

2. Розенберг И. Продуктовые стандарты пережили продуктовую революцию // Еженедельный журнал «Итоги. Ru.» от 20.03.2008 г. № 14 (252) / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.Itogi/ru/>.
2. Тарасюк Г.М. Необхідність удосконалення продуктивних стандартів, норм та нормативів при плануванні розвитку підприємств харчової промисловості / Г.М.Тарасюк // Вісник Хмельницького національного університету. – Хмельницький, 2008. – №4, Том 1 (114). – С. 125-127.
3. Закон України «Про захист прав споживачів» від 12.05.1991р. № 1023 – XII (чинний) станом на 13 січня 2006 р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws> – офіційний сайт Верховної Ради України (база даних «Загальне законодавство»).
4. Закон України «Про стандартизацію» від 17.05.2001р. № 2408 – III (чинний) станом на 11 січня 2006 р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws> – офіційний сайт Верховної Ради України (база даних «Загальне законодавство»).
5. Кому потрібні генетично модифіковані продукти і що ми з ними робитимемо / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.consumerinfo.org.ua/> – портал споживача (Спільнота споживачів та громадські об'єднання: Спільний проект Європейського Союзу та Програми розвитку Організації Об'єднаних Націй).
6. Управління якістю за вимогами МС ISO 9001/9004: 2000 і система управління ризиками НАССР на підприємствах харчової промисловості / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://qsys.com.ua> – сайт КВЦ «Системы качества».
7. Стратегічний план трансформації системи технічного регулювання та захисту прав споживачів відповідно до вимог Світової організації торгівлі та Європейського союзу на 2007-2010 роки / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dssu.gov.ua/cjntrol/uk/>.
8. В центрі уваги: контроль за якістю та безпекою харчової продукції: аналітичний звіт, підготовлений Комітетом експортерів та імпортерів Європейської Бізнес асоціації з метою висвітлення проблеми неузгодженості системи державного контролю безпечності харчових продуктів / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eba.com.ua>.

УДК 330.341.1

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Т.А.СТОВБА – к.е.н, доцент, Херсонський ДАУ

Постановка проблеми. Вітчизняний морський транспорт задовольняє потреби народного господарства та населення щодо переміщення вантажів та пасажирів і має значний потенціал через унікальне геостратегічне розташування України, що створює передумови для інтеграції до світової транспортної системи.

Таблиця 1 – Динаміка основних показників функціонування морського транспорту України

Показник	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Темпи при- росту, 2008 р. до 1990 р., %
Перевезення вантажів, тис. т	53253	6316	8232	8786	8851	8794	8575	8665	9124	8228	-85
Індекси обсягу перевезення вантажів, %	100	12	15	16	17	17	16	16	17	15	-85
Середня відстань перевезення 1 т, км	4989	1362	1222	1007	1119	1058	1120	1393	1413	1378	-72,4
Вантажооборот, млрд. т-км	265,6	8,6	10,1	8,8	9,9	9,3	9,6	12,1	12,9	11,3	-95,7
Питома вага вантажообороту морського транспорту, %	25	2	2	2	2	2	2	2,4	3	2	-92
Пасажирооборот, млрд. пас-км	*	0,1	0	0	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	*

* Дані відсутні

Складено за даними Держкомстату України [2]

Проте за останні роки «склад морського вантажного транспортного флоту скоротився за кількістю майже у 10 разів, вибуття тоннажу складає понад 90%. Середній вік транспортного флоту України становить понад 23 роки, рівень зношеності рухомого складу вітчизняних компаній складає близько 70%. До 80% суден експлуатуються понад нормативний термін, що робить їх неконкурентоспроможними на світовому фрахтовому ринку, ускладнює заходження до зарубіжних портів...» [1, с. 201].

Стан вивчення проблеми. Різке зменшення виробництва у вантажоземних галузях, експорту й імпорту товарів, низька платоспроможність замовників на перевезення вантажів та населення призвели до значного скорочення обсягів послуг морського транспорту.

За даними табл. 1, у 2008 р. морським транспортом перевезено вантажів у 6,5 рази менше від рівня 1990 р., вантажооборот скоротився на 95,7%. Середня відстань перевезення 1 т вантажу морським транспортом у 2008 році порівняно з 1990 р. зменшилась у 3,62 рази, або на 72,4%. Питома вага вантажообороту морського транспорту у загальному вантажообороті у 2008 р порівняно з 1990 р. зменшилась у 12,5 разів і становила 2%. Отже, вітчизняна морська галузь знаходиться у скрутному стані. Пропускні спроможності транспорту здатні переробляти набагато більші вантажопотоки за наявні.

У структурі транспортного комплексу України, за даними 2008 р., частка морського транспорту за середньообліковою чисельністю працівників складає 10,5%, в експорті транспортних послуг – 17,1%, у загальному обсягу перевезень вантажів – 0,4% [3, с.24].

Завдання і методика досліджень. Визначення перспектив розвитку морської галузі, для чого доцільно виявити основні перешкоди, які привели до занепаду.

Теоретичною та методологічною основою дослідження є діалектичний метод пізнання та системний підхід до вивчення економічних процесів, часові ряди для визначення тенденцій розвитку, прогнозування.

Результати досліджень. Україна має розгалужену транспортну систему, до складу якої входить 18 морських торговельних портів [1, с. 199].

Потенційні можливості вітчизняних портів істотно обмежуються незадовільним технічним станом близько третини причального фронту. Майже 70% площі відкритих складських майданчиків потребують ремонту або реконструкції. Технологічне устаткування у портах, здебільшого, є морально застарілим і фізично зношеним. В умовах відсутності необхідного державного фінансування та недостатніх інвестицій портове господарство не встигає за потребами в обробці вітчизняних і транзитних вантажів. Сьогодні близько 40% перевалки вантажів здійснюється на морських терміналах недержавної форми власності, які не мають статусу порту, що разом із недосконалою за-

конодавчою базою стримує прагнення інвесторів вкладати кошти у розвиток технологій, техніки та організації виробництва на терміналах, а також у забезпечення безпеки мореплавства.

Таблиця 2 – Вантажооборот МТП України за 1 півріччя 2010 року

Порти	Вантажооборот, тис. т	% до 1 півріччя 2009 року	Питома вага,%
Бердянський	887,60	111,4	1,67
Білгород-Дністровський	532	134,4	1,00
Євпаторійський	622,7	85,1	1,17
Ізмаїльський	3237,4	169,9	6,11
Іллічівський	7762	93,6	14,64
Керченський	2242,9	118,1	4,23
Маріупольський	7569,00	139,0	14,28
Миколаївський	3393,6	84	6,40
Одеський	12987,80	91,6	24,50
Октябрський	1410,30	119,1	2,66
Південний	8264,40	89,6	15,59
Ренійський	673,90	77,5	1,27
Севастопольський	203,40	100,4	0,38
Скадовський	172,90	50,5	0,33
Усть-Дунайський	-	-	-
Феодосійський	1849,00	133,9	3,49
Херсонський	1150,70	73,3	2,17
Ялтинський	52,10	68,0	0,10
Разом	53011,7	100,44	100,00

Головними проблемами розвитку морського транспорту України на сучасному етапі є:

– зростаюче старіння основних фондів, яке призводить до невідповідності технічного та технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам, що пояснюється проблемами у суднобудівній галузі. Зокрема, у 2009 році об'єми виробництва підприємств суднобудування склали 2,9 млрд. грн., що на 20,2% більше порівняно з попереднім роком, об'єми реалізованої продукції – близько 4,3 млрд. грн., що на 68,5% більше за обсяги 2008 року. Не зважаючи на уявне зростання об'ємів виробництва, суднобудування виявилось неконкурентоздатним на світовому ринку. Вітчизняне суднобудування виконує переважно експортні замовлення, причому будує лише каркаси, які самі замовники наповнюють іноземним обладнанням. Це викликано тим, що технологічна, випробувальна та наукова база українського суднобудування морально застаріла [4, с.46];

– забезпечення якісних характеристик транспортних послуг;

– зниження рівня конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на світових ринках перевезень, що особливо відчувається в умовах СОТ;

– зменшення обсягів зовнішньоторговельних перевезень вантажів українськими судновласниками, що призвело до зменшення участі українського річкового та морського флоту в міжнародних перевезеннях з 55% у 1985 р. до 1% у 2008 р.;

– відставання від світового рівня організації та технічного оснащення контейнерних перевезень вантажів. Відомо, що найбільші світові порти переробляють 10 – 16 млн. контейнерів на рік, тоді як українські – 400 тис.;

– відставання розвитку транспортних технологій – інтермодальних перевезень, рівня контейнеризації, логістичних принципів управління вантажопотоками;

– недостатнє використання експортного потенціалу транспортних послуг, транзитного потенціалу України. У 2008 році у морських торговельних портах (МТП) перероблено 169,6 млн. т вантажів, з яких 66,3 млн. т (або 39%) становили транзитні. За географією походження (відправлення) транзитних вантажів 93,1% припадають на країни СНД (у т. ч. на РФ – 67,1%, на Казахстан – 21,6% і на Білорусь – 3,1%), 2,1% – на країни ЄС, 1,8% – на країни Азії і 2,3% – на країни Америки [3, с.24]. Україна поступається своїми позиціями на ринку транспортних послуг у цілому, про що свідчать випереджаючі темпи нарощування імпорту транспортних послуг з морських вантажних перевезень порівняно з їх експортом, а також співвідношення цих показників, у якому вже у 2008 р. імпорт перевищив експорт (табл. 3);

Таблиця 3 – Динаміка експорту та імпорту транспортних послуг вантажним морським транспортом України

Роки	Експорт		Імпорт		Сальдо	Співвідношення експорту та імпорту транспортних послуг
	млн. дол.	питома вага у загальному експорті транспортних послуг, %	млн. дол.	питома вага у загальному імпорті транспортних послуг, %		
2000	79,96	2,74	19,44	7,69	60,52	4,11:1
2001	43,18	1,46	7,39	3,24	35,79	5,84:1
2002	60,19	1,78	9,49	3,57	50,7	6,34:1
2003	71,50	2,03	3,59	1,10	67,91	19,92:1
2004	64,22	1,59	3,78	0,83	60,44	16,99:1
2005	59,2	1,32	39,2	6,25	20	1,51:1
2006	59,5	1,11	27,6	3,50	31,9	2,16:1
2007	65,9	1,08	19,5	0,44	46,4	3,38:1
2008	57,7	0,76	73,5	4,43	-15,8	0,78:1
Базисний темп зміни, %	-27,84	-1,98 в.п.	278,1	-3,26 в.п.	-126,11	X

Складено за [3, с.29]

– незадовільний рівень безпеки перевезень, зростання випадків тероризму на морському транспорті. За даними міжнародного бюро судноплавства ІМВ, у 2009 р. пірати піднялися на борт 153 суден, 49 суден було викрадено, 120 – у ході нападів обстріляно, 8 моряків убито, 68 – поранено, 1052 особи потрапили до полону. У 2008 р. таких випадків було майже наполовину менше. Піратство є величезною перешкодою для повноцінного функціонування флоту.

Сприятливі чинники розвитку морського транспорту:

– достатній виробничий апарат та техніко-технологічний рівень транспортного комплексу;

– вигідне географічне розташування країни;

– визнання України європейським і світовим співтовариством як європейської держави, з якою бажано підтримувати стійкі ділові стосунки на широкій і довгостроковій основі;

– зацікавленість зарубіжних інвесторів у інвестиціях в український транспортний комплекс. Зокрема, компанії HHLA International (Німеччина), PSA HNN (Бельгія), CMA-CGM (Франція), Maersk Line (Данія) неодноразово виступали із заявами про готовність інвестувати чималі кошти у розвиток контейнерних терміналів;

– забезпеченість комплексу висококваліфікованими трудовими ресурсами. Так, понад двадцять морських навчальних закладів щороку випускають тисячі моряків різних спеціальностей. Система підготовки фахівців у даній галузі знаходиться на достатньо високому рівні, адже регулярно на судах під іноземними прапорами працює близько 50 тисяч співвітчизників. Українці займають 4-е місце у світі за кількістю моряків, що працюють під іноземним прапором.

Прогнозні оцінки функціонування і розвитку морського транспорту здійснювати надзвичайно складно через те, що обсяги попиту на його послуги формуються поза межами діяльності самої галузі і визначаються обсягами матеріального виробництва. Вважається, що темпи приросту вантажних перевезень близькі до темпів зростання ВВП.

За прогнозами, у найближчому майбутньому відбудеться збільшення транспортних потоків, що вимагає створення єдиної системи управління транспортною мережею України з урахуванням перспективного розвитку існуючих ринкових стосунків, включаючи систему експлуатації транспортних засобів. Для цього мають бути розроблені й впроваджені глобальні інформаційно-навігаційні системи, у тому числі на міжнародних транспортних коридорах. Для забезпечення нормальної роботи таких систем необхідне впровадження нових технологій інтермодальних та інтероперабельних перевезень.

Ревіталізації морської галузі сприятиме новий Податковий кодекс, який передбачає скасування податку на прибуток для суднобудівних підприємств на 10 років. Віднесення на витрати підприємства коштів на навчання і підвищення кваліфікації кадрів дозволить під-

вищити рівень компетенції персоналу, що сприятиме зростанню ефективності виробництва і впровадженню сучасних технологій.

Сьогодні динамічно розвиваються внутрішні водні шляхи Європи, де річний об'єм вантажопотоку перевищує 400 млн. т. Так, за радянських часів по Дніпру щороку транспортувалося майже 64 млн. т, нині цей показник не перевищує 10 млн. т. Тому виникла необхідність розвитку внутрішніх судноплавних шляхів країни.

Відродження судноплавства по Дніпру пов'язують із транспортними лініями Чорного та Середземного морів. Сьогодні держава, приватні компанії (АСК «Укррічфлот», «Нібулон») звертають увагу на розвиток судноплавства по Дніпру. Зокрема, у генеральній схемі розвитку Херсонського МТП передбачено будівництво контейнерного терміналу. Логістичні ланцюжки мають зв'язати внутрішніми судноплавними шляхами розвинені промислові регіони України – Київ, Дніпропетровськ і Запоріжжя. Транспортування контейнерів є вигідним, оскільки дозволить зменшити собівартість перевезень, створити нові робочі місця, збільшити відрахування до державного і місцевого бюджетів.

Головна проблема Херсонського МТП – це осідання підхідного каналу, яке складає близько 7,6 м, проте морські судна з контейнерами можуть швартуватися біля причалів. Надалі баржами «сімейного» типу, які розраховані на 40 – 60 контейнерів, вантаж можна доставляти вище по Дніпру, що дозволить суттєво розвантажити українські автомагістралі. Такий досвід роботи існує на річках Голландії, Бельгії, Німеччини.

Верховна Рада прийняла Закон «Про внесення змін до Закону України «Про транзит вантажів», який передбачає упровадження в українських контейнерних портах системи «траншшипменту» — спеціального режиму транзиту вантажів у контейнерах, спрощеної процедури оформлення контейнерів у транзитному повідомленні, які прибувають і відвантажуються морським транспортом [5, с.18].

Без упровадження «траншшипменту» українські порти не мали можливості привертати нові контейнерні вантажопотоки і одержувати додаткові доходи від їх переробки. Основними регіональними конкурентами українських контейнерних портів є Констанца (Румунія) і Новоросійськ (Росія). З огляду на те, що до сих пір система «траншшипменту» в Україні була відсутня, більшість основних судноплавних контейнерних ліній (MAERSK, об'єми перевезень в українські порти у 2008 р. — 175,2 тис. TEU), MSC (137,6 тис. TEU), ZIM (141,1 тис. TEU), CMA CGM (178,9 тис. TEU), CSAV NO-RASIA (125,2 тис. TEU), CSCL (66,4 тис. TEU), Нарпаг Lloyd (56,4 тис. TEU) перед заходом у порти Іллічівськ і Одеса заходили до порту Констанца з метою розвантаження контейнерів у режимі «траншшипменту».

Очікується, що після внесення змін до чинного законодавства можна переорієнтувати до 50% контейнерів у «траншшипменті» з

порту Констанца до українських контейнерних портів. Це понад 400000 TEU на рік або 30% від загальних об'ємів переробки контейнерів у 2008 р., що дозволить вивести контейнерооборот портів України на докризовий рівень.

Ураховуючи діючий рівень вантажних тарифів, тільки за переробку зазначеної кількості контейнерів у «траншипменті», переорієнтованих на Україну, національні порти і термінали можуть одержати близько \$54 млн. Додаткові доходи від портових зборів оцінюються на рівні \$4 млн.

Вважаємо, що важливими стратегічними завданнями політики держави щодо розвитку морського транспорту України є:

- здійснення поетапного переходу на засади міжнародної транспортної політики, виробленої Європейською економічною комісією при ООН;

- спрощення процедур перетинання кордонів із метою прискорення руху вантажно-транспортних потоків. Наприклад, за євростандартом термін оформлення приходу судна зменшується з півдободи (традиційних для України) до однієї години;

- збільшення кількості комбінованих перевезень, швидкого взаємоузгодження дій перевізників;

- забезпечення високої швидкості, дотримання термінів доставки вантажів та гарантій їх збереження;

- створення у перспективі спільних компаній із транзиту вантажів та економічно доцільних концесій;

- участі у формуванні спільної з іншими державами інформаційної бази, що дасть можливість підвищити якість обслуговування споживачів транспортних послуг;

- розширення співробітництва з міжнародними транспортними організаціями та участь у реалізації міждержавних угод у галузі транспорту;

- недопущення перешкод для конкуренції між перевізниками на внутрішніх транспортних лініях.

Основними напрямками розвитку морського транспорту України є такі:

1. Технічна та технологічна модернізація морського транспорту.

- 1.1. Прискорене оновлення рухомого складу морської галузі із застосуванням сучасних механізмів їх придбання (оренда, лізинг тощо).

- 1.2. Упровадження прогресивних транспортних технологій.

- 1.3. Створення сприятливого інвестиційного клімату, залучення інвестицій.

2. Підвищення рівня безпеки морського транспорту, у т.ч. екологічної.

- 2.1. Забезпечення безпеки руху суден.

2.2. Попередження забруднення оточуючого середовища. В умовах сталого розвитку, до якого прагне світ, проблеми екології набувають вирішального значення. Необхідним є виділення коштів для створення інформаційної бази, а також регулярного поліпшення технічних засобів для запобігання і боротьби із забрудненням навколишнього середовища. На сьогоднішній день важливою є проблема перенесення різних морських організмів шляхом зливу баластних вод. Тому Міжнародною морською організацією (ІМО) розроблені рекомендації, які передбачають зміну водного баласту у відкритому морі шляхом зливу баластної води, узятої в порту відправлення, і заповнення танків новою баластною водою. Заміна баласту має здійснюватися у відкритому морі на глибині не менше 500 м, при цьому район повинен бути віддалений від побережжя не менше, ніж на 200 миль.

3. Розвиток експорту транспортних послуг.

3.1. Ефективна реалізація транзитного потенціалу України.

3.2. Підвищення конкурентоспроможності вітчизняного морського транспорту на міжнародних ринках перевезень.

Особливого значення набувають повномасштабна розбудова глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай – Чорне море, розвиток МТК на території України, істотне розширення мережі морських терміналів, узгодження перевізних спроможностей з потужностями для зберігання вантажів між автомобільним, залізничним і водним транспортом у схемах інтермодальних перевезень, що дозволить ефективніше конкурувати за транзитні вантажопотоки, додержуючись вимог СОТ, збільшувати надходження до бюджетів різних рівнів, відродити українське Придунав'я.

Існує можливість інтеграції внутрішнього водного шляху України річкою Дніпро у МТК № 7, який об'єднує 18 європейських країн і проходить системою річок Рейн, Майн, Дунай з Північного моря до Чорного. Цьому сприятиме рішення КМУ про пріоритетний інвестиційний розвиток контейнерних терміналів уже з 2010 р. Будівництво або розширення контейнерних терміналів передбачається, зокрема, у Бердянському МТП (на причалі № 10, вартістю 111,9 млн. грн.), в Одеському МТП (на Карантинному молу, вартістю 3852,4 млн. грн.; на Андрівському молу, вартістю 290,8 млн. грн.), у Скадовському МТП (перша черга причалу № 6 для контейнерів і легкових автомобілів, вартістю 114,5 млн. грн.); в Іллічівському МТП (контейнерний термінал з причалами № 1 і № 2, вартістю 1395,6 млн. грн.; мультимодальний п'ятий термінал для перевантаження контейнерів, вартістю 440,6 млн. грн.; новий термінал для контейнерів і обробки суден, вартістю 2803,5 млн. грн.), у Херсонському МТП (контейнерний термінал у затоні № 2, вартістю 126 млн. грн.), у Євпаторійському МТП (контейнерний термінал, вартістю 1240,7 млн. грн.). У цілому передбачено реалізацію

лізацію 43 проектів на загальну суму 5,2 млрд. грн., з яких 944 млн. грн. мають вкласти порти, а решту – інші інвестори.

Зокрема, з метою розвитку інфраструктури ХМТП передбачено:

– здійснити розширення акваторії затонів № 1 та № 2 на лівому березі р. Дніпро. Для цього необхідно здійснити відведення у постійне користування Херсонського МТП 28,8 га площі плавнів; для розвитку портового господарства на лівому березі необхідно провести залізничну колію від станції Цюрупинськ до затонів №1 та №2 довжиною 12,5 км, яка потребує відведення у постійне користування 37,5 га плавнів;

– відведення ділянки площею 15 га на правому березі р.Дніпро вище за течією заводу скловиробів, яку планується використовувати під завантаження на судна інертних та будівельних матеріалів [7].

На Херсонщині є всі передумови для формування морського кластеру – порти, суднобудівне та судноремонтне виробництва, агентські та експедиторські компанії, навчальні заклади. Реалізація кластерної моделі дозволить вирішити питання створення нових робочих місць, наповнення місцевих бюджетів, підвищення життєвого рівня громадян регіону. Перевагою цієї форми є те, що поряд із господарючими суб'єктами до складу кластера мають входити органи державного управління та органи місцевого самоврядування. Саме ці структури здійснюватимуть постійний контроль за темпами та пропорціями використання природних ресурсів з метою забезпечення економічної, ресурсної та екологічної безпеки регіону.

Для подальшого розвитку і перемоги у конкурентній боротьбі учасники використовуватимуть ідеї, ресурси і можливості навчальних закладів, установ незалежно від галузі та географічних меж. Підприємства з метою пристосування до умов перманентних змін і страхування від можливих провалів на ринку, переходять до партнерства. Основним стимулом для об'єднання підприємств є досягнення ефекту синергії [8, с.15].

Синергія є одним із головних джерел створення конкурентної переваги, засобом побудови ефективно функціонуючих бізнес-систем, впливає на зміну парадигм у підприємстві. Зокрема, на зміну оптимальному набору рішень і параметрів економічних об'єктів приходиться концепція «керованого хаосу», яка полягає у тому, що утриматися в умовах нестійкої рівноваги можливо тільки за рахунок перманентних інновацій. Прикладом керованого хаосу може слугувати велосипед – технічна система, яка спроможна в хиткому стані зберігати рівновагу тільки завдяки просуванню вперед [8, с.16]. Роль м'язів ніг виконуватимуть інноваційні ідеї, які стимулюватимуть розвиток бізнесу, дозволяючи йому перейти на новий рівень. М.Портер вважає, що економічна міць провідних держав світу сьогодні ґрунтується саме на сильних позиціях таких кластерів, без яких навіть високорозвинуті економіки не дають суттєвих результатів [8, с. 15].

Організаційною формою об'єднання підприємств, що входять до кластеру, з метою постійної координації їх зусиль може бути асоціація. Основними функціями асоціації є: забезпечення учасників відповідною внутрішньою та зовнішньою інформацією; координація спільних наукових досліджень та розробок; проведення маркетингових досліджень та бенчмаркінгу; допомога у плануванні, забезпеченні необхідними ресурсами, навчанні персоналу, кредитуванні, страхуванні; підтримка інтересів учасників у державних органах та комерційних організаціях; представництво інтересів учасників на ярмарках, допомога у пошуку постачальників, укладанні комерційних угод; пошук нових ринків збуту, сприяння у здійсненні експорту продукції тощо випуск продукції із заданими властивостями для використання у межах кластеру, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності кінцевого продукту.

Спостерігається зростання потреби людини в міграції. Тому можна спрогнозувати створення пасажирської судноходної компанії і появу швидкісного річкового та морського сполучення в Україні.

Висновки та пропозиції. Реалізація перелічених заходів сприятиме відродженню України як морської держави, оскільки існують необхідні передумови для розвитку вітчизняного морського транспорту.

Перспектива подальших досліджень. Подальші дослідження мають бути спрямовані на інноваційне забезпечення відродження морського транспорту України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Стратегія економічного і соціального розвитку України на 2004 – 2015 роки «Шляхом європейської інтеграції» / Під керівництвом В.Ф. Януковича. – К.: Національний інститут стратегічних досліджень, 2004. – 416 с.
2. Прейгер Д. Вантажний транзит на морському транспорті: стан, проблеми, перспективи для України / Д. Прейгер // Економіка України. – 2010. – №10. – С.24-36.
3. <http://ukrstat.gov.ua>.
4. Алексеев Ю. Ориентиры национального судостроения / Ю.Алексеев // Порты Украины. – 2010. – №5. – С. 46 – 47.
5. Егоров А. Долгожданный «траншипмент» / А.Егоров // Порты Украины. – 2010. – №6. – С. 18 – 19.
6. <http://www.kmu.gov.ua>.
7. Стратегія економічного та соціального розвитку Херсонської області до 2015 року – Херсон: ХОДА, 2007. – 217 с.
8. Пригожин И. Изобрести велосипед / И. Пригожин // Компаньон. – 2006. – №8. (24 февраля – 2 марта). – С.15 – 17.