

УДК 342.9:338:656:330.34

М. Ворона

## СТАН КАДРОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ У ГАЛУЗІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ: СВІТОВІ ТЕНДЕНЦІЇ

**Розглянуто тенденції розвитку світових морських перевезень та забезпеченість їх професійними кадрами. Проаналізовано матеріали публікацій та досліджень у галузі морського транспорту. Визначено наявність дефіциту кваліфікованих морських кадрів у світовому флоті, доведено можливості й потреби у підготовці таких фахівців в Україні.**

**Ключові слова: морський транспорт, транспортний флот, світовий ринок морської праці, морські кадри, дефіцит морських кадрів.**

Морський транспорт відіграє дуже важливу роль у розвитку світової економіки. У загальносвітовому вантажообігу морські перевезення займають 62% та 90% світового морського транспорту здійснюють міжнародні перевезення. Цей вид транспорту не має альтернативи у трансконтинентальних перевезеннях, наприклад морські судна забезпечують 98% зовнішньоторгівельних перевезень Японії та Великобританії, та більше 90% – США. Для багатьох країн, як лідерів світової економіки, так і тих, які розвиваються, морський транспорт залишається головною ланкою, що пов’язує їх із зовнішнім світом (Японія, Австралія, Нова Зеландія, Індонезія та інші). А в деякі райони світу (наприклад, арктичні райони) суттєва доставка вантажів можлива лише морським транспортом. Більше половини країн світу мають вихід до моря, та, відповідно, порти. Сучасний морський транспорт може перевозити практично любі види вантажів: тверді, рідкі, сипучі, крихкі тощо. Для їх перевезення будуються спеціальні кораблі. Середня відстань вантажоперевезень морем становить 3,5 тис. км, що значно вище, ніж у будь-якого іншого виду транспорту [1].

Головними перевагами перевезень морським транспортом є більш низька собівартість, у порівнянні з іншими видами транспорту, висока вантажопідйомність (жоден вид наземного або повітряного транспорту не може за один раз перевезти стільки вантажів, як морське судно). Для морського транспорту практично відсутні обмеження на габарити вантажів та пропускну здатність. Навіть якщо параметри портів (наприклад, глибина) не дозволяють крупнотонажному судну підійти до берега, використовуються сучасні технології перевантаження товарів у відкритому морі або на рейді. До переваг також належить єдине міжнародне правове поле, яким регулюються морські транспортні перевезення тощо.

Ефективність та безпека морських перевезень вантажів та пасажирів залежить переважно від людей, працюючих на суднах, та переважно від командного складу, який повинен бути підготовленим відповідно до міжнародних вимог для виконання службових обов’язків. Тому питанням професійної підготовки судових офіцерів, дипломування, контролю компетентності, підвищення кваліфікації на сьогодні приділяється особлива увага у всіх країнах, які володіють морським флотом.

Оскільки морський флот займає дуже важливе місце у світовій економіці, у багатьох вітчизняних та зарубіжних інформаційних джерелах йдеться про його розвиток та про

його кадрову складову. Проблема кадрового забезпечення морського флоту в більшості країн виходить за межі національних питань та стає міжнародною.

Аналіз публікацій свідчить про те, що у своїх дослідженнях такі фахівці, як В. Давидов, О. Гацан, М. Міюсов, А. Нетребенко, О. Станіславов, М. Шевченко, А. Байлон, В. Едуардо М. Сантос намагались з'ясувати причини, що викликають дефіцит у кваліфікованих морських кадрах та відношення світових роботодавців у цій сфері до моряків із різних країн. Економічному розвитку морського транспорту та його перспективам приділяли увагу у своїх дослідженнях С. Гриневецький, Н. Лисенко, О. Панамарева та інші фахівці. Безпосередньо на особливості підготовки морських кадрів звертали увагу Л. Геращенко, Є. Пасюк тощо. Водночас наведені матеріали досліджень мають деякі відмінності у даних щодо потреби у морських кадрах та їх дефіциту. Тому це питання потребує додаткового вивчення.

Мета статті – визначення потреби у підготовці морських кадрів в Україні. Для вирішення визначеної мети було сформульовано такі завдання:

- проаналізувати сучасний стан морського транспорту та перспективи його розвитку;
- з'ясувати рівень забезпеченості морськими кадрами світового флоту та визначити фактори, які на це впливають;
- визначити міру зацікавленості судновласників у комплектуванні екіпажів суден спеціалістами, які пройшли відповідну підготовку в Україні.

Світовий торгівельний флот за останні двадцять років стабільно зростає, зокрема й під час економічної кризи (табл. 1).

Таблиця 1

Склад світового транспортного флоту (більше 300 gt) (за даними International Association Of Classification Societies Ltd. (IACS) [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk) на 20.11.2012) [2]

На початок року	Кількість суден, одиниць	Дедвейт, млн т	Обсяг світових морських перевезень, млн т	Транспортна робота світового флоту, млрд т-миль
1995	33039	677,5	4712	20263
1996	37015	702,3	4906	20968
1997	37965	722,5	5468	22118
1998	38500	743,6	5172	22018
1999	38564	750,8	5296	22533
2000	38917	761,9	5595	23693
2001	39008	778,8	5653	23891
2002	39113	799,8	5820	24253
2003	39415	816,4	6133	25854
2004	39665	840,4	6493	27574
2005	39932	888	6846	29094
2006	41110	944,5	7224	30830
2007	42872	1009,5	7528	31969
2008	44553	1079,5	7755	32631
2009	46155	1152,8	–	–
2010	46650	1193,7	8400	–
2011	47594	1292,9	–	–
2012	48197	1461,8	–	–

Глобальна фінансова криза, яка набрала силу у другому півріччі 2008 р., призвела до значного економічного спаду. У 2009 р. було зареєстровано найбільше зниження рівня світової торгівлі за останні 70 років. Її втрати дорівнюють 12,7% у порівнянні з цифрами, які прогнозувались на цей період до початку кризи [3]. Проте зростання світового транспортного флоту тривало і в кризові роки: за 2008 – 2010 рр. дедвейт світового флоту збільшився на 20%.

Таблиця 2

**Динаміка структури тоннажу світового транспортного флоту, млн т дедвейту**

Рік	Танкери	Хімовози	Газовози	Балкери	Комбіновані	Контейнеровози	Універсальні	Рефрижератори	Спеціалізовані	Ролкери	Пасажирські
2008	399,8	9,3	30,2	382,4	4,3	144,6	75,5	6,6	14	6,7	6,2
2009	418	9,4	35,9	410,2	4,2	161,9	77,9	6,4	15,7	6,7	6,4
2011	473,3	6,9	43,4	524	4,1	183,7	78,7	6	16	6,3	6,4
2012	496,7	6,3	44,5	601,9	3,9	196,9	76,3	5,7	17,1	6,1	6,4

Найбільші обсяги у загальносвітовому тоннажі припадають на долю балкерів (41,2%) та нафтових танкерів (34%), зростання яких із 2008 р. до 2012 р. становить, відповідно, 57,4% та 24,2%. Особливості світової торгівлі викликали потребу у збільшенні контейнеровозів (на 36,2%), та їх доля у загальносвітовому тоннажі досягла вже 13,5%. Зацікавленість світового енергетичного комплексу до шельфових розробок з метою видобутку нафти та газу спричинили також стрімке зростання по газовозам (на 47,4%).

Кількість суден зростає, не дивлячись на поступове списання старих кораблів. Тобто світовий флот значно молодшає, будується за новими технологіями, що вимагає залучення високопрофесійних кадрів для роботи на таких судах (табл. 3).

Таблиця 3

**Середній вік світового транспортного флоту станом на початок 2012 р.**

Рік	Танкери	Хімовози	Газовози	Балкери	Комбіновані	Контейнеровози	Універсальні	Рефрижератори	Спеціалізовані	Ролкери	Пасажирські
2007	17,1	18,7	16,3	15,8	20,6	10,8	23,6	22,1	19,2	19,7	22,8
2008	16,5	19,2	15,8	15,9	21,8	10,6	23,4	22,8	19	19,4	23
2009	15,8	19,2	15,1	16	22,7	10,4	25,15	23,4	18,8	19,4	23,2
2011	14,4	20	14,5	14,1	22,8	10,1	22,6	24,1	17	18,5	22,9
2012	14	20	14,2	12,3	23,7	10,4	21,6	24,7	16,3	18	22,9

У всьому світі спостерігається тенденція реєстрації судновласниками суден під прапорами інших країн (68,4% світового тоннажу) [4], що викликано передусім економічною доцільністю, оскільки дозволяє користуватись деякими податковими пільгами та працевлаштовувати іноземних моряків, що є особливо привабливим для судновласників, розташованих у країнах із високим рівнем заробітної плати.

Станом на січень 2011 р. 93,8% світового флоту було зареєстровано під прапорами 35 країн, з яких 16 знаходяться в Азії, 15 – в Європі, 4 – у Західній півкулі. Панамський прапор використовується переважно судновласниками Китаю, Греції, Японії та Південної Кореї. Прапор Ліберії використовують у більшості німецькі та грецькі судновласники.

Користувачами реєстру Маршаллових островів зазвичай є судновласники з Германії, Греції та США тощо (табл. 4) [5].

Таблиця 4

**Світові лідери реєстрації флоту [6, 7]**

Прапор	2007		2008		2010		2011		
	Кількість суден	Двт, млн т	Кількість суден	Двт, млн т	Кількість суден	Двт, млн т	Кількість суден	Двт, млн т	Доля %, по дефвейту
Панама	6015	230,5	6380	250,3	6713	303,8	6 741	319,7	39,50
Ліберія	1804	103	2067	115	2604	162,7	2 865	182,9	22,59
Маршаллові острови	840	53,4	969	58,4	1443	95,8	1 677	115,9	14,31
Мальта	1235	40,1	1350	43,5	1612	60,6	1 693	69,8	8,63
Багами	1221	52,4	1260	56,5	1202	61,8	1 182	62,8	7,75
Кіпр	883	30,2	866	29,8	843	32,2	842	32,8	4,05
Антигуа и Барбуда	1043	10,2	1093	11,3	1245	13,9	1 270	14,3	1,77

Формування морських кадрів формується в усьому світі під впливом низки різноманітних факторів, серед яких:

- стан світової економіки та світової торгівлі;
- застосування нових технологій у морських перевезеннях вантажів, зокрема при будівництві спеціалізованих суден, використанні вантажно-розвантажувальних робіт на судах та у портах;
- рівень автоматизації та загального технічного устаткування суден морського транспортного флоту;
- рівень безробіття та рівень соціальних гарантій у різних країнах світу;
- рівень життя та рівень доходів, які можна отримати, працюючи в окремих країнах та за їх межами у морській галузі;
- наявність учбових закладів, що готують спеціалістів у цій сфері, та рівень підготовки, який вони спроможні забезпечити своїм випускникам;
- правове поле, що регулює міжнародне судноплавство;
- діяльність профспілкових організацій, що відстоюють інтереси морських працівників;
- обсяги державного регулювання морського судноплавства в окремих країнах тощо.

Враховуючи вищезазначені фактори певні міжнародні організації здійснюють дослідження світового ринку морської робочої сили та за останнє десятиріччя констатують становище дефіциту командного складу флоту. Так, Балтійська міжнародна морська рада (BIMCO) та Міжнародна федерація судновласників (ISF) кожні 5 років проводять дослідження та оприлюднюють відповідні звіти про тенденції на світовому морському ринку праці, з яких останній – оприлюднено наприкінці 2010 р. Згідно із отриманими даними, існуючий рівень пропозиції морських кадрів становить 626 тис. офіцерів та 747 тис. рядових, а потреба – 637 тис. офіцерів та 747 тис. рядових, тобто з дефіцитом командного складу у 11 тис. осіб, або у 2 відсотки. У порівнянні з 2005 р. дефіцит кадрів скоротився у зв'язку із світовою кризою, а також росту чисельності

моряків із країн Індії, Китаю, Філіппін та країн Організації економічної співпраці та розвитку.

Один з авторів досліджень, керуючий компанії “Anglo-Eastern UK” Д. Ланг стверджує, що нестача офіцерських кадрів спостерігається у найбільш спеціалізованих секторах судноплавства, а найбільший дефіцит – серед старших механіків. Що стосується рядового складу, то в його представниках особливої нестачі поки що не прогнозується. Одним із факторів, який може спровокувати зростання дефіциту морських кадрів, є зростання світового флоту. При прогнозованому рівні зростання світового флоту дефіцит офіцерських кадрів до 2015 р. становитиме 5%, проте у гіршому випадку дефіцит може сягнути 11% [8]. Згодом, після оприлюднення результатів дослідження Балтійської міжнародної морської ради (BIMCO) та Міжнародної федерації судновласників (ISF), звіт про свої дослідження у цій сфері подала група аудиторських та консалтингових компаній “Deloitte”, в якому є дані, що чітко свідчать про те, що перед світовою судноплавною галуззю постає важлива проблема – нестача кваліфікованих офіцерів торговельного флоту. В цьому звіті зауважується, що компаніям для запобігання бізнес-ризиків необхідно проводити роботу із залучення у галузь нових кадрів та утримання старих.

У дослідженні “Deloitte” прийняли участь 23 компанії зі всього світу, загальна чисельність флоту, що знаходиться під їх керівництвом, налічувала 1125 суден. Дослідження підтвердило декілька загальних тенденцій, серед яких:

- орієнтованість судновласників на філіппінські та індійські екіпажі (45% офіцерів та 90% рядових членів екіпажів, що приймали участь у дослідженні укомплектовані представниками цих двох націй);
- офіцери становлять 35 – 40% від загальної чисельності екіпажів;
- заробітна плата офіцерів, які працюють на танкерах вища, аніж у тих, що працюють на суховантажних судах;
- наявність розбіжностей у ставках заробітної плати залежно від регіону, де розташована компанія (табл. 5).

Таблиця 5

Середня заробітна плата моряків, дол. / міс.

Посада	Європа	Північна Америка	Азійсько-тихоокеанський басейн, Середній Схід, Південна Африка
Капітан	8750	11317	8983
Старший помічник	6432	9113	6902
2-й помічник	3174	4795	4050
Старший механік	8097	10974	8784
2-й механік	5880	9133	6902
3-й механік	3086	4581	4050
Електромеханік	3829	4760	4622
Матрос 1 класу (АВ)	1227	1553	1190

Окрім цього, дослідження з'ясувало наявність розбіжностей у рівні морської освіти у різних країнах та недостатність єдиних стандартів, які вимагають додержання рівня

кваліфікації працівників. Внаслідок проведеного аналізу було встановлено таку закономірність: в країнах, де дефіцит морських кадрів відчувається найбільш гостро, морські учбові заклади контролюються державою, тоді, як країни, які є основними постачальниками робочої сили для морської галузі створюють умови для утворення приватних учбових закладів, які найчастіше відкривають та фінансують судноплавні компанії.

Також у цих дослідженнях відмічено, що багато судновласників, набираючи екіпажі, орієнтуються переважно на Балканські країни та держави Далекого Сходу, проте ці ринки не можна вважати панацеєю від дефіциту кадрів, оскільки у різних частинах світу рівень кваліфікації та освіти моряків значно відрізняються.

Насамкінець аналітики “Deloitte” зробили висновки: щоб стимулювати зростання чисельності кваліфікованих морських кадрів “компаніям та урядам держав необхідно спрямовувати зусилля на підвищення престижу професії моряка” [9].

Власні дослідження у сфері морського кадрового забезпечення здійснює також англійська компанія Drewry Shipping Consultants Ltd, згідно із яким, загальна кількість командного складу у 2010 р. оцінюється у 532 тис. осіб, що на 32% більше, аніж у 1990 р. та на 14% більше, аніж у 2005 р. За цього дефіцит становить 29,8 тис. офіцерів, або 5,6%. Відповідно до прогнозів на 2014 р., кількість офіцерів повинна збільшитись до 607 тис. осіб та дефіцит кадрів прогнозується зменшити до 2,4% [10].

Про недостатність кадрів у морській галузі свідчать також світові круїнгові компанії, серед яких кіпрські судові менеджери, які є найкрупнішою у Євросоюзі групою представників судового менеджменту (зокрема – компанія “Bernhard Schulte Shipmanagement”, що має 23 круїнгових центри у різних містах світу), колумбійські судові менеджери (наприклад, компанія “Columbia Shipmanagement”) [11] та багато інших.

Окрім цього керівні представники Міжнародної Федерації Судноплавства (ISF), компанії “V.Ships”, представники профспілкових організацій та інші фахівці погодились із висновками досліджень міжнародної аудиторської та консалтингової фірми “Moore Stephens”, які наводять про вплив наявного дефіциту працівників морського флоту на зростання їх заробітних плат [12].

При дослідженні та прогнозуванні потреби морських кадрів на світовому ринку праці потрібно враховувати також потребу у керівному складі для роботи на березі. При працевлаштуванні фахівців у морські компанії на березі важливим фактором є наявність у них досвіду роботи в морі. Так, за даними досліджень британської кадрової компанії “Faststream” 92% берегових працівників вважають, що мати серед колег колишнього моряка – важливо для роботи офісу загалом, а 35% – вважають це просто необхідним [13]. Та й багато моряків обирають більш безпечнішу роботу на березі, при тому, що розміри заробітних плат там також досить високі. Все це викликає конкуренцію за кадрові ресурси.

Занепокоєність у недостатку кваліфікованих морських кадрів висловлюють багато країн, серед яких Норвегія та Казахстан, які планують розвивати судноплавство у перспективі розробок та видобутку нафти та газу на шельфах Білого та Каспійського морів, Малайзія, де не дивлячись на розвиток судноплавства, робота у морській галузі не є популярною серед населення, та навіть Філіппіни – країна, яка є одним із найбільших постачальників кадрів для світового морського ринку. Щодо останньої, необхідно зазначити, що Філіппіни занесено до “білого списку” Міжнародної Морської Організації, до якого включено країни, які ефективно реалізують положення Конвенції ПДМНВ (підготовки та дипломування моряків та несення вахти). Водночас, Європа вимагає підвищити стандарти навчання філіппінськими морськими освітніми закладами та

Єврокомісія висловлювала свої наміри відмінити визнання сертифікатів, що видаються такими закладами. Для вирішення кадрових проблем у морській сфері філіппінським урядом, навчальними закладами та судновласниками розробляються та запроваджуються відповідні програми та заходи.

У світовій практиці існують випадки, коли нестаток кадрів офіцерського складу судоходні компанії покривають за рахунок підвищення найбільш професійних працівників із рядового складу. Проте таке швидке просування по службі призвело до того, що на судах стало менше професіоналів, які мають практичний досвід роботи та належний рівень знань, що призводить до багатьох помилок у роботі та у деяких випадках – до небезпечних ситуацій у морі.

Дійсно, робота у морі є дуже специфічною та нелегкою, оскільки впродовж тривалого часу моряки ізольовані від рідної домівки, мають великі обсяги роботи та постійне психологічне навантаження, їх робота часто пов'язана з ризиком, більшість моряків хоча й забезпечують доставку вантажів по різних країнах, але не мають достатньої можливості “побачити світ” тощо.

В таких умовах у всьому світі урядами держав, судновласниками та відповідними освітніми закладами вживаються різноманітні заходи для залучення працівників у морській галузі, серед яких і інформаційна робота, і збільшення заробітної плати, і покращення умов роботи, і в деяких випадках звільнення від сплати відповідних податків, і створення навчальних закладів та відповідних навчальних програм та умов для підвищення кваліфікації.

У сучасному становищі світового ринку морської праці потрібно звернути увагу на те, що представники командного складу, яких готує Україна, зарекомендували себе на високому рівні, що зробило нашу державу однією із лідерів формування офіцерського складу екіпажів світового флоту.

Результати досліджень по країнах, які надають кадри для формування екіпажів, оприлюднюють різні організації та компанії і частіше за все вони дещо відрізняються між собою. Водночас усі вони підтверджують беззаперечний попит на українських офіцерів (табл. 6, 7) [14].

Таблиця 6

Кількість моряків на міжнародному ринку праці (за даними Drewry Publishing)

Країна, що поставляє членів екіпажу	Офіцери	Рядові	Усього
Філіппіни	66000	80000	146000
Китай	51800	104200	156000
Україна	35400	40000	75400
Індія	31200	56000	87200
Росія	22700	34500	57200
.....			
Усього у світі	532400	758400	1290800

Після отримання Україною незалежності протягом останніх 20 років національний флот неухильно скорочувався. Українські моряки змушені були шукати роботу на

світовому ринку праці. Висока кваліфікація, добра освіта та морські традиції дозволили українським морякам, насамперед офіцерам, зайняти достойне місце не тільки серед європейських країн, але й на світовому ринку загалом. Зростання чисельності українських морських офіцерів на світовому ринку праці з 2000 р. становило 153% при тому, що загальна кількість офіцерського складу в світі за період від 1995 до 2010 р. збільшилась лише на 34%. Ця динаміка свідчить про безумовну конкурентоздатність українських моряків та високу якість підготовки командного складу морськими учбовими закладами України.

Таблиця 7

**Кількість моряків на міжнародному ринку праці (за даними BIMCO/ISF)**

<b>Країна, що поставляє членів екіпажу</b>	<b>Офіцери</b>	<b>Рядові</b>	<b>Усього</b>
Філіппіни	57688	23492	81188
Китай	51511	90296	141807
Індія	46497	16176	62673
Турція	36734	51009	87743
Україна	27172	11000	38172
Росія	25000	40000	65000
США	21810	16644	38454
Японія	21297	7308	28605
Румунія	18575	5768	24343
Польща	17923	4746	22669
.....			
Усього у світі	624062	692542	1316604

На сьогодні Україна входить до “білого списку” Міжнародної морської організації держав, в яких у повному обсязі виконуються вимоги Конвенції та Кодексу ПДМНВ. Підписані меморандуми про визнання дипломів (сертифікатів) моряків, що надані в Україні, з 53 державами-членами Міжнародної Морської Організації, відповідно до правила I/10 Конвенції ПДМНВ. Крім цього, система підготовки та дипломування моряків в Україні схвалена Європейською комісією на підставі періодичних (1 раз на 5 років) інспекцій, що проводяться Європейським агентством з безпеки на морі (EMSA) на відповідність вимогам Директиви Європейського парламенту та Ради Європейського Союзу [15].

Отже, враховуючи вищевикладені тенденції розвитку світової економіки та, зокрема, морської галузі, а також з урахуванням наявного та прогнозованого дефіциту висококваліфікованих морських кадрів, зокрема – командного складу екіпажів суден, Україна, враховуючи свій потенціал, наявні резерви та вагомий досвід у підготовці морських кадрів, повинна вживати усіх можливих заходів для підготовки високопрофесійного кадрового складу для морських перевезень. Не дивлячись на те, що флот в Україні залишився досить малим і, відповідно, кількість моряків, які працюють



на українських судах, є незначною, потрібно враховувати, що український кадровий склад, який працює у міжнародному морському флоті, свій заробіток спрямовує в Україну, тим самим зміцнюючи її економіку. Крім того, у багатьох країн відсутні відповідні навчальні заклади та зарекомендовані роками у всьому світі морські традиції, тому потрібно враховувати цей фактор із метою залучення іноземних студентів для навчання морській справі в Україні, оскільки це також дає змогу залучати значні кошти в країну.

Тому Україна повинна вживати додаткових заходів із підготовки висококваліфікованих морських кадрів та залучення до навчання у цій сфері іноземних студентів, зокрема на державному рівні.

### **Література**

1. Сайт Морської Фрахтової Компанії “Флагман” [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://flagmanshipping.com/fleetarticles/rol-morskogo-transporta-v-mirovoje-ekonomike>.
2. Сайт “Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане” [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [http://www.morinfocenter.ru/worldfleet\\_sostav.asp](http://www.morinfocenter.ru/worldfleet_sostav.asp).
3. Шевченко М. Мировой флот: рост непрерывен / М. Шевченко // Порты Украины [Электронный ресурс]. — 2011. — № 04(106). — Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2102>.
4. Там же.
5. Шевченко М. Мировой флот...
6. Лысенко Н. Особенности современного развития мирового торгового флота / Н. Лысенко // Развитие методів управління та господарювання на транспорті [Текст]. — 2012. — № 38. — С. 36—45
7. Сайт “Единая государственная система информации об обстановке в мировом океане”...
8. Сайт “Моряк Украины” [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://moryakukrainy.livejournal.com/2011/11/08>.
9. Сайт Дальневосточной ассоциации морских капитанов [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [http://www.kapitanydv.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=228:-no-5—351—&catid=47:2010-07-04-07-00-56&Itemid=101](http://www.kapitanydv.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=228:-no-5—351—&catid=47:2010-07-04-07-00-56&Itemid=101).
10. Миусов М. Роль Украины в кадровом обеспечении глобальных морских перевозок / М. Миусов // Тезисы доклад. XI междунар. конф. “Транспортная сеть Черноморского региона: комплекс коммуникаций между Европой, Азией и другими континентами” в рамках международной транспортной недели “Интер-ТРАНСПОРТ” [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [krivoshchekov.at.ua/\\_fr/0/ONMAactivity201.doc](http://krivoshchekov.at.ua/_fr/0/ONMAactivity201.doc).
11. Дальневосточный морской портал [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [http://www.indrik-ceramica.ru/7\\_1.php?nid=92](http://www.indrik-ceramica.ru/7_1.php?nid=92).
12. Сайт Дальневосточной ассоциации морских капитанов...
13. Сайт Калининградской региональной организации российского профсоюза моряков [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://surpr.ru/stati/shansy-moryaka-zarabotat-na-beregu307>.

14. Милюсов М. Роль Украины в кадровом обеспечении глобальных морских перевозок...

15. Там же.

**M. Vorona**

**STATE OF PERSONNEL PROVISION IN THE FIELD  
OF MARINE TRANSPORT: WORLD TENDENCIES**

**The tendencies in development of world marine transportation and its personnel provision are considered. Publications and research into marine transportation branch have been analysed. It is also defined the shortage of skilled marine personnel in the world, the needs for training such specialists in Ukraine are proved.**

**Key words: marine transport, Merchant Marine, world market of work at sea, marine personnel, shortage of marine personnel.**