
Горбань А.В.

ПРОБЛЕМЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ УССР 1960-1980 ГГ.)

Комплексно проанализированы причины и характер сложностей в надлежащей организации работы воздушного транспорта Украинской ССР, которые негативно влияли на эффективность работы отрасли. Показаны факторы, негативно влиявшие на организацию транспортной работы отрасли. Установлено, что воздушный транспорт был эффективен только при обеспечении сверхдальних перевозок.

Ключевые слова: *воздушный транспорт, эффективность транспортных перевозок, факторы влияния.*

Gorban A.

PROBLEMS OF THE EFFICIENCY INCREASE OF TRANSIT BY AIR IN UKRAINIAN SSR IN 1960-1980

The article analyzed the main problems and nature of labor work organization of the air transport of Ukrainian SSR, which have negative efficiency at air work industry. The factors that negatively affected the organization of the transport of the industry are displayed. It was found that air transport was effective only in case of long-distance transport.

Keywords: *air transport, efficiency transportation, factors influence.*

УДК 656.62.051.8

Коба В.Г., Шелест Т.М.

ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ПІДГОТОВКИ МОРЯКІВ В УКРАЇНІ

У статті розглядаються економічні аспекти взаємовідносин між суб'єктами підготовки моряків в Україні: державою, морськими навчальними закладами, судноплавними компаніями. Особлива увага приділена методико-практичним підходам до визначення джерел фінансування підготовки українських моряків для роботи на суднах світового флоту.

Ключові слова: *підготовка моряків, Конвенція ПДНВ, судноплавні компанії, економічні аспекти, тренажерні центри, дипломування моряків.*

Постановка проблеми. Україна з 2000 року була занесена до «Білого списку» країн, що в повному обсязі виконують вимоги Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ – 1978) з наступними поправками. Це дало нашій державі право видавати ідентифікаційні та кваліфікаційні документи морякам України та іноземним громадянам, легітимність яких признають у всьому світі, створило можливість українським морякам працювати на суднах під прапором будь-якої держави. Найбільш актуальні –

Манільські поправки 2010 р., які набули чинності з 1 січня 2012 р. – спрямовані на досягнення та підтримання практично можливих найвищих стандартів безпеки судноплавства.

Реалізація права видавати ідентифікаційні та кваліфікаційні документи морякам потребує значних фінансових витрат від держави, проте в економічних дослідженнях і практиці господарювання водного транспорту майже не розроблені питання економічної результативності цих витрат, віддачі витрачених коштів. Це призводить до недофінансування перш за все початкової підготовки моряків у вищих морських навчальних закладах (ВМНЗ), середніх морських навчальних закладах (СМНЗ) і морських професійно-технічних училищах (МПТУ) відповідного профілю, що безпосередньо впливає на якість підготовки.

Аналіз останніх джерел і публікацій. У статті Щипцова А.О. [1] розглянуті питання безпеки судноплавства (БС) і вплив на її рівень якості підготовки екіпажів суден. У дисертаційній роботі Бундюка Р.А. [4] запропонована комплексна система управління плавскладом судноплавної компанії.

Проте, в цих та інших публікаціях не піднімалися економічні питання підготовки моряків, фінансового забезпечення необхідної якості підготовки плавскладу суден.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. У статті розглядаються економічні питання підготовки моряків відповідно до прийнятої в Україні технології, особлива увага приділена визначенню джерел фінансування початкової підготовки студентів ВМНЗ, СМНЗ та МПТУ.

Мета статті. Виявити і обґрунтувати додаткові джерела фінансування початкової підготовки моряків у морських навчальних закладах України.

Виклад основного матеріалу. В Україні Інспекція з підготовки і дипломування моряків плідно співпрацює і виконує настанови Державної системи управління безпекою судноплавства, що здійснює скоординовані заходи у сфері судноплавства, спрямованні запобіганню виникнення та зменшення наслідків аварій суден, які можуть заподіяти шкоду здоров'ю і життю людини, навколишньому середовищу та майну.

У системі управління безпекою судноплавства однією з найважливіших ланок (підсистем) є система підготовки і дипломування моряків. Загальновідомо, що аварії і катастрофи суден мають місце через так званий «людський фактор», 70-80% аварій суден (до речі, як і на авіаційному, автомобільному, залізничному транспорті) виникають у зв'язку з помилками в операторській діяльності екіпажу суден.

Для забезпечення якісної роботи системи підготовки і дипломування моряків Україна створює умови, відповідні державні органи з виконання таких функцій [1]:

- державний нагляд для виявлення та попередження правопорушень у галузі БС, притягнення винних до відповідальності;
- контроль за виконанням вимог БС на водному транспорті (морському і річковому) на основі проведення необхідних перевірок, щоб отримувати поточну інформацію про стан виконання зазначених вимог та своєчасного застосування необхідних заходів;
- імплементація нормативних документів ІМО до національного морського і річкового законодавства України;
- забезпечення необхідними ресурсами виконання вимог безпеки судноплавства, які розробляють відповідні організації ІМО.

Діюча система забезпечення безпеки судноплавства може бути оцінена декількома показниками, одним із основних є кількість підтверджених випадків некомпетентності або неправильних дій членів екіпажу судна, які мають дипломи або підтвердження, видані в Україні. Тут можна відзначити, що на підставі аналізу статистики аварій на морі та їх розслідувань, а також щорічних звітів Комітету з безпеки на морі [2] можна констатувати, що за останні роки немає підтверджених випадків некомпетентності або неправильних дій моряків України, що працюють на судах під українськими та іноземними прапорами, мають дипломи або підтвердження, видані в Україні [1]. Це свідчить про якісну підготовку і високий професіоналізм українських моряків.

Відповідно до циркуляра Комітету з безпеки на морі ІМО (MSC.1/Circ.1163/Rev.9) від 15 червня 2015 року Україна увійшла до «Білого списку» ІМО як Сторона Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року з Манільськими поправками, затверджена Комітетом з безпеки на морі, яка надала інформацію про повне виконання відповідних положень Конвенції [3].

Проте, якщо виконання перших трьох функцій держави Україна достатньо розроблені, то четвертій функції – забезпечення необхідними ресурсами виконання вимог ІМО з безпеки судноплавства – не приділяється достатньої уваги. Тому не всі вимоги ІМО можуть бути виконані якісно і в необхідні терміни.

До основних проблем, що виникають і потребують організаційно-економічної розробки можна віднести такі:

- методичні підходи з розрахунку витрат на виконання рішень ІМО щодо підвищення рівня безпеки судноплавства і джерел їх покриття;
- оптимізація кількості навчально-тренажерних центрів, їх укрупнення та покращення матеріально-технічної бази;
- розробка методичних положень з розрахунку оплати за підготовку, перепідготовку і дипломування моряків.

Розглянемо більш детально джерела фінансування підготовки моряків в Україні, попередньо проаналізувавши динаміку попиту і пропозиції плавскладу екіпажів суден світового флоту. У таблиці 1 представлена динаміка попиту та пропозиції на командний склад на світовому ринку праці моряків у 2000-2015 рр. (тис.чол.)

Таблиця 1

Динаміка попиту та пропозиції на командний склад на світовому ринку праці моряків у 2000-2015 рр. (тис.чол.)

№ з/п	Показники	2000	2005	2010	2015	Темп зростання, %
<i>1. Попит на ринку праці моряків (кількість робочих місць)</i>						
	Командний склад	420	479	624	790,5	188
<i>2. Реалізована пропозиція</i>						
	Командний склад	404	466	624	774	191
<i>3. Співвідношення попиту та пропозиції</i>						
	Командний склад	-16	-13	0	-16,5	

Таблиця складена авторами за даними [1,2,5]

Як видно з даних таблиці 1, кількість моряків командного складу за останні 15 років збільшилась практично в 2 рази. За даними BIMCO/ISF у травні 2016 року був проведений цінний і поглиблений аналіз тенденцій морських трудових ресурсів. Поточний дефіцит командного складу складає нині 16,5 тис. осіб. Світовий флот збільшився на 7% (за кількістю) за останні 5 років і продовжує зростати. Поставки на світовий ринок праці моряків за прогнозами неухильно зростатимуть, але вони будуть відставати від зростаючого попиту. Деякі категорії офіцерів знаходяться в гострому дефіциті, особливо не вистачає інженерних офіцерів на рівні управління і фахівців для спеціалізованих судів, таких як: хімічні, газовози зрідженого природного газу (LNG) та зрідженого вуглеводневого газу (LPG).

Впровадження в експлуатацію нових суден, автоматизація судових робіт потребує більше кваліфікованих фахівців, що призводить до зростання дефіциту моряків командного складу на світовому ринку праці. BIMCO/ISF дало прогноз, за яким у 2025 році світовому флоту буде потрібно додатково 147,5 тис. осіб. Якщо зараз нестача командного складу суден покривається

за рахунок збільшення термінів робочого часу моряків, то надалі цей шлях буде проблематичним.

Статистичні дані динаміки попиту та пропозиції на рядовий склад на світовому ринку праці моряків з 2000 по 2015 рр. представлені в таблиці 2.

Таблиця 2

Динаміка попиту та пропозиції на рядовий склад на світовому ринку праці моряків у 2000-2015 рр. (тис.чол.)

№ з/п	Показники	2000	2005	2010	2015	Темп зростання, %
<i>1. Попит на ринку праці моряків (кількість робочих місць)</i>						
	Рядовий склад	599	586	744	754,5	126
<i>2. Реалізована пропозиція</i>						
	Рядовий склад	823	721	747	873,5	106
<i>3. Співвідношення попиту та пропозиції</i>						
	Рядовий склад	+ 224	+ 135	+ 3	+119	

Таблиця складена авторами за даними [1,2,5]

Проте, за оцінками ВІМСО/ІSF на даний момент на світовому ринку праці моряків існує надлишок рядового складу – 119 тис. осіб (15,8 %), з 2010 року попит збільшився приблизно на 1%.

Доведена об'єктивна тенденція розвитку світового флоту відкриває можливості ВМНЗ для збільшення кількості підготовки студентів, а також покращення якості підготовки за рахунок своєчасного оновлення матеріально-технічної бази. Для відповідних заходів потрібно суттєво посилити фінансування ВМНЗ на початкову підготовку моряків плавскладу.

Україна є досить вагомим гравцем на світовому ринку праці як країна-постачальник моряків для екіпажів морських і річкових суден. Український командний склад моряків на світовому торговому флоті в 2015 році становив приблизно 39 тис. чол., рядовий склад – приблизно 30 тис. чол., при цьому Україна перемістилася на 6 місце серед країн-постачальників моряків [5]. Це кваліфіковані спеціалісти, як правило із знанням морської іноземної мови, які освоїли експлуатацію новітніх суден світового флоту.

Для того, щоб зберегти та розширити ринок праці українських моряків, потрібно суттєво підвищити якість їх підготовки, перш за все оновлювати обладнання тренажерних центрів, що можливо лише за стратегії нарощування фінансування всієї системи підготовки плавскладу морського і річкового транспорту.

На сьогодні кошти на фінансування підготовки моряків поступають з декількох джерел, що видно з рисунку 1.



Рис. 1. Схема джерел фінансування моряків в Україні
(складено авторами)

Найбільша питома вага коштів, що надходять, належать державному бюджету, який постійно фінансує підготовку моряків для виконання своїх функцій контролю, державного нагляду, нормативного забезпечення та утримання статусу морської держави тощо. Але, в умовах кризи економіки країни, це джерело фінансування не може бути збільшене. З рисунку 1 видно, що можливе збільшення фінансування за рахунок недержавних джерел, основними з яких є кріюінгові та судноплавні компанії як замовники підготовки моряків, безпосередні учасники цього процесу, і за рахунок коштів недержавних спеціальних фондів. Останні можуть бути створені на основі стейкхолдер-організацій на ринку підготовки моряків.

Висновки і пропозиції. Попит на ринку праці моряків командного складу постійно зростає, буде збільшуватись і в майбутньому. За прогнозами до 2025 року потреба в додаткових фахівцях для обслуговування світового флоту буде становити 147,5 тис. осіб, тому необхідно розвивати якісну підготовку моряків командного складу в Україні. Для покращення системи підготовки моряків треба постійно працювати над оновленням матеріально-технічної бази ВМНЗ, СМНЗ та МПТУ за рахунок збільшення цільового фінансування цього сегменту. На сьогодні збільшення фінансування можливе за рахунок судноплавних компаній та інституціональних форм державно-приватного партнерства. Подальші дослідження будуть проводитись щодо розробки механізмів посилення зв'язку між стейкхолдерами з підготовки моряків.

ЛІТЕРАТУРА

1. Щипцов А. А. Имплементация международной конвенции ПДНВ и государственная система управления безопасностью судоходства. Газета «Работник моря» №13(27) от 01.07.2013. – С. 8-13.
2. Сайт International Maritime Organization, ІМО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://docs.imo.org>.
3. Офіційний веб-сайт Інспекції з підготовки моряків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.itcs.org.ua/ua/news/10072015>

-
4. Бундюк Р. А. Формирование комплексной системы управления плавсоставом судоходной компании., дис. на соискание учен. степени канд. экон. наук : 08.00.04 / Бундюк Руслан Анатолієвич ; Мин-во обр.и науки Украины, Одес. нац. полит. унів. – Одесса, 2013. – 192 с.
 5. BIMCO/ISF: 2016 Manpower update [Electronic resource]: www.bimco.org/News/Press-releases/20160517_BIMCO_Manpower_Report&prev=search

Коба В.Г., Шелест Т.М.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОДГОТОВКИ МОРЯКОВ В УКРАИНЕ

В статье рассмотрены экономические аспекты взаимоотношений между субъектами подготовки моряков в Украине: государством, морскими учебными заведениями, судоходными компаниями. Особенное внимание уделено методико-практическим подходам к определению источников финансирования подготовки украинских моряков для работы на судах мирового флота.

Ключевые слова: подготовка моряков, Конвенция ПДНВ, судоходные компании, экономические аспекты, тренажерные центры, дипломирование моряков.

Koba V., Shelest T.

ECONOMIC ASPECTS OF TRAINING SEAFARERS IN UKRAINE

The article deals with economic aspects of interaction between subjects of training seafarers in Ukraine: state, marine Universities and colleges, shipping companies. Special attention is paid to methodological and practical approaches to defining financial sources for Ukrainian seafarers' training to work on the world fleet vessels.

Keywords: training of seafarers, STCW Convention, shipping companies (SC), economic aspects, training centre, certificating competency seafarers.

УДК 330.341.1

Карпенко О.О., Мошківський С.В.

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ЗДІЙСНЕННЯ ТРАНСФЕРУ ЗНАНЬ ЯК ВАЖЛИВОЇ УМОВИ ВПРОВАДЖЕННЯ КЛАСТЕРНОЇ МОДЕЛІ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Досліджено особливості економіки знань; визначено, що в європейських країнах трансфер знань є основною рушійною силою економіки, заснованої на знаннях; показано, що університетам відводиться ключова роль економічних двигунів у процесах створення нових знань, їх передачі в неакадемічний сектор та комерціалізації; розглянуто результати виконання проекту ТЕМПУС «Центр трансферу знань – від прикладних розробок і обміну технологічно-підприємницькими ноу-хау до розробки міждисциплінарних модулів навчальних програм»; на основі європейського досвіду для організації системи трансферу знань в Україні обґрунтовано доцільність формування і функціонування кластерів..