

Ткаченко К.О.

ХАРАКТЕРИСТИКА ПІДПРИЄМСТВ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

У статті розглядаються характеристики підприємств системи підготовки фахівців водного (річкового та морського) транспорту, організаційні та економічні аспекти сучасного стану основних підприємств підготовки, проведена класифікація підприємств згідно виявлених основних ознак. Розглянуті характеристики освітянської послуги як такої, що надається підприємствами системи підготовки фахівців водного транспорту.

Ключові слова: *система підготовки фахівців, підприємство системи підготовки фахівців, ознаки підприємства системи підготовки фахівців, характеристики освітянської послуги, організаційно-економічний механізм.*

Вступ. Сучасні вимоги до професійного рівня фахівців водного (річкового та морського), аналіз сучасного досвіду надають можливість обґрунтування концептуальної моделі системи підготовки фахівців річкового та морського транспорту. Необхідність відповідної концепції розвитку системи підготовки фахівців зумовлена, зокрема, соціально-економічними процесами, що відбуваються в суспільстві [20]. Зараз особливої актуальності набуває проблема ефективного використання трудових ресурсів, що мають велике значення для ефективного функціонування підприємства, зокрема, підприємства водного транспорту. Людський фактор має важливе значення для виживання підприємства в сучасних умовах [14].

Теоретичні основи управління підприємствами висвітлені в наукових працях вітчизняних і зарубіжних вчених, а саме: В.Б. Авер'янова, Дж. Аргенті, Г. Атаманчука, С.Г. Беляєва, І.О. Бланка, У. Бівер, Є. Брігхем, О.П. Градова, А.Г. Грязнової, П.Ф. Друкер, С.М. Ілляшенко, В.І. Кошкіна, В. Малиновського, Г. Минцберг, В.П. Портер, Джозел Г. Сигел, Р. Таффлер, А.А. Томпсон, Н.М. Тюріної, Д.А. Уткіна, Г. Фандель, Джей К. Шим, Г. Шмален та інших [15-22].

Постановка проблеми. В Україні система підготовки конкурентоспроможних фахівців водного (річкового та морського) транспорту розвивається в умовах, коли на зміну централізованому адміністративному контролю приходять гнучке управління, а вплив на діяльність підприємств системи підготовки здійснюється за допомогою різних організаційно-економічних методів та інструментів.

Система підготовки фахівців водного транспорту потребує аналізу її стану, виявлення основних характеристик її підприємств з метою вдосконалення механізму та розробки нових підходів до управління цією системою; визначення організаційно-економічних і правових аспектів регулювання, оскільки існуюча організаційно-економічна структура підприємств системи підготовки фахівців не відповідає сучасним вимогам та потребам суспільства.

Метою дослідження є аналіз сучасного стану системи підготовки фахівців водного транспорту, визначення основних ознак та характеристик підприємств системи підготовки в умовах інноваційного розвитку, глобалізації та зростаючої конкурентної боротьби. Основними складовими аналізу, зокрема, є: визначення мети аналізу; висування гіпотези на підставі аналітико-економічних міркувань та ознайомлення з конкретними умовами розвитку системи підготовки фахівців; підбір статистичних матеріалів і їх оцінки, систематизація відібраних даних, визначення недостатніх показників, використання статистичних методів, формування висновків та пропозицій.

Викладення основного матеріалу. Ефективне функціонування транспорту – необхідна умова розвитку економіки, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни. Транспорт відіграє важливу економічну, соціально-політичну і оборонну роль. Ефективно організована транспортна система є інструментом досягнення соціальних, економічних, геополітичних цілей держави, забезпечення її цілісності та національної безпеки [1]. Важливим фактором ефективного функціонування транспорту є рівень кваліфікації та компетентності фахівців транспортної галузі.

У сучасній системі освіти України підприємства підготовки фахівців (навчальні установи, навчальні заклади) можна поділити за такими ознаками: економічними; кадровими; відомчою підпорядкованістю; відповідністю стандартам (міжнародним та українським); статусом; місцезнаходженням (географічною ознакою); формою навчання; транспортною галуззю.

За **економічними ознаками** підприємства підготовки фахівців поділяються на [2]: державні (такі, що засновані державою, фінансуються з державного бюджету і підпорядковуються відповідному центральному органу виконавчої влади); комунальні (такі, що засновані місцевими органами влади, фінансуються з місцевого бюджету і підпорядковані місцевим органам влади); приватні (такі, що засновані приватними особами на основі приватної власності і підпорядковані власнику чи власникам); змішаного типу.

Основним джерелом формування єдиного кошторису доходів та видатків державних підприємств підготовки фахівців є бюджетне фінансування прийняте відповідно до діючого законодавства та кошти, що можуть бути отримані з інших джерел (наприклад, від надання закладом додаткових освітніх послуг, прибутки від реалізації навчально-видавничої чи навчально-виробничої продукції тощо).

Залучення позабюджетних коштів може відбуватися, зокрема, шляхом встановлення підприємствами підготовки фахівців платності навчання, підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації та надання додаткових освітніх платних послуг та зміцнює фінансовий стан освітніх установ [3].

Співвідношення між бюджетним та позабюджетним фінансуванням може змінюватися в залежності, зокрема, від наявності/відсутності бюджетних ресурсів; наявності/відсутності адекватної державної політики у галузі освіти; темпів економічного розвитку (країни, регіону, галузі тощо); форми власності навчального закладу; співвідношення між державним та недержавним замовленням на фахівців у відповідних секторах економіки. Зазвичай співвідношення бюджетних і контрактних місць для підприємств підготовки фахівців, становить як 51% до 49%, але для різних галузей економіки це значення може суттєво відрізнятися. Останнім часом для підприємств підготовки фахівців водного транспорту це співвідношення становить як 51% до 49%.

Держбюджетом на 2011 р. було передбачено зменшення витрат на освіту, тому держзамовлення зменшилося на 42% це пояснюється тим, що у 2011 р. чисельність випускників старшої школи скоротилась порівняно з 2010 р. на 142,6 тисяч осіб (на 42,1%) зі 338,4 тисяч осіб до 195,8 тисяч.

Серед **кадрових ознак** підприємств підготовки фахівців транспортної галузі слід виділити акредитацію підприємства підготовки фахівців (зокрема, її рівень) і кількість спеціальностей (широту профілю), підготовку по яких воно пропонує. Рівень акредитації вищого навчального закладу (зокрема, підприємства підготовки фахівців транспортної галузі) – рівень його спроможності провадити освітню діяльність, пов'язану із здобуттям відповідної кваліфікації [2].

Виділяють такі рівні акредитації: I рівень – підготовка фахівців здійснюється за спеціальностями освітньо-кваліфікаційного рівня молодшого спеціаліста; II рівень – підготовка фахівців здійснюється за спеціальностями освітньо-кваліфікаційного рівня молодшого спеціаліста; III рівень – підготовка фахівців здійснюється за напрямами освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавра, спеціальностями освітньо-кваліфікаційного рівня спеціаліста, а також за окремими спеціальностями освітньо-кваліфікаційного рівня магістра;

IV рівень – підготовка фахівців здійснюється за напрямками освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавра, спеціальностями освітньо-кваліфікаційних рівнів спеціаліста, магістра.

Серед підприємств підготовки фахівців розрізняють такі, що здійснюють підготовку фахівців вузького профілю (тільки фахівців транспортної галузі, наприклад, судноводіїв, судномеханіків, пілотів). Підприємства широкого профілю готують фахівців не тільки транспортної галузі, а й інших суміжних спеціальностей (наприклад, економістів, юристів, програмістів), сфера професійної діяльності яких буде пов'язана з транспортною галуззю.

Ознака відомчої підпорядкованості – приналежність підприємства до відповідного міністерства (відомства). Наприклад, підприємства підготовки фахівців транспортної галузі можуть належати до Міністерства освіти, науки молоді та спорту України або до Міністерства інфраструктури України (раніше Міністерства транспорту та зв'язку України). В залежності від підпорядкування підприємства підготовки фахівців здійснюється його фінансування та діяльність.

За статусом підприємства підготовки фахівців транспортної галузі можна поділити, зокрема, на: міжнародні (університети, академії, інститути, центри тощо) – підприємства, що мають статус міжнародного освітнього закладу, відповідають міжнародним стандартам і співпрацюють з іноземними навчальними закладами; національні (університети, академії, інститути, центри тощо) – це підприємства, що мають статус національного освітнього закладу, який визначає не лише рівень якості освіти, але й культурні зв'язки цього підприємства підготовки, обсяг його випускників та багато інших показників.

Географічна ознака – регіон розташування підприємства підготовки фахівців (наприклад, Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра-Конашевича Сагайдачного (КДАВТ) [4] в м. Києві та її філіали в різних областях України). Навчання у підприємствах підготовки фахівців здійснюється, зокрема, за такими **формами**: денна, вечірня, заочна, дистанційна, екстернатна. Під **відповідністю** мається на увазі забезпечення підприємством підготовки фахівців відповідних вимог та стандартів якості підготовки, що встановлюються певними документами (в тому числі нормативними), які є загальноприйнятими у світі.

В залежності від **виду транспорту** можна виділити, зокрема, підприємства по підготовці фахівців: водного транспорту (Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра-Конашевича Сагайдачного; Одеська національна морська академія (ОНМА); Ізмаїльський інститут водного транспорту; Київський тренажерний центр підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації фахівців водного транспорту та інші); залізничного транспорту (Українська державна академія залізничного транспорту; Державний економіко-технологічний університет транспорту та інші); авіаційного транспорту (Національний авіаційний університет (НАУ); Інститут післядипломного навчання НАУ та інші); автомобільного транспорту (Національний транспортний університет; Донецька академія автомобільного транспорту та інші).

Розглянемо більш детально деякі підприємства підготовки фахівців водного транспорту. **Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра-Конашевича Сагайдачного** веде свою історію від Київського річкового училища 1 розряду Міністерства шляхів сполучення Російської імперії, відкритого 17 листопада 1912 р. в Києві на кошти Спілки судноплавства. З того часу підготовка фахівців водного транспорту (судноводіїв, судномеханіків, гідротехніків та ін.) у Київському річковому училищі не припинялась навіть у часи революції, та світових воєн. А з відкриття у Києві в 1962 р. заочного факультету Ленінградського інституту водного транспорту почалася підготовка спеціалістів флоту вищої кваліфікації. Після здобуття Україною незалежності цей факультет був об'єднаний з Київським річковим училищем і став Київським інститутом водного транспорту Одеської морської академії, який після приєднання у 1998 р. Київського суднобудівного технікуму став вищим навчальним закладом III – IV рівнів акредитації.

КДАВТ створена постановою Кабінету Міністрів України від 14 грудня 1998 року № 1970 після багаторічної історії становлення і розвитку системи підготовки спеціалістів для водного транспорту в м. Києві. В 2003 р. розпорядженням Уряду України Академії присвоєне ім'я видатного гетьмана-флотоводця Петра Конашевича-Сагайдачного.

Зараз в складі КДАВТ функціонують: чотири факультети (в Києві та в Севастополі), що проводять підготовку фахівців зі спеціальностей III–IV рівнів акредитації (зокрема, судноводіння на морських і внутрішніх водних шляхах; експлуатація суднових енергетичних установок; менеджмент організацій); Київський коледж морського і річкового флоту та Севастопольський морський коледж, що проводять підготовку фахівців зі спеціальностей I рівня акредитації; професійно-технічне училище «Миколаївська морехідна школа», що проводить підготовку рядового складу морського флоту і є правонаступником школи з підготовки штурманів Чорноморського флоту, заснованої у 1789 р.; Київське вище професійне училище водного транспорту, що проводить підготовку рядового складу річкового флоту; Дунайський навчально-консультаційний центр у м. Кілія, що проводить підготовку фахівців зі спеціальностей I та III–IV рівнів акредитації; Миколаївський та Ізмаїльський навчально-консультаційні центри підвищення кваліфікації і перепідготовки спеціалістів водного транспорту; Київський тренажерний центр підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації фахівців водного транспорту (КТЦПФВТ).

Підвищення кваліфікації і перепідготовка моряків у КДАВТ здійснюється згідно вимог Міжнародної конвенції з підготовки, дипломування моряків і несіння вахти (ПДНВ-78/95) та міжнародного стандарту якості ISO 9001-2001, а навчальні програми сертифіковані Регістром судноплавства України і Міністерством освіти, науки, молоді та спорту України.

Для майбутніх фахівців в КДАВТ є обов'язковим проходження навчальної плавальної практики. Для спеціальності «судноводіння» її термін складає 12 місяців, що надає студентам можливість отримати плавцenz, необхідний для зайняття штатних посад на суднах безпосередньо після закінчення навчання. Плавання студенти проходять на власних суднах Академії, суднах АСК "Укррічфлот" та інших українських і іноземних судноплавних компаній.

КДАВТ здійснює міжнародне співробітництво з вищими навчальними закладами водно-транспортного профілю Російської федерації та країн далекого зарубіжжя. Орієнтація на міжнародні стандарти сприяє не тільки досягненню належної якості підготовки спеціалістів в КДАВТ, а й їх подальшому працевлаштуванню підприємствах водного транспорту України [4].

КТЦПФВТ здійснює підвищення кваліфікації фахівців у м. Києві на базі КДАВТ у галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура» за напрямом «Морський та річковий транспорт». Зараз КТЦПФВТ, що створено у 2002 р., має навчальні класи, дев'ять навчальних комп'ютерних класів та 11 відповідних тренажерів. Підвищення кваліфікації судноводіїв (рівень управління, рівень експлуатації) здійснюється відповідно до вимог стандартів освіти, Міжнародної Конвенції з питань підготовки, дипломування моряків і несіння вахти 78/95 року з поправками (STCW-78) та інших міжнародних і національних морських нормативних документів.

Метою підвищення кваліфікації у КТЦПФВТ є професійне оновлення, поглиблення та розширення отриманих знань та навичок відповідно до сучасних міжнародних та національних вимог судноплавства. Такий підхід забезпечує досягнення конкурентоспроможного (на ринку праці) рівня теоретичних знань і практичних навичок у фахівців водного транспорту. Для підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації судноводіїв КТЦПФВТ має: навігаційний тренажерний програмно-апаратний комплекс NAVI-TRAINER PROFESSIONAL; тренажерний клас засобів автоматичної радіолокаційної прокладки та радіолокаційних систем з тренажерами NT PRO та NAVI-RADAR; тренажерний клас глобального морського зв'язку для забезпечення безпеки мореплавства з тренажером TGS 4100.ver.6.1.

Для підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації судномеханіків КТЦПФВТ має клас машинного відділення та танкерів з тренажерами суднової енергетичної установки Engine ROOM SIMULATOR та вантажно-баластних технологічних операцій на танкерах, клас тестування з програмою «Екіпаж».

Навчальні центри підготовки фахівців водного транспорту:

- Морське агентство ТОВ «Азов-сейфті Тренінг». Морський тренажерний центр імені капітана В. Волловича здійснює підготовку і навчання моряків, що працюють на українських та іноземних морських суднах. Центр готує фахівців водного транспорту відповідно до вимог Міжнародної Конвенції по підготовці, дипломуванню і несенню вахти для моряків, Міжнародного стандарту ISO 9002:1994 відносно підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації морських фахівців, Міжнародних стандартів і національного законодавства.

- Навчальний центр фахівців морського транспорту (НЦФМТ) здійснює підготовку плавскладу згідно вимогам Міжнародної конвенції про підготовку, дипломування моряків і несення вахти, а також займається підготовкою, перепідготовкою і підвищенням кваліфікації рядового плавскладу. Підготовка відповідає вимогам національних і міжнародних стандартів і визнана Інспекцією по підготовці і дипломуванню моряків України.

- ТОВ «Ізмаїльський морський тренажерний центр», основними напрямками діяльності якого, зокрема, є курси підвищення кваліфікації офіцерського складу екіпажів морських суден; установчі та спеціальні курси рядового і офіцерського складу екіпажів морських суден для атестації в Державній Кваліфікаційній Комісії.

- Одеський морський тренажерний центр (ОМТЦ) був заснований в 1998 р. з метою підготовки і навчання осіб командного і рядового складу, що працюють на українських та іноземних морських і річкових судах, швидкісних судах і яхтах, берегових службах. ОМТЦ є достатньо відомим у світі [5].

Одеська національна морська академія. В 1990-1991 рр. Одеське вище інженерне морське училище було перетворено в ОНМА. Систему підготовки плавскладу в ОНМА було приведено у відповідність до вимог Конвенції з підготовки і дипломування моряків та несенню вахти (STCW 78/95). ОНМА підтримує постійні контакти з Міжнародною морською організацією (ІМО) при ООН (Лондон, Великобританія) та приймає участь в розробці документів України для ІМО, в роботі Комітетів та Підкомітетів ІМО. Фахівці ОНМА співпрацюють з Інститутом морської техніки, науки та технології (IMarEST), який є членом Технічної ради Великобританії, що входить до Європейської технічної ради. У 2000 р. в ОНМА відкрито відділення Морського інституту Великобританії (МІВ) – однієї з найбільш відомих організацій у сфері морського судноплавства.

У 1999 р. японським фондом «The Nippon Foundation» при підтримці ІМО була заснована Міжнародна асоціація морських університетів (ІАМУ), до якої входить 51 морський навчальний заклад із 30 країн світу. Основну увагу ІАМУ приділяє питанням підготовки спеціалістів морської галузі. Діяльність ІАМУ спрямована на розвиток системи морської освіти, систему управління безпекою судноплавства, глобалізацію та стандартизацію системи морської освіти. ОНМА є одним з активних членів асоціації. З 2000 р. ОНМА входить до складу Міжнародного виконавчого комітету асоціації. В ОНМА готують кваліфіковані кадри для роботи на суднах морського транспорту іноземних країн. Зараз в академії на контрактній основі навчаються більш ніж 245 іноземних громадян з 31 країни. Лише невелика їх частина навчається за рахунок бюджетних коштів держав (В'єтнам, Словаччина, Молдова).

ОНМА приймає участь у міжнародних програмах з питань Європейської інтеграції, зокрема, в «Координаційній групі ТРАСЕКА» – проект «Морська підготовка: Азербайджан, Грузія, Казахстан, Україна», метою якого було зробити внесок у безпеку мореплавання, запобігання забрудненню морського середовища, створення навчальних закладів морської підготовки і підвищення рівня відповідності цих закладів вимогам і стандартам ІМО та Європейського союзу.

ОНМА задіяна також у програмі «ГІС Дунай» по розробці гідрографічних інформаційних систем та бере участь у загальноєвропейських проектах NELI (Система взаємодії з питань

логістики та навчання спеціалістів на внутрішніх водних шляхах Дунайського регіону з використанням сучасних технологій) і NEWADA (Система взаємодії Дунайських адміністрацій).

Таблиця 1

Характеристики підприємств підготовки фахівців транспортних галузей та їх властивості.

Підприємства підготовки фахівців	Тип власності/Тип фінансування		Форма навчання				Рівень акредитації			
	державні	приватні	денна	заочна	дистанційна	екстернаційна	I	II	III	IV
Підприємства підготовки фахівців водного транспорту	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Підприємства підготовки фахівців авіаційного транспорту	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Підприємства підготовки фахівців автомобільного транспорту	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Підприємства підготовки фахівців залізничного транспорту	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

ОНМА укладено більш ніж 200 угод про практику курсантів, зокрема, з такими провідними компаніями світу: Wagenborg Shipping B.V., Anthony Veder Rederijzaken B.V., Transportation Group B.V. (Нідерланди), Dredging, Environmental & Marine Engineering (Бельгія), Bernhard Schulte Shipmanagement Limited (Німеччина), MOL Ship Management Co., Ltd., NYK Shipmanagement (Японія), V. Ships Crew Ltd. (Монако), Stolt-Nielsen, MSC Shipmanagement Ltd. (Кіпр), A.P. Miller (Данія), Tsakos Shipping and Trading S.A. (Греція), BW Gas ASA (Норвегія).

Підприємства підготовки фахівців транспортної галузі, в тому числі фахівців водного транспорту, узагальнений опис характеристик яких представлено в табл.1 та табл.2, надають можливість підготовки фахівців різного освітньо-кваліфікаційного рівня як на безкоштовній, так і на комерційній основі, в залежності від економічної та відомчої приналежності підприємства підготовки фахівців. А відповідність навчальних планів вимогам міжнародних організацій надає можливість фахівцям транспортної галузі користуватися великим попитом при працевлаштуванні.

Розглянемо специфіку підприємств, що надають освітянські послуги. Загострення конкуренції на ринку освітянських послуг сприяє актуальності проблеми якості освітянських послуг. Розглянемо характеристики освітянської послуги, до яких, зокрема, можна віднести [6, 14]: невідчутність; невіддільність; непостійність якості; неоднаковий рівень; неможливість збереження.

Невідчутність освітянської послуги полягає в неможливості до моменту її повного отримання в повному обсязі побачити (почути) весь обсяг знань і навиків, що надаються. *Невіддільність* освітянської послуги від свого джерела полягає в її наданні за участю науково-педагогічного працівника, деякого технічного засобу чи інформаційного засобу. *Непостійність якості* освітянської послуги визначається неоднаковим рівнем науково-освітянського потенціалу конкретного підприємства підготовки фахівців послуги.

Таблиця 2

Узагальнений опис характеристик підприємств підготовки фахівців транспортних галузей.

Підприємства підготовки фахівців	Підпорядкування		Міжнародні вимоги	Операції підготовки фахівців вузького і широкого профілю
	Міносвіті	Мінтранс		
Підприємства підготовки фахівців водного транспорту	+	+	Плани навчання та програми підвищення кваліфікації судноводіїв (рівень управління, рівень експлуатації) розроблені відповідно до вимог стандартів освіти, вимог Міжнародної Конвенції з питань підготовки, дипломування моряків і несення вахти та міжнародного стандарту якості ISO 9001-2001.	Підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації фахівців водного транспорту.
Підприємства підготовки фахівців авіаційного транспорту	+		Навчання фахівців авіаційного транспорту здійснюється у відповідності з вимогами міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).	Підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації фахівців авіаційного транспорту.
Підприємства підготовки фахівців автомобільного транспорту	+	+		Підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації фахівців автомобільного транспорту.
Підприємства підготовки фахівців залізничного транспорту	+	+		Підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації фахівців залізничного транспорту.

Неоднаковий рівень науково-освітянського потенціалу підприємства підготовки фахівців об'єктивно визначає неоднаковий рівень якості освітянських послуг. *Неможливість збере-*

ження – неможливість заздалегідь заготовити освітянські послуги в повному обсязі та забування отриманої інформації та знань. Освітянські послуги недовговічні, їх споживання неможливо відкласти на майбутнє. Це обумовлює необхідність забезпечення максимально точної відповідності попиту та пропозиції (в часі та ситуації) [7, 14].

Щодо перспектив розвитку системи підготовки фахівців водного транспорту можна сказати, що водний транспорт – одна з галузей економіки України, в якій є тенденція зростання обсягів переробки вантажів портами, перевезення пасажирів і вантажів, випуск продукції судноремонтними заводами, а також надання інших товарних/нетоварних послуг.

Вирішальним фактором успіху водного транспорту стає, зокрема, кваліфікація та компетентність його фахівців [10].

Раніше Україна мала потужну інфраструктуру морегосподарчого комплексу, а управління морською галуззю здійснювалося з Росії. Це обумовило необхідність створення системи управління морегосподарчим комплексом, яка зараз функціонує в рамках Державного департаменту морського та річкового транспорту України (Укрморрічфлот), який було створено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. [12]. 28 березня 1993 р. Україна стала членом ІМО (постанова ВРУ від 04.02.94р. № 3938). [9].

До компетенції Укрморрічфлоту, зокрема, входять: координація державної зовнішньої політики у сфері торговельного судноплавства; розробка проектів угод про морське торговельне судноплавство і судноплавство на внутрішніх водних шляхах, координація участі України в роботі міжнародних організацій щодо морського і річкового транспорту (наприклад, ІМО, Конференції ООН з торгівлі та розвитку, Економічній комісії по Європі, Дунайській комісії, Раді державних морських організацій, Міжнародній гідрографічній організації) [9]. Розпочинаючи з 1998 р., підприємства галузі постійно приймають участь у виконанні заходів "Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України", затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 20.03.1998 р. №346.

Сучасні вимоги до транспортної галузі впливають на вимоги до її фахівців. Якість підготовки фахівця – це сукупність властивостей, якостей, здібностей та здатностей, характеристик фахівця, рівень яких формується в процесі здійснення ним навчальної діяльності у закладі вищої освіти і повинен відповідати вимогам споживачів (суспільства, ринку праці, роботодавців, самої особистості) [12]. Тому до індивідуальних показників якості фахівця водного транспорту належать, зокрема: рівень професійних знань та їх практичного застосування; рівень творчих навичок; рівень відповідальності; рівень психологічного налаштування; рівень культурного, етичного і морального виховання.

Основними проблемами системи підготовки фахівців [12, 13], зокрема, є: невідповідність структури знань, умінь у молодих фахівців сучасним виробничим вимогам (внаслідок розриву раніше існуючих зв'язків між виробництвом, наукою і освітою); оцінка рівня конкурентоспроможності підготовки фахівців і виявлення чинників його підвищення; невідповідність кваліфікаційної характеристики фахівця сучасним вимогам ринку праці; визначення кваліфікаційних вимог ринку праці до фахівців і корегування їх кваліфікаційних характеристик; неадекватність навчальних планів і робочих програм необхідним компетенціям та вимогам (відповідно до потреб галузі та ринку праці); формування контингенту студентів із відповідними мотиваційними установками і рівнем професійної придатності, скоригованими відповідно до потреб галузі; розвиток системи моніторингу і контролю якості підготовки фахівців (зокрема, систем внутрішньої та зовнішньої оцінки якості підготовки фахівців); вдосконалення навчального процесу у напрямку розвитку конкурентних переваг у майбутніх фахівців.

Висновок. Таким чином можна зробити висновок про важливість підготовки фахівців водного транспорту, що є однією з важливих складових виробничої інфраструктури країни. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, посилення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни тощо.

Добре організована транспортна система – ефективний інструмент досягнення соціальних, економічних, геополітичних цілей держави, забезпечення її цілісності та національної безпеки.

Розглянувши характеристики підприємств за системою ознак, можна сказати, що всі вони надають можливість підготовки фахівців транспортної галузі, різного освітньо-кваліфікаційного рівня. Навчання може здійснюватись як на безкоштовній так і на комерційній основі. А відповідність навчальних планів вимогам міжнародних організацій надає можливість фахівцям транспортної галузі користуватися великим попитом при влаштуванні на роботу.

Аналіз потреби у фахівцях морського та водного транспорту свідчить, що для забезпечення нормальної роботи флоту необхідно вже зараз збільшити кількість користувачів підприємств системи підготовки фахівців водного транспорту (в тому числі прийом у вищі учбові заклади морського напрямку) у декілька разів. Лише належний рівень підготовки фахівців, створення системного підходу до удосконалення і ефективності викладання може задовольнити потребу морського та річкового флоту в фахівцях. Також слід відмітити необхідність створення розгалуженої системи підготовки фахівців транспортної галузі.

ЛІТЕРАТУРА

1. Паранукян В.Э. Общий курс транспорта: учебное пособие. – Мариуполь, 1999. – 138 с.
2. http://uk.wikipedia.org/wiki/Вищий_навчальний_заклад
3. Буковинський В.С. Шляхи удосконалення планування витрат на освіту // Фінанси України. – 2004. – № 9. – С. 74–83.
4. <http://www.maritime.kiev.ua/>
5. <http://lib.nuos.edu.ua/Seacatalog/Learning.html>
6. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер. с англ. – М.: Ростинтэр, 1996. – 704 с.
7. Ващенко Н.Г. Структурні особливості розвитку транспортної системи України: Навч. Посібник. – Київ, 2003. – 234с.
8. Матеріали офіційного сайту Міністерства транспорту та зв'язку України // www.mintrans.gov.ua.
9. Транспортний комплекс України 2006: Зб. / Пригодський А.В., Захарченко Г.І., Захарченко Р.Г. – К.: УВЦ «Галактика-С», 2006. – 208 с.
10. Виницкая Н.Н. Организация производственной деятельности морского флота. – Новоросийск: НГМА, 2001. – 60 с.
11. Вінніков С.В. Принципи ефективного розвитку морського транспорту України: Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.07.04 / НАН України Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень. – О., 2004. – 20 с.
12. http://www.railsovet.ru/news/events/?ELEMENT_ID=494
13. Ткаченко К.О. Аналіз стану системи підготовки моряків в Україні//Водний транспорт. . – К.: КДАВТ, 2011. – № 12. –С. 116 – 121.
14. Алфьоров Ю.С. Моніторинг розвитку освіти у світі //Педагогіка, 2002. – № 7. –С. 54 – 63.
15. Субоцки Дж. Альтернативы рыночному университету: новые модели предоставления знаний в рамках программ общественной деятельности. – Спб.: Питер, 2004. – 453 с.
16. Джей К. Шим, Джоэл Г. Сигел Методы управления стоимостью и анализа затрат / Пер. с англ. – М.: Филинь, 1996. – 344 с.
17. Фандель Г. Теория производства и издержек / Пер. с нем. – К.: ТАКСОН, 1999. – 528 с.
18. Шмален Г. Основы и проблемы экономики предприятия / Пер. с нем. / Под ред. А. Г. Поршнева. – М.: Финансы и статистика, 1996. – 512 с.
19. Портер М. Стратегія конкуренції / Пер. з англ.; А.Олійник, Р.Скідський. - К.: Основи, 1997.– 390 с.
20. Бланк И.А. Инвестиционный менеджмент. – К.: МП “ИТЕМ” ЛТД, “Юнайтед Лондон Трейд Лимитед”, 1995. – 448 с.
21. Минцберг Г. Структура в кулаке: создание эффективной организации / Пер. с англ. под ред. Ю.Н. Каптуревского. – Спб.: Питер, 2001. – 512 с.

Ткаченко К.А.

ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕДПРИЯТИЙ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ

В статье рассмотрены характеристики предприятий системы подготовки специалистов водного (речного и морского) транспорта, организационные и экономические аспекты современного состояния основных предприятий подготовки, проведена классификация предприятий согласно выявленных основных признаков. Рассмотрены характеристики образовательной услуги, которая предоставляется предприятиями системы подготовки специалистов водного транспорта.

Ключевые слова: *система подготовки специалистов, предприятие системы подготовки специалистов, признаки предприятия системы подготовки специалистов, характеристики образовательной услуги, организационно-экономический механизм.*

Tkachenko Kostyantyn Oleksandrovych

CHARACTERISTIC OF WATER TRANSPORT SPECIALISTS' TRAINING ENTERPRISES IN UKRAINE

The article describes the characteristics of specialist training system enterprises of water (river and sea) transportation, organizational and economic aspects of the current state of the main training enterprises, the classification of enterprises according to identified key attributes was made. The characteristics of the educational service that is provided by specialist training system enterprises of water transportation were considered.

Keywords: *specialist training system, specialist training system enterprise, signs of specialist training system enterprise, the characteristics of the educational service, organizational and economic mechanism.*