

УДК 338.47(338.2):656.61

Познанська І. В.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
Національної академії наук України

СИСТЕМА ЕКОНОМІЧНИХ ВІДНОСИН МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ ЄС

Дослідження присвячено стану, проблемам та перспективам євроінтеграції України в розрізі судноплавної галузі. Визначено основні напрями розвитку морської транспортної політики Євросоюзу, проаналізовано основні проблеми реформування у сфері морських транспортних послуг. Узагальнено результати реалізації Угоди про асоціацію з ЄС стосовно морського транспорту.

Ключові слова: морська транспортна політика ЄС, міжнародна нормативно-правова база, конкурентоспроможність морського транспорту, екологічна безпека транспортування, судноплаводство малого тоннажу.

Постановка проблеми. Морська транспортна політика Євросоюзу базується на розумінні ролі морських транспортних послуг в економічному зростанні і розвитку європейської економіки, конкурентоспроможності європейських компаній на світовому ринку, а також у розвитку пов'язаних із морською галуззю областей і формуванні робочих місць. Морський транспорт забезпечує 80% світової торгівлі і 40% внутрішніх європейських перевезень; не менш важливим аспектом роботи морського транспорту є прямий вплив на якість життя громадян, у тому числі жителів островів і периферійних регіонів. В останні роки зростання світової економіки і міжнародної торгівлі викликав попит на морські транспортні послуги. Проте фінансова криза в кінці 2008 р. вплинула на сферу морських перевезень, тому морська транспортна політика Євросоюзу враховує роль морського транспорту в забезпеченні безперервної роботи транспортної системи ЄС та її внесок у відновлення світової економіки на засадах гуманності і розвитку нових технологій у цій сфері. Основні стратегічні цілі європейської морської транспортної політики спрямовані на посилення конкурентоспроможності сектора за одночасного підвищення екологічної ефективності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Великий інтерес до проблеми формування в Україні європейських стандартів і адаптації вітчизняного законодавства до міжнародних вимог має особливе значення для транспортної галузі. Розвиток і конкурентоспроможність морського транспорту в ще більшому ступені залежать від успішної модернізації законодавства. У публікаціях, присвячених цій темі, найчастіше розглядаються особливості міжнародних зв'язків [1, с. 42], питання правового регулювання [2, с. 37–39], фінансові аспекти реформування галузі [3, с. 155–156]. Залежність ефективності роботи морського транспорту від світової економіки, тенденцій міжнародної торгівлі, високих стандартів щодо екологічної безпеки транспортування створюють передумови до безперервності процесу трансформації умов роботи в транспортній сфері.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на достатню увагу до цієї проблеми, орієнтацію вітчизняної економіки на європейські стандарти, оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з наявними в ЄС, досі не використовується значний судноплавний потенціал України.

Мета статті полягає в аналізі сучасного стану та тенденцій розвитку торговельного судноплаводства

ЄС, визначенні основних проблем упровадження реформ із проекцією на українську практику.

Виклад основного матеріалу дослідження. Адаптація європейського судноплаводства до вимог глобальної економіки призвела до значних структурних змін у секторі. Низка заходів, прийнятих державами-членами, щодо державної підтримки морських перевезень зробили внесок у підтримку частини флоту європейських реєстрів і створення робочих місць для європейських моряків. Проте європейські прапори продовжують стикатися з гострою конкуренцією з боку реєстрів третіх країн, які мають значні переваги з точки зору державної підтримки, доступу до дешевого капіталу, великої кількості робочої сили і гнучкого виконання міжнародних стандартів [4, с. 15–16].

У контексті поточної економічної кризи інші чинники, такі як ризики надлишкових потужностей у деяких сегментах ринку, протекціоністські заходи з боку третіх країн, мінливість енергетичного ринку або втрата ноу-хау через дефіцит кваліфікованих кадрів в Європі можуть спровокувати перенесення головних офісів морської галузі за межі Євросоюзу, що ускладнює забезпечення якості перевезення вантажів по всьому світу. Стратегічні цілі Євросоюзу щодо функціонування морської транспортної галузі в умовах глобалізації полягають у формуванні умов для досягнення і підтримки стабільних і передбачуваних конкурентних умов для судноплаводства та інших морських галузей для забезпечення стійкості європейської морської транспортної галузі в умовах економічного спаду [5, с. 103]. У цьому контексті стратегія так само спрямована на:

- формування чіткої і конкурентоспроможної бази оподаткування для тоннажу, оподаткування доходів і державної допомоги повинне бути збережене і, за можливості, покращене у світлі досвіду, накопиченого відповідно до директив державної допомоги для морських перевезень;
- підтримку чесних міжнародних умов у морській торгівлі і доступу до ринків;
- прагнення до підвищення якості послуг морського транспорту шляхом узгодженості на міжнародному рівні в дотриманні правил;
- вивчення економічних наслідків нового антимонопольного підходу і прийняття відповідних заходів щодо коригування в разі потреби;
- активізацію глобалізації з урахуванням дотримання балансу між міжнародною базою, регулюючим правом і зобов'язань країн щодо якості прапору, порту і прибережних держав.

За останні роки в морському транспортному комплексі створено, прямо або побічно, безліч робочих місць. Близько 70% робочих місць,

пов'язаних із морським бізнесом, забезпечують наукомістку, висококваліфіковану працю на березі. Наростаючий дефіцит морських фахівців, осіб командного і рядового складів тягне за собою ризик втрати критичної маси людських ресурсів, яка підтримує конкурентоспроможність європейської морської галузі у цілому. У зв'язку із цим у морській політиці Євросоюзу передбачено заходи з популяризації морських професій:

- полегшення кар'єрного росту в морському кластері;

- підвищення іміджу судноплавства і кар'єри на морі;

- підтримка роботи Міжнародної морської організації (ІМО) та Міжнародної організації праці (МОП) про справедливе поводження з моряками;

- переоцінка нормативної основи соціального складника;

- стимулювання ефективного використання інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ) для підвищення якості життя на морі (заохочення наявності супутникового зв'язку для забезпечення охорони здоров'я на борту, дистанційного навчання, а також особистих зв'язків);

- спрощення заходів щодо зниження адміністративного навантаження на капітанів і старших офіцерів на борту суден.

Під час прийняття перелічених вище заходів передбачено дотримання правильного балансу між умовами зайнятості моряків ЄС і конкурентоспроможності європейської флоту. Підтримка високих стандартів навчання і професійної компетентності екіпажів необхідна для забезпечення безпеки мореплавства й екологічно безпечних перевезень. Звідси випливає необхідність забезпечити належну основу з професійної підготовки і перепідготовки екіпажів у вигляді заходів, спрямованих, зокрема, на:

- забезпечення ретельного дотримання міжнародних та європейських вимог у рамках Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) усіма країнами, які надають сертифікати про кваліфікацію моряків;

- сприяння співробітництву між європейськими морськими навчальними закладами на підтримку компетенції моряків на рівні передумов нинішнього розвитку судноплавства, створення, за можливості, мережі центрів передового досвіду в галузі морської підготовки в Європі (Європейської морської академії);

- сприяння партнерству з галузевими підприємствами з надання місць для курсантів, яким необхідно проходити практику під час навчання в навчальних закладах ЄС.

Що стосується умов праці, першочерговим завданням Європейського Союзу є забезпечення реалізації Конвенції МОП 2006 про працю в морському судноплавстві (MLC) щодо поліпшення умов праці та життя на борту судна. Угода між соціальними партнерами ЄС про здійснення ключових елементів цієї Конвенції демонструє широку підтримку у цій сфері. Доступні такі дії у цьому напрямі:

- якнайшвидша ратифікація Конвенції МОП 2006 (MLC) усіма державами-членами та внесення у зв'язку із цим змін до законодавчих актів ЄС;

- забезпечення ефективного застосування нових правил за допомогою адекватних заходів, у тому числі вимог прапора і контролю з боку держави порту;

- сприяння формуванню безпечного екіпажу, вирішення питань про втому і адекватні умови вахти на міжнародному рівні та на рівні ЄС;

- розвиток і підтримка дослідження проблем, пов'язаних із людським фактором, який є складним багатовимірним питанням, які зачіпають благополуччя людей на морі, часто з прямими наслідками для безпеки мореплавства й охорони навколишнього середовища;

- розгляд можливості вжиття заходів щодо поліпшення охорони здоров'я на борту.

В останні роки морська адміністрація ЄС та європейська судноплавна галузь докладають значних зусиль щодо поліпшення екологічного стану морських перевезень. Нормативна база ЄС була спрямована на співпрацю з державами-членами щодо запобігання аваріям та інцидентам, атмосферним викидам, очищення баластових вод і утилізації суден. Нині робота Європейської Комісії спрямована на досягнення довгострокової мети – «нуль відходів за нульового рівня викидів» на морському транспорті. У зв'язку з цим визначилися пріоритетні завдання:

- забезпечення стійкого прогресу в досягненні узгодженого і комплексного підходу до скорочення викидів парникових газів (ПГ) від міжнародного судноплавства, поєднуючи технічні, експлуатаційні та ринкові заходи;

- співпраця з ІМО щодо обмеження або скорочення викидів парникових газів із суден;

- досягнення «доброго екологічного стану» в морських водах, які підпадають під суверенітет або юрисдикцію ЄС до 2020 р., відповідно до вимог нової морської стратегії;

- вдосконалення законодавчих актів ЄС щодо портових приймальних споруд для судових відходів і залишків вантажу, поліпшення механізмів координації цих операцій;

- подальше просування стратегії ЄС щодо вдосконалення демонтажу суден, забезпечення прийняття Конвенції ІМО по утилізації суден і постійний прогрес у напрямі його майбутньої реалізації;

- контроль безперешкодного внесення поправок, прийнятих ІМО в жовтні 2008 р. до Додатку VI МАРПОЛ, для зменшення викидів оксидів сірки та викидів окислів азоту із суден;

- стимулювання використання альтернативних джерел енергії в портах, таких як хвильова енергія моря, шляхом звільнення від податків і вироблення стимулюючої нормативної бази;

- повторний запуск «Кампанії з якості судноплавства» за допомогою угод про партнерство з морськими адміністраціями ЄС, морських галузей у цілому і користувачів послуг морського транспорту;

- сприяння європейській системі управління безпекою навколишнього середовища для морського транспорту (EMS-MT), орієнтованій на безперервне поліпшення екологічних характеристик судноплавства, шляхом удосконалення реєстраційних і портових зборів, а так само інших платежів для стимуляції забезпечення екологічно безпечного судноплавства.

Із прийняттям і подальшою реалізацією Третього пакету безпеки на морі ЄС має нині одну з найбільш повних і просунутих нормативних баз у світі по судноплавству. Крім того, морські адміністрації ЄС і підприємства морської галузі вклали значні кошти у виконання вимог охорони і безпеки.

Проте зростання тоннажу флоту, введення в експлуатацію дуже великих суден для перевезення пасажирів і вантажів та експоненціальне зростання вантажних операцій значно ускладняють дотримання морської безпеки. Збільшення кіль-

кості відкритих і судноплавних вод неминуче поверне рух через так званий Північний морський шлях з його особливими вимогами, а розширення Суецького каналу призведе до збільшення дедвейту і кількості суден у Середземному морі.

У наступні роки ЄС і державами-членами планується:

- пріоритет дотримання наявних в ЄС і міжнародних правил та якнайшвидшого здійснення заходів, уведених Третім пакетом безпеки на морі;
- перегляд мандата і функціонування Європейського агентства з безпеки на морі для подальшого збільшення технічної та наукової допомоги;
- підвищення ефективності участі ЄС в ІМО і зміцнення міжнародного співробітництва з торговими і судноплавними партнерами ЄС, забезпечення загальної культури морської безпеки;
- особливу увагу спрямувати на вирішення проблем, пов'язаних з екстремальними умовами навігації, таких як льодова обстановка, а також на розміри суден, що постійно збільшуються;
- забезпечення систематичного застосування «Керівництва по рятувальних операціях на морі» ІМО, надання допомоги й уточнення зобов'язань щодо порятунку;
- всі держави – члени ЄС повинні виконувати умови Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту 2012 р.;
- якнайшвидша угода про створення ефективної міжнародної бази щодо відповідальності, яка регулює і компенсує збитки у зв'язку з перевезенням небезпечних і шкідливих речовин морем.

Значні зусилля були спрямовані на впровадження обов'язкових заходів щодо безпеки, прийнятих у 2002 р. ІМО і введених у законодавство ЄС у 2004 р. Однак зберігається серйозна ймовірність актів піратства та збройного розбою на морі, а також інцидентів, пов'язаних із контрабандою людей, товарів і безквитковими пасажирами.

У зв'язку із цим у морській транспортній політиці Євросоюзу передбачено проведення низки робіт щодо створення фундаменту з вироблення заходів безпеки, заснованих на профілактиці, реактивності і стабільності. Це повинно привести до вироблення справжньої «культури безпеки», яка повинна стати невід'ємною частиною діяльності судноплавної сфери і портів, без шкоди продуктивності судноплавства й якості життя моряків і пасажирів.

З урахуванням відповідних повноважень у цій сфері дії ЄС і його держав-членів спрямовані на підтримку здійснення міжнародних заходів із безпеки, співробітництво в навчанні моряків, сприяння розвитку стійких законних взаємин у цьому секторі, вжиття заходів щодо розвитку і стабілізації країн «піратських регіонів», захист моряків, рибалок і пасажирів на суднах, що плавають біля берегів Сомалі, в Аденській затоці або в будь-якому іншому регіоні світу, які могли б стати проблематичними в майбутньому. Крім того, стабільність світової морської транспортної системи вимагає захисту міжнародних морських шляхів від будь-яких дій, які можуть порушити просування по ним. Наприклад, судна, що транспортують нафту через Аденську затоку, змушені подовжувати рейс через мис Доброї Надії, що значно збільшує транспортні витрати, витрати палива і збільшення викидів. Комісія розробляє плани протидії і систем раннього оповіщення, спільного моніторингу подій і планів захисту щодо забезпечення заходів з удосконалення програми технічної

допомоги для портових і морських адміністрацій (Кодекс ОСПЗ).

Напередодні 2018 р. потужності системи морського транспорту ЄС спрямовані на посилення шляхом створення інтегрованої системи управління інформацією для забезпечення можливості виявлення, моніторингу, контролю і звітності всіх суден у морі та на внутрішніх водних шляхах, що слідує з європейських портів і транзитом або в безпосередній близькості до вод ЄС. Завдання такої системи – розвивати єдину електронну морську систему ЄС для надання електронних послуг на різних етапах транспортного ланцюга. Система повинна взаємодіяти з інтелектуальними транспортними системами, давати користувачам змогу відстежувати вантаж не тільки під час водної частини подорожі, але й на всіх видах транспорту.

Транспортна політика ЄС спрямована і на сприяння створенню платформи для забезпечення конвергентності між морським транспортом, наземним транспортом і космічними технологіями. Комісія також працює над створенням інтегрованої прикордонної та міжгалузевої системи спостереження ЄС, однією з основних цілей якої є створення інформаційних мереж для обміну між національними органами влади для підвищення сумісності заходів щодо нагляду, підвищення ефективності операцій на морі та сприяння виконанню норм відповідного законодавства.

Морський транспорт відіграє ключову роль у забезпеченні енергетичної безпеки Європи і, отже, є важливим інструментом європейської енергетичної політики. Морські перевезення є частиною стратегії ЄС з диверсифікації маршрутів і джерел енергії: 90% нафти транспортується морем, нині розвивається транспортування природного газу танкерами в скрапленому вигляді (СПГ), багато інших енергетичних продуктів транспортуються морем. Флот, що транспортує різні енергозабезпечувальні продукти (сиру нафту і нафтопродукти, СПГ і СНД), і судна технічного флоту мають особливе значення для забезпечення ефективного функціонування енергетичних ринків і безпеки поставок, а отже, економіки у цілому. Ці судна повинні бути оснащені на найвищому технічному рівні. Також великі вимоги висуваються до рівня кваліфікації екіпажу для забезпечення стандартів ЄС щодо якості судноплавства.

На сьогоднішній день велика увага приділяється використанню потенціалу каботажних перевезень і коротких морських перевезень (перевезень малого тоннажу). Подальша економічна інтеграція спрямована на розвиток європейських морських транспортних зв'язків. Морські перевезення в країнах ЄС-27, за прогнозами, зростуть із 3,8 млрд. т у 2006 р. до 5,3 млрд. т у 2018 р. Це означає, що через десять років інфраструктура (включаючи порти та їх зв'язок із наземним транспортом) і судноплавна галузь повинні бути в змозі обробляти щонайменше на 1,6 млрд. т більше, ніж сьогодні. Завдання полягає в тому, щоб забезпечити правильне поєднання заходів щодо забезпечення можливості портів ефективно справлятися зі своєю міжмережевою функцією. Це включає як створення нових об'єктів інфраструктури, так і оптимізацію використання наявних потужностей за рахунок збільшення продуктивності порту. Наявна система разом із внутрішніми районами і вантажними коридорами повинна бути адаптована до очікуваного зростання. У зв'язку із цим основними пріоритетами є:

– встановлення істинного «європейського морського транспортного простору без бар'єрів», видаляючи непотрібні адміністративні бар'єри, дублювання прикордонного контролю, відсутність узгоджених документів і всі інші фактори, які перешкоджають потенційному зростанню каботажних перевезень;

– реалізація заходів, оголошених у зв'язку з європейською політикою про порти. Портові послуги повинні надаватися у всіх випадках відповідно до принципів чесної конкуренції, фінансової прозорості, недискримінації та економічності;

– забезпечення належних умов для залучення інвестиційних потоків у портовому секторі, пріоритетності модернізації та розширення інфраструктури портових проектів у тих сферах, які частіше страждають від проблем перевантаженості;

– оптимізація керівництва щодо застосування відповідного природоохоронного законодавства Євросоюзу стосовно порту;

– подальший розвиток проектів морських магістралей, сприяння запуску інноваційних інтегрованих інтермодальних транспортних рішень, спрощення адміністративних вимог і підтримка ініціатив у сфері екологізації транспорту;

– фінансування європейських проектів повинне бути спрямоване на стимуляцію інтермодальних перевезень;

– стимулювання заходів щодо полегшення перевезень між островами і далекими пасажирськими перевезеннями всередині ЄС;

– вивчення економічних інструментів (податки, збори або схеми управління викидами) для «отримання адекватних цін», що стимулюють використання альтернативних транспортних каботажних перевезень для зменшення проблем перевантаженості доріг;

– поліпшення якості поромних і круїзних послуг в Європі шляхом виділення найбільш сумлінних поромних операторів.

Конкурентоспроможність морського судноплавства Європи і здатність вирішувати проблеми навколишнього середовища, енергетики, безпеки та проблеми, пов'язані з людським фактором, дуже впливають на напрям наукових досліджень та інноваційну діяльність.

Сучасні завдання надають широкі можливості для розвитку галузі та підвищення ефективності її діяльності. Кінцеві споживачі більш пильну увагу звертають на рівень екологізації компаній у всьому ланцюжку поставок, вантажовідправники вимагають використовувати екологічно безпечні і стійкі види транспорту, а корпоративна соціальна відповідальність набирає сили як чинник конкурентної переваги. Наприклад, у секторі морського транспорту існують значні можливості для підвищення енергоефективності на судах, зменшуючи їх вплив на навколишнє середовище, мінімізуючи ризик аварій і підвищуючи якість життя на морі. Виникає необхідність розробки інструментів моніторингу, передових технологічних та екологічних стандартів і компетентної перевірки їх виконання. Відповідно до цього, у морській транспортній політиці продумані заходи і програми

з дослідження засобів здійснення перерахованих вище перетворень:

– захист інтелектуальної власності щодо винаходу нових конструкцій і устаткування суден щодо поліпшення безпеки й екологічних характеристик, нових форм дизайну, передових конструктивних рішень, матеріалів, показників чистої тяги (ефективної тяги силової установки) і енергоефективності суден;

– розвиток передових технологічних та логістичних концепцій, які максимізують ефективність усього транспортного ланцюга за допомогою каботажного судноплавства і внутрішнього водного транспорту для досягнення сталої мобільності;

– всі учасники, які прагнуть вийти на ринок, повинні гарантувати підтримку запропонованих RTD-платформ, таких як Технологічна платформа WATERBORNE;

– інтеграція морських наукових досліджень у рішення технологічних проблем як основ розвитку морської галузі в Європі;

– адекватне вивчення і розробка інструментів моніторингу. Технічний менеджмент флоту, у тому числі дистанційне керування роботою двигуна, посилення конструкцій і загальний експлуатаційний стан суден, має бути спрощено за допомогою передових телекомунікаційних систем. Для цього повинен бути розроблений механізм управління «e-Maritime» послуг на європейському і світовому рівнях. Такі електронні послуги повинні також передбачати державні органи, портові спільноти і судноплавних компаній.

Висновки. Еволюція вимог до транспортної галузі створила особливі умови для формування сучасної транспортної політики. Євросоюзу належить одна з основних ролей у впровадженні та генеруванні найбільш прогресивних напрямів розвитку. Розвиток судноплавства у цьому сенсі приймає участь у формуванні нових стандартів якості перевезень, прозорих умов функціонування, повинен відповідати міжнародній правовій базі, сприяти високому рівню підготовки кадрів галузі, поліпшенню умов праці та життя на борту, екологічним умовам перевезень, виробленню нових стандартів «культури безпеки», впровадженню інтегрованої системи управління інформацією, підвищенню ефективності операцій, узгодженості заходів із наглядом за виконанням норм законодавства, забезпечувати енергетичну безпеку ЄС, сприяти розвитку каботажного судноплавства та коротких перевезень та ін. Нині в Україні ведеться робота з наближення українського законодавства у сфері морських перевезень до європейського. Загальні напрями питань, що вирішуються, – забезпечення достатніх умов праці та життєдіяльності для моряків на борту, безпека портової інфраструктури та операцій, змінення порядку реєстрації транспортних засобів; почато роботу зі створення морської навігаційної системи [6–8]. Усі ці перетворення дуже затратні для суб'єктів господарювання, тому в Європі проводиться політика щодо державної підтримки і створення податкових заходів та сприятливих умов, стимулюючих плідну співпрацю.

Список літератури:

1. Семерія Б. ЕС и Украина: сотрудничество в сфере транспорта / Б. Семерія // Порты Украины. – 2014. – № 7. – С. 42–43.
2. Станков Ю. ЕЕА, ЕФТА и морской транспорт / Ю. Станков // Порты Украины. – 2006. – № 1. – С. 37–39.
3. Ярмолевич Ю.Р., Ярмолевич Д.Ю. Развитие возможностей транспортной системы Украины в свете концепции развития транспорта ЕС до 2050 года / Ю.Р. Ярмолевич, Д.Ю. Ярмолевич. – Одеса : ОНМУ, 2015. – Вип. 1(50). – С. 155–169.

4. The EU explained: Transport (Electronic resource) / European Union, 2014 – 20 с.
5. Analysis of recent trends in EU shipping and analysis and policy support to improve the competitiveness of short sea shipping in the EU (final report) / European Commission DG mobility and transport – 2015. – 138 p. [Electronic resource]. – Mode of access : <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2015-june-study-sss-final.pdf>.
6. The economic value of the EU shipping industry - A report for the European Community Shipowners' Associations (ECSA)/ Oxford Economics, April 2014. – 71 с.
7. Review of Maritime Transport 2015 / UNCTAD UNITED NATIONS – 2015. – 122 p. [Electronic resource]. – Mode of access : <http://unctad.org/rmt>.
8. Progress in implementation of the EUUA association agreement on transport issues in 2015/ European Union, 2015 – 10 с.

Познанская И. В.

Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований
Национальной академии наук Украины

**СИСТЕМА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ЕС**

Резюме

Исследование посвящено состоянию, проблемам и перспективам евроинтеграции Украины в разрезе судоходной отрасли. Определены основные направления развития морской транспортной политики Евросоюза, проанализированы основные проблемы реформирования в сфере морского транспорта. Обобщены результаты реализации Соглашения об ассоциации с ЕС относительно морского транспорта.

Ключевые слова: морская транспортная политика ЕС, международная нормативно-правовая база, конкурентоспособность морского транспорта, экологическая безопасность транспортировки, судоходство малого тоннажа.

Poznanska I. V.

Institute of Market Problems and Economic&Ecological Research
National Academy of Sciences of Ukraine

**SYSTEM OF ECONOMIC AFFAIRS
OF THE MARITIME TRANSPORT SYSTEM OF THE EU**

Summary

Studies showing the status, problems and prospects of European integration of Ukraine in the context of the shipping industry. Determined the main directions of the EU maritime transport policy, analyzes the main problems of reform in the field of maritime transport services. The results implementation of the Association Agreement with the EU on maritime transport are generalized.

Keywords: maritime transport policy of the EU, the international legal framework, the competitiveness of maritime transport, environmental safety of transportation, shipping of small tonnage.

УДК 005.8

Продіус О. І.

Одеський національний політехнічний університет

ФОРМУВАННЯ ТА УПРАВЛІННЯ КОМАНДОЮ ПРОЕКТУ

У статті визначено фактори, що впливають на формування проектною команди, розглянуто головні обов'язки проект-менеджера щодо створення найкращих умов командної праці. Досліджено основні етапи формування команди проекту. Проаналізовано класичні підходи до розподілу ролей між учасниками проектною команди. Сформовано рекомендації, які дадуть членам команди змогу пройти всі стадії розвитку і повністю розкрити свій потенціал відповідно до цілей проекту.

Ключові слова: проект, команда, управління командою, формування команди, персонал, проектний менеджмент, проект-менеджер.

Постановка проблеми. В умовах активізації глобалізаційних процесів, функціонування нових механізмів господарювання, орієнтованих на світову ринкову економіку, більшість проблем українських підприємств носять організаційно-управлінський та кадровий характер. Будь-які зміни – реінжиніринг, антикризове управління, здійснення стратегічного планування і менеджменту, реорганізація або організаційний розвиток – вимагають цілеспрямованого підбору

професіоналів, формування управлінських і виконавських команд і усвідомлених командних дій. Однією з найбільш ефективних ринкових управлінських культур і методологій є проектний менеджмент, який усе більше використовується під час управління проектами.

Ефективність проектною діяльності підприємства, рівень його розвитку багато в чому визначаються правильним розумінням керівництва ролі та значення персоналу. На жаль, сьогодні менедж-