

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

Кафедра міжнародних економічних відносин

**РЕФЕРАТ**  
**кваліфікаційної роботи**  
**на здобуття освітнього ступеня бакалавра**  
зі спеціальності 292 Міжнародні економічні відносини  
за освітньою програмою «Міжнародна економіка»

**НА ТЕМУ: УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ МОРСЬКИХ  
ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ В ОДЕСЬКОМУ РЕГІОНІ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ  
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНА-ЄС**

**Виконавець:**

студентка 43 гр. ФМЕ  
Бондар Діана Олегівна

\_\_\_\_\_  
/підпис/

**Науковий керівник:**

к.е.н, доцент  
Уханова Інна Олегівна

\_\_\_\_\_  
/підпис/

**ОДЕСА – 2022**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність кваліфікаційної роботи.** Не останнє місце у функціонуванні та розвитку регіону займає система морських перевезень, яка, забезпечуючи зв'язок виробництва й споживання, є каталізатором активності економіки й руху товарно-матеріальних потоків, підтримує мобільність робочої сили та задовольняє потреби у морських вантажоперевезеннях. Розвинена система вантажоперевезень є базою для територіального розподілу праці, обумовлює динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку як окремих регіонів, так і країни в цілому. Проте сучасна система морських вантажоперевезень України та її регіонів переживає період системної кризи, оскільки стан інфраструктури і рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання послуг. Це знижує ефективність функціонування системи вантажоперевезень регіону та зумовлює необхідність подальшого розвитку системи вантажоперевезень регіону як невід'ємної складової його інфраструктури.

**Мета кваліфікаційної роботи.** На основі аналізу системи морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС розробити рекомендації щодо їх удосконалення.

Для досягнення мети було сформульовано наступні **завдання**:

- досліджено поняття та структурні особливості регіональної системи морських вантажоперевезень;
- узагальнено чинники впливу на регіональну систему морських вантажоперевезень в умовах інтеграції;
- узагальнено методи аналізу регіональної системи морських вантажоперевезень;
- надано характеристику системи морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС
- проведено аналіз стану та динаміки системи морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС;

- проведено аналіз чинників впливу на систему морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС;
- запропоновано шляхи удосконалення системи морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС.

**Об'єктом дослідження** є система морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС та процес її удосконалення.

**Предметом дослідження** є теоретичні основи та практичні рішення щодо удосконалення системи морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС.

**Методи дослідження.** Методологічною основою кваліфікаційної роботи є теоретичні положення економічної науки та праці вчених-економістів в галузі міжнародних морських вантажоперевезень. При написанні роботи використано загальнонаукові та спеціальні методи: узагальнення та синтезу, порівняльного, статистичного та економічного аналізу, SWOT-аналіз. Робота здійснена з використанням офісного пакету MS Office - Microsoft Excel.

**Інформаційна база дослідження.** Джерелами, що слугували основою дослідження данної роботи є видання українських і зарубіжних учених, а саме Є.М.Ахромкіна, К.А.Андрющенко, М.Н.Бідняк, В.Г.Галабурди, П.Ф.Горбачова, А.О.Дергоусова, В.Л.Дикань, Д.В.Дорокевич, Н.О.Іксарова, І.І.Кара, В.С.Козлова, О.П.Кравченко, Н.В.Кудрицької, Ю.В.. Макогона, В.М..Назаренко, Ю.С.Рогозян, Є.А.Сафронова, О.Є.Соколової, Л.Г.Чернюк, Н.Ю.Ткаченко та ін.

Основу дослідження склали Закони України, Укази Президента України, Постанови Верховної Ради та Кабінету Міністрів України, нормативні документи регіональних органів влади з питань розвитку транспортної системи регіону.

**Практичне значення результатів кваліфікаційної роботи:** окремі результати дипломної роботи, отримані висновки та пропозиції були прийняті до практичного використання Інститутом ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України.

**Структура та обсяг роботи.** Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (52 найменування). Загальний обсяг роботи становить 96 сторінок. Основний зміст викладено на 90 сторінках. Робота містить 15 таблиць, 11 рисунків.

**Публікації та апробація результатів дослідження.** За результатами виконання кваліфікаційної роботи опубліковано статтю: Бондар Д. «ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕННЯ» // Збірник наукових робіт за підсумками студентської дистанційної науково-практичної конференції «Минуле, Сучасне, Майбутнє», Випуск 12. Одеса: ОНЕУ, 2022. – 301 с.

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ**

У першому розділі **«ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ОСНОВА РЕГІОНАЛЬНОЇ СИСТЕМИ МОРСЬКИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ»** проводяться дослідження теоретичних основ регіональної системи морських вантажоперевезень, проводиться критичний огляд наукових підходів до визначення означеної категорії. Розглянуто чинники, що впливають на регіональну систему морських вантажоперевезень в умовах інтеграції. Досліджено методи аналізу регіональної системи морських вантажоперевезень.

У другому розділі **«АНАЛІЗ СИСТЕМИ МОРСЬКИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНА-ЄС»** проаналізовано систему морських вантажоперевезень Одеського регіону, здійснено аналіз чинників впливу на систему морських вантажоперевезень, надано аналіз стану та динаміки системи морських вантажоперевезень Одеського регіону.

У третьому розділі **«ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ МОРСЬКИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНА-ЄС»**

запропоновано заходи, що мають привести до удосконалення та підвищення ефективності системи морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС.

### **ВИСНОВКИ**

Після проведення у кваліфікаційній роботі дослідження можна дійти наступних висновків.

Ринок морського транспорту є сферою економічних відносин між постачальниками і споживачами продукції морських транспортних підприємств. Сектори діючого ринку морського транспорту, що виділяють за певними ознаками, відображають систему економічних взаємовідносин між постачальниками, споживачами і компаніями допоміжного сервісу. Основами функціонування сектору є конкуренція, кооперація та інтеграція. Європейський досвід функціонування транспортної системи показує, що визначальним напрямом мінімізації витрат і об'єднання учасників процесу доставки вантажів є організація транспортних мультимодальних перевезень.

Якщо розглядати загальні чинники, що впливають на морські перевезення морським транспортом, то слід вказати, що вони поділяються на: чинники, які безпосередньо впливають на систему (прямого впливу) – це чинники зовнінього середовища, які безпосередньо впливають на ринок морських вантажоперевезень та чинники, що опосередковано впливають на систему (непрямого впливу), не здійснюють прямого впливу, але їх вплив може виявитися в будь-який момент. Складність інтеграції у сфері морських вантажоперевезень обумовлює необхідність застосування комплексного підходу.

Планування, облік і аналіз діяльності транспорту неможливі без комплексу показників, за допомогою яких вимірюються обсяг і якість його роботи, перш за все це показники перевізної роботи транспорту. Ефективність інтеграції транспортно-логістичної галузі в міжнародну економіку визначається за допомогою різних методів оцінки самої галузі, показників ефективності виконаного експорту, економічної рентабельності експортних витрат, рівнем прибутку від експорту в загальному прибутку або через SWOT-аналіз, проте на сьогодні єдиного підходу в міжнародній економіці не має.

Геополітичне положення Одещини обумовлене як вигідним транспортногеографічним розміщенням, так і зростаючою активізацією її участі у великих європейських міжрегіональних організаціях - Асамблеї Європейських Регіонів і Робітничої Співдружності Придунайських країн. Будучи частиною морського фасаду країни, Одеська область значною мірою сприяє активній участі України в роботі країн-членів Чорноморського Економічного Співробітництва (ЧЕС).

Одеська область та її порти знаходиться в зоні уваги глобальних портових операторів NHLA International, DP World, які готові інвестувати в українську портову інфраструктуру і поліпшення операційної ефективності процедур в портах. В портах області реалізуються інвестиційні проекти за участю світових компаній Cargill (США), Louis Dreyfus Company (Франція), NHLA International (Німеччина), Kernel, RISOIL S.A та ін.

Положення щодо транспорту в Угоді про асоціацію між Україною та ЄС передбачені: 1. У Розділі IV “Торгівля і питання, пов’язані з торгівлею”. Головним чином, в контексті лібералізації транспортних послуг, включаючи міжнародний морський транспорт (морські перевезення між портами України) та держав-членів ЄС чи третіх країн), передумов для взаємного доступу на ринок для автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту, а також авіаційного транспорту.

За переробкою усіх видів вантажів лірідерами є оператори та сюрвеєри МП «Південний» (61664,81 тис.т), крім того лише у цьому порті спостерігається позитивна динаміка надання послуг за результатами 2020 року (+7802,3 тис.т). На

другому місці - оператори та сюрвеєри МП «Чорноморськ», на третьому – Одеського морського порту.

Можна зробити висновок, що за переробкою наливних вантажів лірідерами є оператори та сюрвеєри МП «Південний» (5319,68 тис.т), крім того лише у цьому порті спостерігається позитивна динаміка надання послуг за результатами 2020 року (+1026,03 тис.т). На другому місці - оператори та сюрвеєри Одеського морського порту, на третьому – МП «Чорноморськ», однак постачальникам послуг з оброблення та перевезення вантажів з цих портів не вдалось зростити обсяг послуг. Відмітимо, що Білгород-Дністровський порт таких послуг взагалі не надає.

Можна зробити висновок, що за переробкою суховантажних сипучих вантажів лірідерами є оператори та сюрвеєри МП «Південний» (51742,94 тис.т), так само, як у попередньому аналізі можна відмітити, що лише у цьому порті спостерігається позитивна динаміка надання послуг за результатами 2020 року (+6337,71 тис.т). На другому місці - оператори та сюрвеєри МП «Чорноморськ», на третьому - Одеського морського порту, однак постачальникам послуг з оброблення та перевезення вантажів з цих портів також не вдалось зростити обсяг послуг

Можна зробити висновок, що за переробкою суховантажних сипучих вантажів лірідерами є оператори та сюрвеєри Одеського морського порту (13963,43 тис.т), причому портовим операторам вдалось наростити обсяги послуг за результатами 2020 року (+1195,23). На другому місці - оператори та сюрвеєри МП «Чорноморськ», на третьому – Південний.

Українські порти Чорного та Азовського морів заблоковані через російську війну. Раніше на них припадало дві третини зовнішньої торгівлі України.

Спорожніли причали, доки, перевалочні та митні майданчики - так виглядають українські порти заблоковані від перших дій війни через російську агресію в Чорному і Азовському морях. З 27 лютого уряд заклав їх акваторії, а за два місяці був змушений повністю закрити чотири порти, які лишились на окупованих територіях.

Фактично з перших годин російських атак судноплавство в українських прибережних водах стало вкрай небезпечним через атаки російських військових

кораблів та мінування водних шляхів. Таким чином біля причалів та на рейдах застрягли близько 100 вантажних судна з екіпажами як з українських так і іноземних моряків.

У заблокованих портах Одеської області, над якими зберігає контроль АМПУ і досі стоїть приблизно 70 суден. Третина іноземних екіпажів і досі лишається на своїх судах. У перші дні активних обстрілів, вони навіть жили в портових бомбосховачах, але з часом звикли і нині рідко сходять на берег. Більшість працівників портів відправили у вимушений простій, адже порти стали не тільки небезпечними, але й посилено охороняються.

Через морські порти проходило щонайменше дві третини від загального обсягу української зовнішньої торгівлі - в січні 2022 року через них проходило в середньому півмільйона тонн вантажів за день. Уже за перші два тижні війни обсяги перевалки скоротились на 420 тисяч тонн.

Процеси реформування економіки, які відбуваються в Україні протягом останніх двадцяти років, призвели до суттєвих перетворень організаційно-економічних механізмів функціонування багатьох підприємств та галузей, серед яких присутній морський транспорт.

Основні напрями у формуванні організаційно-економічного механізму забезпечення конкурентоспроможності морського транспорту за умов перерозподілу ринку морських вантажних перевезень.

Основними завданнями, що підлягають вирішенню, при цьому, є:

- виділення основних напрямів дослідження факторів підвищення конкурентоспроможності морського транспорту;
- визначення системи заходів спрямованих на підвищення конкурентоспроможності морського транспорту;
- визначення основних аспектів організаційно-економічного механізму розвитку морського транспорту.

Підвищення конкурентоспроможності морського транспорту в основі базується на потребах ринків, які він обслуговує, а також використання наявних ресурсів для збільшення попиту з боку цих ринків.



Визначили 4 основні аспекти у формуванні організаційно-економічного механізму:

1. Забезпечення достатніх потужностей для переробки вантажів.
2. Досягнення економічної ефективності розвитку портової інфраструктури.
3. Досягнення міжнародної конкурентоспроможності послуг морських портів.
4. Забезпечення безпечного функціонування та розвитку морського транспорту.

Ефективність регулюючих впливів передбачає використання адміністративно-правових та організаційно-економічних методів, які ґрунтуються на нормативно-правових документах.

Виділяють адміністративно-правові та економічні методи, як розділяють на прямий та непрямий вплив. Дані методи передбачають визначення меж території та акваторії морського порту, забезпечення безпеки в морському порту, регулювання земельних відносин та питань власності на об'єкти інфраструктури морського транспорту. Серед організаційних методів – визначення регіональних компетенцій органів влади щодо регулювання діяльності морського транспорту, що дозволяють усунути дублювання їх повноважень.

Запропонований організаційно-економічний механізм враховує специфіку діяльності морського транспорту, процеси реформування, а також сучасні інструменти забезпечення морського транспорту як складної транспортно-логістичної системи регіону, до якої інтегровані суб'єкти бізнесу, регіональної влади, транспортні мережі, інвестиційні підприємства та ін.

При цьому морський транспорт регіону розглядається як комплексна характеристика, яка формується в наслідок взаємодії зовнішніх та внутрішніх факторів середовища, ефективне використання яких забезпечує економічне зростання припортових територій.

Через російську військову агресію нині вхід і вихід суден з українських портів тимчасово неможливий.

Так, тимчасово не працюють порти Маріуполя, Бердянська, Скадовська, Херсона.

У Миколаєві, Ольвії, Південному, Одесі, Чорноморську частково здійснюють обробку наявного біля причалів флоту та відвантаження залізницею та автотранспортом. Вхід/вихід судів тимчасово неможливий.

Білгород-Дністровський порт не працює через відсутність у порту флоту та вантажів. Вхід/вихід судів тимчасово неможливий.

За інформацією МІУ, на сьогоднішній день шлюзова інфраструктура Дніпра на південь від міста Київ знаходиться в робочому стані, крім Каховського шлюзу, захопленого росією.

Водночас у Міністерстві повідомили, що триває процедура дипломування моряків. Її можна пройти в Одесі та Ізмаїлі.

За інформацією відомства, можливий вихід у рейс моряків-громадян України у складі членів екіпажів суден із портів Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені.

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 нормативноправової 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 міжнародних 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.

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.

## **АНОТАЦІЯ**

### **Бондар Д.О., «УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ МОРСЬКИХ ВАНТАЖОПЕРЕВЕЗЕНЬ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ В УМОВАХ ІНТЕГРАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНА-ЄС».**

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня бакалавра зі спеціальності 292 «Міжнародні економічні відносини» за освітньою програмою «Міжнародна економіка». - Одеський національний економічний університет. - Одеса, 2022 р.

Кваліфікаційна робота бакалавра складається з трьох розділів. Об'єктом дослідження є система морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС та процес її удосконалення.

У роботі розглядаються теоретичні аспекти системи морських вантажоперевезень регіону, визначаються чинники впливу на систему морських вантажоперевезень в умовах інтеграції та методи оцінки системи морських вантажоперевезень.

Надано характеристику системи морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС, здійснено аналіз впливу чинників, що сприяють та заважають здійсненню міжнародних морських вантажоперевезень регіону. Проведено аналіз стану та показників міжнародних морських вантажоперевезень регіону.

Запропоновано напрями удосконалення системи морських вантажоперевезень Одеського регіону в умовах інтеграції транспортної інфраструктури Україна-ЄС.

**Ключові слова:** морські вантажоперевезення, морські порти, Одеський регіон, показники міжнародних морських вантажоперевезень.

## ANNOTATION

**Bondar D.O., "IMPROVEMENT OF THE SYSTEM OF MARITIME FREIGHT TRANSPORT OF THE ODESSA REGION IN THE CONDITIONS OF INTEGRATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF UKRAINE".**

Qualification work for a bachelor's degree in specialty 292 "International Economic Relations" in the educational program "International Economics". - Odessa National University of Economics. - Odesa, 2022

The bachelor's thesis consists of three sections. The object of the study is the system of maritime freight transportation of the Odessa region in terms of integration of transport infrastructure Ukraine-EU and the process of its improvement.

The paper considers the theoretical aspects of the maritime freight transport system of the region, determines the factors influencing the maritime freight transport system in terms of integration and methods of assessing the maritime freight transport system.

The characteristic of the system of sea freight transport of Odessa region in the conditions of integration of transport infrastructure Ukraine-EU is given, the analysis of influence of the factors promoting and interfering with realization of the international sea freight transportations of region is carried out. The analysis of a condition and indicators of the international sea freight transportings of region is carried out.

The directions of improvement of the system of sea freight transportation of the Odessa region in the conditions of integration of a transport infrastructure Ukraine-EU are offered.

**Key words:** sea freight transportation, seaports, Odessa region, indicators of international sea freight transportation.