

УДК 658.331.5

JEL Classification J 21, L 52, L 91

DOI: 10.31375 / 2226-1915-2018-45-55

СУЧАСНИЙ СТАН ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

В.Г. Кухарчик,

к.е.н., доцент, с.н.с. відділу ринку транспортних послуг

v_g_k_@ukr.net

К.І. Жовтяк

аспірант 2 року навчання спеціальності «Економіка»

Omi-praktika@ukr.net

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, Одеса, Україна

Анотація. У статті розглянуто існуючі основні системи професійної освіти в Європі. В них відображено внесок кожної ланки: держави, бізнесу і самого абітурієнта в систему отримання знань. Проаналізовано систему підготовки фахівців для водного транспорту в Україні. Запропоновано модель системного підходу до процесу підготовки кадрів, яка передбачає постійне поліпшення якості знань. Модель організована на класичному циклі управління Шухарта-Демінга «плануй-виконуй-перевірйай-покращуй».

Ключові слова: система освіти, фахівці водного транспорту, якість знань, регіональні ринки праці.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ

В.Г. Кухарчик,

к.э.н., доцент, с.н.с. отдела рынка транспортных услуг

К.И. Жовтяк,

аспирант 2 года обучения специальности «Экономика»

Інститут проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, Одесса, Украина

Аннотация. В статье рассмотрены существующие основные системы профессионального образования в Европе. В них отражен вклад каждого звена: государства, бизнеса и самого абитуриента в систему получения знаний. Проанализирована система подготовки специалистов для водного транспорта в Украине. Предложена модель системного подхода к процессу подготовки кадров, которая предполагает постоянное улучшение качества знаний. Модель организована на классическом цикле управления Шухарта-Деминга «планируй-выполни-проверь-улучшай».

Ключевые слова: система образования, специалисты водного транспорта, качество знаний, региональные рынки труда.

© Кухарчик В.Г., Жовтяк К.І., 2018

UDC 658.331.5

JEL Classification J 21, L 52, L 91

DOI: 10.31375 / 2226-1915-2018-45-55

THE CURRENT STATE OF WATER TRANSPORT SPECIALIST TRAINING IN UKRAINE

V. G. Kukharchyk,

CEcon, docent, senior researcher department of transport services

K.I. Zhovtiak

post-graduate student of the second year of the specialty «Economics»

*Institut of market problems and economic&ecological research
of National Academy of Sciences of Ukraine, Odessa, Ukraine*

Abstract. *The study examines the existing basis of professional education systems in Europe. They reflect the contribution of each component: the state, business and the applicant into the education system.*

The system of water transport specialists training in Ukraine is analyzed. A system approach model to the training process, that provides an ongoing process of the knowledge quality improvement, is proposed.

The proposed model of system approach to the specialist training process that provides an ongoing process of the knowledge quality improvement is based on the classical cycle of management Shuhart-Deming «plan-do-check-action».

The training of skilled professionals can not be considered isolated from the processes taking place in society, from the structural changes taking place in the field of material production, etc. Necessary set of solutions that allows us to form an approach for prompt and adequate response to market, economic and policy changes, that is, the effective mechanism of educational activities management in the field of personnel training for the transport complex.

The model focuses on studying, analyzing the stakeholders demands and opinions in order to target educational programs on training of specialist who are in demand in the labor market.

The most significant systemic problems of the transport complex functioning, require a solution in the considered perspective, include:

- mismatch of the transport network with perspective cargo and passenger traffic;*
- noncompetitive transport technologies, high share of transport costs in the cost of production;*
- the level of accessibility and quality of transport services does not correspond to the demand of the population, constrains the labor resources mobility;*
- the transshipment capacities created that are not provided with modern transport and logistics infrastructure;*
- the safety level of the transportation process in all sectors of transport has fallen to a critical state;*
- the existing regulatory framework and financial and economic mechanisms do not sufficiently stimulate the development of the transport and logistics complex.*

Thus, we can conclude on the importance of training water transport specialists, which is one of the important components of the industrial infrastructure of the country. Its effective functioning is a necessary condition for stabilization, strengthening of

structural transformations of the economy, development of foreign economic activity, raising the living standard of the population, ensuring national security of the country.

The first step in this direction should be the development of personnel policy in the state.

Keywords: *education system, water transport specialists, knowledge quality, regional labor markets.*

Постановка проблеми. В даний час в Україні відбуваються корінні перетворення, як в системі підготовки кадрів, так і в регулюванні ринку трудових ресурсів, спрямовані на приведення змісту та структури професійної освіти у відповідність до потреб ринку праці. В Україні здійснюється підготовка конкурентоспроможних кадрів для водного (річкового та морського) транспорту. Система підготовки фахівців водного транспорту потребує аналізу її стану, виявлення основних характеристик з метою удосконалення механізму до управління цією системою.

Огляд останніх досліджень та публікацій. Проблеми ефективного використання кадрів у транспортному комплексі розглянуто у роботах Гуртова В.А., Мамонтова С.А., Жуковського М.О., Миша В.П., Вензика Н.Г. та інших авторів [1; 2; 3; 4].

Але, не зважаючи на значну кількість наукових робіт, дане питання потребує подальшого доопрацювання та всебічного дослідження. Невирішені раніше частини загальної проблеми полягають у тому, що при розгляді проблеми формування попиту на освітні послуги необхідно враховувати як галузеву, так і регіональну особливість.

Завдання дослідження. В роботі поставлене завдання аналізу системи підготовки фахівців водного транспорту.

Основний матеріал дослідження. Зараз в Європі існують чотири основні системи професійного навчання:

1) ліберальна (Великобританія). Компанії вільно встановлюють обсяги і якість початкового і безперервного професійного навчання, держава визначає кваліфікаційні стандарти для випускників, а в людський розвиток інвестують підприємства.

2) некооперативна модель (Данія). Початкова професійна освіта надається громадянам навчальними закладами, компаніями і міжфірмовими центрами навчання. У зв'язку із запровадженням нових технологій та старінням знань реалізується принцип неперервного навчання, 50 % працюючих беруть участь у системі професійного навчання. Відбувається співробітництво між державою і соціальними партнерами щодо змісту навчання і розробки відповідних курсів, фінансування заходів щодо розвитку кваліфікацій зайнятих і безробітних громадян. Фінансування здійснюється Фондом сприяння навчанню, який формується з відрахувань роботодавців, професійних спілок та урядових субсидій. Навчання здійснюється відповідно до потреб ринку праці за рахунок держави;

3) модель державного втручання (Франція). Держава розробляє систему навчання кадрів у співпраці з соціальними партнерами. Фірми опо-

датковуються податком на «учнівство» і збором на потреби альтернативного навчання, який, насамперед, йде на оплату підвищення кваліфікації працівників. Невеликі фірми не організують навчання власними силами, а платять відповідним організаціям, які їм пропонують відповідні курси. Система професійної освіти персоналу фінансується державою, регіонами і компаніями;

4) дуальна система професійного навчання (Німеччина) характеризується поєднанням навчання на підприємстві та в професійній школі. Значний обсяг професійної самоосвіти (навчання у спеціалізованих школах, народних інститутах відповідно до законів федеральних земель про освіту дорослих, в академіях тощо). Основні завдання щодо навчання працівників у системі професійної самоосвіти покладені на підприємства. Навчальні компанії беруть на себе витрати з розвитку кваліфікацій слухачів, а держава фінансує супровід профучилищ, які пропонують неповну форму навчання. Як видно, незалежно від конкретного типу системи, у визначенні напрямів навчання основну роль відіграють роботодавці. Водночас, держава заохочує та стимулює підприємства за рахунок системи податків та субсидій.

В Україні ж основну роль у професійному навчанні відіграє Міністерство освіти і науки України.

Розглянемо більш детально деякі наукові заклади з підготовки фахівців водного транспорту.

7 червня 1944 року утворено Одеське вище морехідне училище (ОВМУ). 29 травня 1958 року ОВМУ перейменовано в Одеське вище інженерно морське училище (ОВІМУ).

26 квітня 1991 року ОВІМУ стає Одеською державною морською академією (ОДМА). 21 вересня 2002 року ОДМА надано статус національної й назву – Одеська національна морська академія (ОНМА). 25 серпня 2015 року ОНМА отримала новий статус й назву – Національний університет «Одеська морська академія» – (НУ «ОМА»). Сьогодні в НУ «ОМА» навчається близько 12000 курсантів і студентів. Університет акредитовано Державною акредитаційною комісією України за IV рівнем акредитації. Спеціальності факультетів автоматики, судномеханічного, електромеханіки й радіоелектроніки акредитовані Інститутом морської техніки, науки й технологій Великобританії (Imag EST) за вищим рівнем «чартерний інженер» та судноводійних факультетів – Морським інститутом Великобританії (NI). Система підготовки плавскладу приведена у повну відповідність до вимог Міжнародної конвенції з підготовки дипломування моряків і несення вахти (STCW 78/95) інших міжнародних конвенцій і дає випускникам право працювати на всіх типах таких суден вітчизняних та іноземних компаній. До складу НУ «ОМА» входять 6 факультетів (судноводійний факультет, факультет морських перевезень та технологій, судномеханічний факультет, факультет автоматики та радіоелектроніки, факультет морського права і менеджменту), інститут військово-морських сил, навчальний відділ по роботі з іноземними студентами, Азовський морський інститут (м. Маріуполь), Дунайський інститут (м. Ізмаїл), Морехідний коледж технічного флоту і Морехідне училище ім. О.І. Маринеска (м. Одеса).

У процесі навчання значний час, відведений підготовці курсантів на сучасних тренажерах (у тому числі на повномасштабному симуляторі машинного відділення, повномасштабному ходовому містку, який може відтворювати і аналізувати навігаційні ситуації), вітрильному судні «Дружба» і навчально-тренажерному судні – морському буксирі «Механік Пономаренко» (для курсантів Азовського морського інституту).

Одеський національний морський університет (ОНМУ). Університет було засновано у червні 1930 р. під назвою Одеський інститут інженерів водного транспорту (ОІВТ). В 1945 р. його перейменовано на Одеський інститут інженерів морського флоту (ОІМФ). Постановою Кабінету Міністрів України № 592 від 29 серпня 1994 р. інститут перейменовано на Одеський державний морський університет (ОДМУ). Указом Президента України № 177/2002 від 26 лютого 2002 р. університету надано статус національного (ОНМУ). Статус – державний; акредитація – IV рівня; форма навчання – денна, заочна; кваліфікаційний рівень – бакалавр, спеціаліст, магістр. Навчається студентів – 5964; працює 418 викладачів, з яких 81 кандидат наук; 58 – професорів та докторів наук. До складу університету входить 10 факультетів: кораблебудівний, судномеханічний, механізації портів, водотранспортних і шельфових споруд, транспортних технологій і систем, економіки і управління, юридичний, післядипломної освіти та підвищення кваліфікації, заочний, довузівської підготовки молоді. На факультетах університету готують фахівців для берегової інфраструктури морського і річкового

транспорту України та закордонних країн за 12 спеціальностями: кораблі та океанотехніка, інформаційні управляючі системи та технології, суднові енергетичні установки та устаткування, експлуатація суднових енергетичних установок, підйомно-транспортні, будівельні, дорожні, меліоративні машини і обладнання, гідротехнічне будівництво, транспортні системи, організація перевезень і управління на транспорті, управління проектами, економіка підприємства, менеджмент організацій, правознавство. Серед кадрових ознак підприємств підготовки фахівців з транспорту слід виділити акредитацію підприємств підготовки фахівців, зокрема її рівень і кількість спеціальностей (широту профілю). Сучасні вимоги до транспортної галузі впливають на вимоги до її фахівців. Якість підготовки фахівця – це сукупність властивостей якості, здібностей та здатностей, характеристик фахівця, рівень яких формується в процесі здійснення ним навчальної діяльності у закладі вищої освіти і повинен відповідати вимогам споживачів (суспільства, ринка праці, роботодавців, самої особистості).

Нами запропонована модель системного підходу до процесу підготовки кадрів, що передбачає постійне поліпшення якості знань, заснована на переході від попередньої дії і навчання до подальшої дії і навчання, організована на класичному циклі управління Шухарта-Демінга «плануй-виконуй-перевірй-покращуй» (рисунок).

Підготовку кваліфікованих фахівців не можна розглядати у відриві від процесів, що відбуваються в суспільстві, від структурних змін, що відбуваються в сфері матеріаль-

ного виробництва, тощо. Необхідний комплекс рішень, що дозволяє сформувати підхід оперативного і адекватного реагування на зміни ринку, економіки і політики, тобто механізм ефективного управління освітньою діяльністю в питаннях підготовки кадрів для транспортного комплексу.

Модель фокусує діяльність на вивченні, аналізі вимог і думок зацікавлених сторін з метою орієнтації освітніх програм на підготовку фахівців, що користуються попитом на ринку праці.

До найбільш значущих системних проблем функціонування транспортного комплексу, що потребують вирішення в розглянутій перспективі, відносяться:

- невідповідність опорної транспортної мережі перспективним вантажо- і пасажиропотокам;

- неконкурентоспроможні транспортні технології, висока частка транспортних витрат у собівартості продукції;

- рівень доступності та якості транспортних послуг не відповідає платоспроможному попиту населення, стримує мобільність трудових ресурсів;

- створювані перевантажувальні потужності не забезпечено сучасною обслуговуючою транспортно-логістичною інфраструктурою;

- рівень безпеки перевізного процесу у всіх галузях транспорту, і, в першу чергу, на автомобільному, знизився до критичного стану;

- існуючі нормативно-правова база і фінансово-економічні механізми недостатньо стимулюють розвиток транспортно-логістичного комплексу на основі впровадження інноваційних технологій, спрямова-

них на забезпечення сучасних вимог екологічності, безпеки, якості транспортних послуг.

Системними причинами розвитку зазначених тенденцій є:

- невідповідність між рівнями розвитку транспортного комплексу, ефективності та якості його функціонування і зростаючим попитом економіки і населення на транспортні послуги;

- незбалансований розвиток різних видів транспорту і нераціональний транспортний баланс, зниження конкурентоспроможності транспортної інфраструктури на регіональному і світовому ринку транспортних послуг;

- низький рівень логістичного забезпечення вантажних перевезень, практична відсутність високотехнологічних мультимодальних транспортно-логістичних комплексів на магістральних напрямках вантажопотоків і в зоні діяльності великих транспортних вузлів;

- прогресуючі тенденції зносу основного капіталу транспортно-дорожнього комплексу;

- неефективність фінансово-економічних механізмів в інноваційному відтворенні транспортної системи;

збільшується екологічний дисбаланс між зростанням потреби в транспортних послугах і зростаючим навантаженням транспорту на навколишнє середовище.

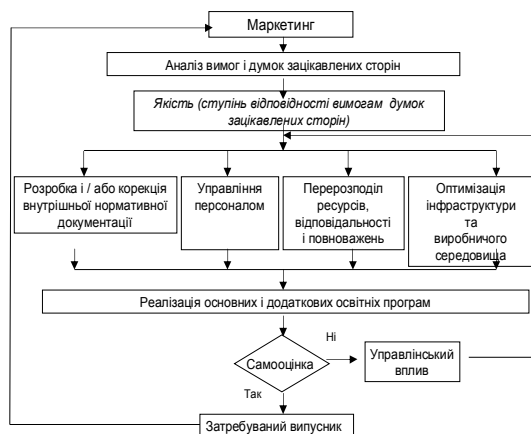


Рисунок. Модель системного підходу до процесу підготовки кадрів

Існує кілька підходів до визначення потреб регіональних ринків праці в працівниках і, як наслідок, до формування структури попиту на підготовку фахівців. Всі ці підходи в основному можна звести до двох методів. 1. Нормативний підхід, який спирається на балансову модель, в основі якої лежить матриця відповідності потреб галузей економік в фахівцях за групами спеціальностей. Даний метод може використовуватися для узагальненого якісного оцінювання агрегованих показників системи державного впливу на співвідношення ринків праці та освіти, втіленого в структурі державного замовлення. Фактично даний підхід заснований на нормативній методології планової економіки.

2. Опитувальний підхід, заснований на проведенні опитувань роботодавців з приводу потреб у фахівцях.

При розгляді проблеми формування попиту на освітні послуги необхідно враховувати ще один важливий аспект: попит на напрями підготовки може формуватися в залеж-

ності не від реальної ситуації на ринку праці, а від того, яка суб'єктивна думка споживачів про цю ситуацію. А така думка не завжди адекватна реальному стану справ.

Невідповідність структури підготовки фахівців запитам ринку праці – це багато в чому вплив так званої ринкової асиметрії. Асиметрія ринку освіти проявляється в тому, що обидві сторони купівлі-продажу освітніх послуг володіють різною інформацією про зміст, необхідність і якість товару (освітньої послуги). Проблема асиметрії ринку професійної освіти є пов'язаною з асиметрією ринку праці, коли наймач не знає реальних якостей працівника. Тому він змушений орієнтуватися на доступні для нього властивості працівника: вік, стать, наявний досвід роботи, освіти, тощо. Особливе місце в цьому переліку має освіту працівника. Отримання освіти більш високого рівня і в навчальному закладі, що володіє більш високою репутацією, служить сигналом для роботодавців при відборі кандидатів на роботу.

Ринковий попит на освітні послуги є заломленням в свідомості їх безпосередніх споживачів запитів ринку праці. Попит безпосередніх споживачів послуг у багатьох випадках не збігається з вимогами ринку праці. Цей фактор є ключовим при формуванні пропозиції послуг платними навчальними закладами: вони орієнтуються не на потреби ринку праці, а на попит безпосередніх споживачів-індивідів. При цьому в більшості випадків в повній відповідності з принципом раціональної поведінки виробники (внз) орієнтуються на отримання прибутку, залишаючи лише в якості «фону» соціальну спрямованість освітніх послуг.

Подібний стан професійної освіти зумовлює особливості ставлення ринку праці до освітніх вимог:

- освітні вимоги сприймаються роботодавцем як другорядні, на перше місце виходить досвід роботи або перевіряються фактичні здібності працівника, такі як знання комп'ютера, володіння іноземною мовою і т. п.;

- професійні (кваліфікаційні) характеристики працівника також відсуваються на другий план.

З іншого боку, з огляду на те, що освіта є суспільним товаром вона також не може бути повністю довірена «невидимій руці ринку», вельми важливою стає роль держави як своєрідного гаранта того, що за «товарною маркою» внз дійсно ховається необхідна якість послуг.

Реалізація кадрової політики в Україні повинна бути направлена на:

1. Підвищення рівня самостійності вищих навчальних закладів. Необхідно стимулювати їх до залучення позабюджетних коштів та

нарощування обсягів власної навчально-виробничої діяльності.

2. Переглянути систему збирання та обробки даних податковою, демографічною, освітньою та соціальною політикою.

Базою формування кадрової політики підприємства виступають аналіз структури персоналу, ефективності використання робочого часу, прогнози розвитку підприємства і зайнятості персоналу. Іноді ця робота проводиться за допомогою спеціальних консалтингових організацій, і хоча оплата їхніх послуг дуже висока, результат набагато перевищує витрати.

Механізмом реалізації кадрової політики є система планів, норм і нормативів, організаційних, адміністративних та соціальних заходів, спрямованих на вирішення кадрових проблем і задоволення потреб.

Ринок освітніх послуг можна розглядати як ринок з асиметричною інформацією: одна зі сторін ринкових відносин (частіше внз – продавець освітніх послуг) володіє інформацією, невідомою іншій стороні (споживачам послуг – абітурієнтам). Проявом асиметрії є проблема невідповідності професійної структури випускників професійних навчальних закладів запиту ринку праці з урахуванням регіональної асиметрії. Ця проблема, що не втрачає своєї актуальності, носить багатоплановий характер.

При вирішенні цієї проблеми необхідно враховувати особливості розвитку галузей, регіональні відмінності, особливості підготовки фахівців за рівнями освіти тощо. Неможливо враховувати і суб'єктивно-особистісні моменти: так, потреби економіки в конкретних кадрах далеко не

завжди збігаються з бажанням людей отримувати саме «затребувані» професії. Це вже питання права вибору людини.

Кадрова політика є складовою частиною всієї управлінської діяльності і виробничої політики організації. Вона має на меті створити згуртовану, високорозвинену і високопродуктивну робочу силу.

Адекватну інформацію про потреби у фахівцях не можна отримати, провівши опитування, наприклад, малих підприємств, які навряд чи прогнозують свої кадрові потреби на віддалену перспективу.

Швидше в цьому випадку можна (і потрібно) ґрунтуватися не на прогнозах окремих сегментів ринку праці, а на фактично сформованій структурі зайнятості працівників. Це обумовлює необхідність комплексного підходу до прогнозування стану ринку з урахуванням його сегментів. При цьому виникає необхідність як в нормативному, так і в опитувальному підході. Причому другий має на меті і отримання прогнозів конкретних галузей (де це можливо), і оцінку тенденції структури зайнятості фахівців поза прив'язкою до галузей.

Таблиця 1

*Прогноз підготовки кадрів
на випускників вищих навчальних закладів з урахуванням регіональної асиметрії
ринку праці для транспортного комплексу України*

Уточнення структури і складу груп спеціальностей (напрямів), в розрізі яких здійснюється прогнозування	Виділення сегментів ринку праці за критерієм можливості нормування потреби в трудових ресурсах по видах транспорту
«Нормований» сегмент	«Ринковий» сегмент
Виділення підсегментів за критерієм вихідних даних прогнозування	Проектування структури і складу вибірки на підприємствах транспортної галузі за видами транспорту
Сегмент прогнозування на основі демографічних характеристик за видами транспорту	Сегмент прогнозування на основі виробничо-технологічних характеристик за видами транспорту
Визначення прогнозу попиту на фахівців за спеціальностями з урахуванням регіональної асиметрії по видах транспорту	Оцінка насиченості ринку фахівцями даної професії на основі аналізу динаміки потреби і частки працівників, які працевлаштовані та працюють відповідно до отриманої освіти, а також з урахуванням природної динаміки чисельності працюючих
Визначення частки фахівців, працевлаштованих і працюючих відповідно за отриманою спеціальністю і рівнем освіти	Оцінка фактичної чисельності та прогноз потреб у фахівцях в досліджуваних сегментах
Визначення норм чисельності фахівців з урахуванням регіональної асиметрії по видах транспорту	Прогноз підготовки кадрів на випускників вищих навчальних закладів з урахуванням регіональної асиметрії ринку транспортних послуг в Україні

Висновки. Таким чином, можна зробити висновок про важливість підготовки фахівців водного транспорту, що є однією з важливих скла-

дових виробничої інфраструктури країни.

Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, посилення структурних пере-

творень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни.

Першим кроком в цьому напрямку повинна бути розробка кадрової політики в державі.

Кадрова політика повинна бути направлена на формування такої системи роботи з кадрами, яка б орієнтувалась на одержання не тільки економічного, але й соціального ефекту, при умові діючого законодавства, нормативних актів і уря-

дових рішень. Розглянувши характеристики підприємств за системою ознак у морській галузі, 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 на міжнародному ринку праці.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Гуртов В.А. Моделирование потребностей экономики региона в выпускниках системы высшего профессионального образования / В.А. Гуртов // Регионология. – 2003. – № 1–2. – С. 262-267
2. Мамонтов С.А. Маркетинговые аспекты асимметрии рынка труда и рынка образовательных услуг / С.А. Мамонтов // Вестник Омского университета: Серия «Экономика». – 2013. – № 1. – С. 7-12.
3. Жуковський М.О. Трудові ресурси як складова конкурентоспроможності підприємства / М.О. Жуковський // Актуальні проблеми економіки. – 2007. – № 2. – С.54-58.
4. Миша В.П. Кадрова політика на підприємстві: проблеми і перспективи / В.П. Миша // Актуальні проблеми економіки. – 2008. – № 6. – С.165-168.
5. Котлубай О.М. Теорія і методологія розвитку транспортно-технологічних систем перевезення вантажів / О.М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. – 200 с.
6. Лимонов Э.Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки / Э.Л. Лимонов. – СПб.: Информационный центр «Выбор», 2001. – 416 с.
7. Тараканов Н.Л. Региональные логистические системы: проблемы формирования и развития: Монография / Н.Л. Тараканов. – Одесса: ІПРЕЕД НАН України, 2013. – 312 с.
8. Котлубай О.М. Основи економіки й організації сервісної діяльності в торговельному мореплаванні / О.М. Котлубай, В.Г. Кухарчик. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2009. – 197 с.
9. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України / С.В. Ільченко, В.Г. Кухарчик та інші; за ред. О.М. Котлубай. – Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2011. – 427 с.
10. Винников В.В. Проблемы комплексного развития морского транспорта / В.В. Винников. – Одесса: ЧП «Феникс», 2005. – 300 с.

REFERENCES

1. Gurtov, V.A. *Modelirovanie potrebnostey ekonomiki regiona v vyipusknikah sistemy vyisshego professionalnogo obrazovaniya [Modeling the needs of the region's economy in the graduates of higher professional education system]*, *Regionologiya*, 2003, 262-267 [in Russian].
2. Mamontov, S.A. *Marketingovyye aspekty asimmetrii ryinka truda i ryinka obrazovatelnykh uslug [Marketing aspects of the asymmetry of the labor market and the market of educational services]*, *Vestnik Omskogo universiteta: «Ekonomika»*, 2013, 7-12 [in Russian].
3. Zhukovskiy, M.O. *Trudovi resursi yak skladova konkurentospromozhnosti pidpriemstva [Labor resources as a component of enterprise competitiveness]*, *Aktualni problemi ekonomiki*, 2007, 54-58 [in Ukrainian].
4. Misha V.P. *Kadrova politika na pidpriemstvi: problemi i perspektivi [Personnel policy of the company: problems and prospects]*, *Aktualni problemi ekonomiki*, 2008, 165-168 [in Ukrainian].
5. Kotlubay, O.M. (2012). *Theory and methodology of the transport development and technological systems transport freight (Teoriya i metodologiya rozvitku transportno-tehnologichnih sistem perevezennya vantazhiv)*, Odessa: IPREED NAS of Ukraine [in Ukrainian].
6. Limonov E.L. (2001) *Foreign trade operations of sea transport and multimodal transportations (Vneshnetorgovyye operatsii morskogo transporta i multimodalnyie perezozki)*, SPb.: The ideological center «Choice» [in Russian]
7. Tarakanov N.L. (2013) *Regionalnye logistic systems: problems of formation and development: monograph (Regionalnyie logisticheskie sistemy: problemy formirovaniya i razvitiya: monografiya)*, Odessa: IPREED NAS of Ukraine [in Ukrainian].
8. Kotlubai, O.M. (2009). *The basis of economics and organisation of servicing in the merchant seaplane (Osnovi ekonomiki y organizatsiyi servisnoyi diyalnosti v tovgovelnomu moreplavanni)*, Odessa: IPREED NAS of Ukraine [in Ukrainian].
9. *Competitiveness and sustainable development of the sea complex. (2011). Concurrentosprodzhnnost that the steels rozvitok morgospodarsky to the complex of Ukraine. Odessa: IPREED NAS of Ukraine [in Ukrainian].*
10. Vinnikov, V.V. (2015) *Problems of complex development of sea transport (Problemyi kompleksnogo razvitiya morskogo transporta)*, Odessa: PE «Phoenix» [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 01.02.2018

Посилання на статтю / Reference a JournalArticle: Сучасний стан підготовки фахівців водного транспорту в Україні / В.Г. Кухарчик, К.І. Жовтяк // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Збірник наукових праць. – 2018. – № 1 (62). – С. 45-55.