна виділити наступні:

1. Логістична інфраструктура – це сукупність усіх елементів і засобів, що беруть участь у просторовому та часовому перетворенні логістичних потоків в єдину систему переміщення матеріальних та інформаційних ресурсів. Це поняття охоплює величезний спектр елементів, що мають при собі різний функціонал та цільове спрямування: від складування до переміщення і транспортування. В широкому розумінні під логістичною інфраструктурою можна виділити такі об'єкти, як

транспортні мережі, залізничні колії та станції, склади, елеватори, морські та річкові порти, аеропорти, автомобільні дороги тощо.

2. Серед чинників, що впливають на формування логістичної інфраструктури, можна виділити такі:

- Географічне положення;
- Рівень економічного розвитку регіону чи країни в цілому;
- Попит на логістичні послуги;
- Рівень технологічного розвитку;
- Розвиток торговельних відносин між країнами та регіонами світу;
- Правова та регуляторна база;
- Фінансування (державне, приватні інвестиції, фінансування від міжнародних фінансових установ);
- Рівень конкуренції на ринку логістичних послуг;
- Інформаційне забезпечення.

3. Кожен об'єкт логістичної інфраструктури має свою специфіку в залежності від того виду транспорту, який від обслуговує. Так, наприклад, складовими логістичної інфраструктури автомобільного транспорту є дорожні мережі, пункти завантаження та розвантаження, станції технічного обслуговування, пункти пропуску через кордон, паркувальні місця та заправки; складовими логістичної інфраструктури залізничного транспорту є залізничні станції, термінали, залізничні колії, рухомий склад, об'єкти електропостачання, об'єкти сигналізації та зв'язку; складовими логістичної інфраструктури водного транспорту є порти, судна, морські термінали, портове обладнання, комунікаційні, безпекові та допоміжні споруди; складовими логістичної інфраструктури повітряного транспорту є аеропорти, авіаційні термінали, сторонні служби.

4. Установа «Агенція регіонального розвитку Одеської області» є важливою ланкою, яка постає посередником між державою, замовниками, інвесторами та бізнесом, створюючи необхідні умови для супроводу та реалізації проектів, що спрямовані на розвиток Одеського регіону. Її робота є важливою у контексті децентралізації та розвитку територіальних громад області.

5. При аналізі поточного стану логістичної інфраструктури в Одеській області було показано, що логістична інфраструктура в регіоні наразі має певні переваги, але також має певні обмеження та виклики. Позитивним аспектом є наявність портово-логістичного комплексу в Одесі, одного з найбільших портів на узбережжі Чорного моря. Комплекс забезпечує ефективне транспортне сполучення для зовнішньоекономічних зв'язків регіону та обслуговує експортні та імпорتنі потреби регіону. Якщо говорити про вплив військових дій в Україні на стан логістичної інфраструктури Одещини, то можна відзначити, що значно постраждав морегосподарський комплекс. Це сталося через блокування російським військовим флотом української ділянки акваторії Чорного моря, а також її мінування. Небезпека, що викликана подібними діями, унеможливила повноцінну роботу портів Одеси, Чорноморська, Южного. Як результат, загальний обсяг переробки вантажів в Одеській області впав удвічі. Натомість держава й експортери почали шукати альтернативні шляхи дистрибуції власної продукції.

6. Окремо були проаналізовані порти Дунайського регіону України. Ці порти показали значні показники вантажопереробки, збільшивши, загалом, показники обробки вантажів у три рази. Тому і держава, і приватні вітчизняні й іноземні інвестори почали розглядати порти Дунайського кластеру як нові перспективні транспортно-логістичні проекти, які у майбутньому можуть забезпечувати основні потреби держави в експорті й імпорті продукції. Стратегічною задачею є реалізація проектів в рамках покращення транспортно-логістичної інфраструктури Дунайського регіону через залучення державних і приватних інвестицій у регіон.

7. Зважаючи на ті проблеми та виклики, які постали перед Одеським регіоном, було виділено два основні шляхи повоєнного розвитку логістичної інфраструктури області:

- Розвиток логістичної інфраструктури автомобільного і залізничного транспорту;

- Розвиток логістичної інфраструктури портів Дунайського кластеру.

8. Основними шляхами покращення логістичної інфраструктури автомобільного та залізничного транспорту є:

- Мінімізувати невідповідність обсягів вантажоперевезень автомобільним транспортом через Одеську область з пропускнуою спроможністю пунктів перепустки шляхом збільшення кількості пунктів перепустки та перерозподілу вантажопотоків;

- Зробити пряме транспортне сполучення з пунктами перепустки через Румунію шляхом побудови мостового переходу через Дунай, що ліквідує перепробіг на трасі E87;

- Реконструкція мостового переходу через Дністровський лиман;

- Розробка єдиної залізничної ділянки, яка б сполучала всю Одеську область без об'їзду зі сторони Молдови;

- Модернізація залізничних колій і перехід на європейський стандарт залізниці.

9. Основними шляхами покращення логістичної інфраструктури портів Дунайського регіону є:

- Збільшення потужностей переробного, навантажувально-розвантажувального комплексів портів Рені й Ізмаїл;

- Збільшення пропускнуої здатності Сулинського каналу та каналу вздовж гирла Швидке;

- Організація єдиної ефективної зв'язки «залізниця-порт».

10. Єдиною комплексною пропозицією є організація «Бессарабського коридору», який об'єднує в собі такі проектні рішення, як:

- Будівництво мостового переходу з підходами через ріку Дунай для забезпечення автомобільного сполучення між державами Україна, Румунія, Болгарія та Туреччина (Україна, с. Орлівка – Румунія, м. Ісакча);

- Будівництво залізничної ділянки Ізмаїл-Рені;

- Реконструкція ділянки Білгород-Дністровський-Ізмаїл.

11. Пропозиція «Бессарабського коридору» передбачає інтеграцію всіх запропонованих рішень щодо покращення логістичної інфраструктури півдня Одещини у єдину логістичну систему. Прогнозованим ефектом від роботи цього коридору є збільшення вантажообігу автомобільного транспорту, зменшення тарифу на перевезення вантажів, зниження часу доставки вантажів, збільшення загальної

потужності коридору, збільшення пропускної здатності судів у гирлі Дунаю, збільшення потужностей портів Дунайського кластеру. Як результат, пропускна спроможність коридору сягне 87,100 тонн на добу, чистий прибуток українських портів Дунаю – більше 1,5 млрд грн.

Загалом, пропозиція «Бессарабського коридору» дозволить збільшити інвестиційну привабливість регіону, покращить соціально-економічний стан Одеської області за рахунок створення більшої кількості робочих місць, збільшить загальний вантажообіг в регіоні, збільшить показники експорту, імпорту, приймання, зберігання, обробки та перевалки вантажів у портах Чорного моря та Дунайського кластеру, вирішить проблеми транспортного колапсу вантажних автомобілів (особливо на кордоні з Румунією) та покращить показники економічного зростання як Одеського регіону, так і держави в цілому.