

**В'ячеслав Григорович КОБА**

доктор економічних наук, професор,  
декан факультету економіки транспорту,  
Київська державна академія водного транспорту  
ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного,  
вул. Героїв Сталінграду, 2, 04211, м. Київ, Україна

**Костянтин Олександрович ТКАЧЕНКО**

викладач,  
Коледж морського та річкового флоту,  
Київська державна академія водного транспорту  
ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного,  
вул. Героїв Сталінграду, 2, 04211, м. Київ, Україна  
E-mail: oitkachen@gmail.com  
Телефон: +380632824360

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ СВІТОВОЇ СИСТЕМИ  
ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ**

Коба, Г. В. Організаційно-економічні аспекти функціонування світової системи підготовки фахівців водного транспорту [Текст] / В'ячеслав Григорович Коба, Костянтин Олександрович Ткаченко // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2014. – Том 15. – № 3. – С. 44-51. – ISSN 1993-0259.

**Анотація**

*Метою статті є аналіз функціонування світової та національної систем підготовки фахівців водного транспорту та відповідних організаційно-економічних аспектів. Проведено аналіз статистичних даних щодо кількості підприємств різного рівня, що займаються їх підготовкою, перепідготовкою та підвищенням кваліфікації. Розглянуто стан системи підготовки згідно з сучасними вимогами світового та українського ринків праці та кількісні показники структури світової та національної систем підготовки фахівців водного транспорту. Проаналізовано проблеми та перспективи розвитку ринку освітніх послуг підприємств цієї системи за сучасних умов глобалізації та інтеграції України у світовий освітній, економічний та інформаційний простір. Зроблено висновки, основні з яких полягають, зокрема, у наступному: для забезпечення ефективної та безпечної роботи необхідно збільшувати кількість користувачів підприємств системи підготовки фахівців водного транспорту різних рівнів, в тому числі вищого; слід визначитися з національною морською політикою у цій сфері; необхідно сформулювати відповідні ринки праці фахівців водного транспорту та освітніх послуг; лише відповідний рівень їх підготовки, створення системного підходу до удосконалення і ефективності цього процесу, розвиток відповідного ринку освітніх послуг може задовольнити потребу світового і насамперед вітчизняного водного транспорту у висококваліфікованих фахівцях.*

**Ключові слова:** система підготовки фахівців водного транспорту; підприємство системи підготовки фахівців водного транспорту; кількісні показники системи підготовки фахівців водного транспорту; ринок праці фахівців водного транспорту; освітня послуга; ринок освітніх послуг підготовки фахівців водного транспорту; організаційно-економічний механізм системи підготовки фахівців водного транспорту.

---

**Вячеслав Григорьевич КОБА**  
**Константин Александрович ТКАЧЕНКО**

## **ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МИРОВОЙ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

### **Аннотация**

*Целью статьи является анализ функционирования мировой и национальной систем подготовки специалистов водного транспорта и соответствующих организационно-экономических аспектов. Проведен анализ статистических данных по количеству предприятий разного уровня, которые занимаются их подготовкой, переподготовкой и повышением квалификации. Исследуется состояние системы подготовки специалистов водного транспорта и ее количественные показатели в соответствии с современными требованиями мирового и украинского рынков труда. Рассмотрены проблемы и перспективы развития рынка образовательных услуг предприятий системы подготовки специалистов водного транспорта в современных условиях глобализации и интеграции Украины в мировое образовательное, экономическое и информационное пространство. Сделаны выводы, основные из которых заключаются, в частности, в следующем: для обеспечения эффективной и безопасной работы водного транспорта необходимо увеличивать количество пользователей предприятий системы подготовки специалистов водного транспорта разных уровней, в том числе высшего; следует определиться с национальной морской политикой и национальной политикой в сфере подготовки специалистов водного транспорта; сформировать соответствующие рынки труда специалистов водного транспорта и образовательных услуг; лишь соответствующий уровень их подготовки, создание системного подхода к усовершенствованию и эффективности этого процесса, развитие соответствующего рынка образовательных услуг может удовлетворить потребности мирового и прежде всего отечественного водного транспорта в высококвалифицированных специалистах.*

**Ключевые слова:** *система подготовки специалистов водного транспорта; предприятие системы подготовки специалистов водного транспорта; количественные показатели системы подготовки специалистов водного транспорта; рынок труда специалистов водного транспорта; образовательная услуга; рынок образовательных услуг системы подготовки специалистов водного транспорта; организационно-экономический механизм системы подготовки специалистов водного транспорта.*

### **Viacheslav Grygorovych KOBA**

Doctor of Economics, Professor,  
Dean of the Faculty of Economics of Transport,  
Kyiv State Academy of Water Transport Named by Hetman Petro Konashevych-Sagaydachnyi  
Heroes of Stalingrad str., 2, Kyiv, 04211, Ukraine

### **Kostyantyn Oleksandrovych TKACHENKO**

Lecturer,  
College of Marine and River Fleet,  
Kyiv State Academy of Water Transport  
Kyiv State Academy of Water Transport Named by Hetman Petro Konashevych-Sagaydachnyi  
Heroes of Stalingrad str., 2, Kyiv, 04211, Ukraine  
E-mail: oitkachen@gmail.com  
Phone: +380632824360

## **ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC ASPECTS OF WORLD'S WATER TRANSPORT SPECIALISTS' TRAINING SYSTEM'S OPERATION**

### **Abstract**

*The purpose of the article is to analyze the functioning of the global and national water transport specialists' training systems and related organizational and economic aspects. The analysis of statistical data on the number of enterprises of different levels that are engaged in training, retraining and professional development of water transport specialist has been carried out. The state of water transport specialists' training system and its accordance to the modern requirements of Ukrainian and world labor markets are examined. The quantitative indicators of water transport specialists' training system are considered. The problems and the prospects of the development of educational services market of water transport specialists' training system in the modern context of Ukraine's globalization and integration into the global educational, economic and information space are viewed.*

---

*The following conclusions are made: to ensure the efficient and safe operation of water transport it is necessary to increase the number of water transport specialists' training system's enterprise users at all levels, including the highest one; the national maritime policy and the national policies in the field of water transport specialists training should be defined; the corresponding water transport specialists' labor market and educational services should be formed; only the appropriate level of water transport specialists' training, the development of corresponding educational services market, the establishment of systematic approach to improve the efficiency of water transport specialists' training processes can meet the needs of the world and first of all domestic water transport in highly qualified specialists.*

**Keywords:** *Water transport specialists' training system; enterprise of water transport specialists' training system; quantitative indicators of water transport specialists' training system; water transport specialists' labor market; educational services; educational services market of water transport specialists' training system; organizational and economic mechanism of water transport specialists' training system.*

**JEL classification:** H520, J210, J440, M110

---

### Вступ

Сучасні вимоги до професійного рівня фахівців водного транспорту (ВТ), аналіз досвіду економічних, соціальних та організаційних аспектів управління системою підготовки фахівців ВТ (СПФВТ) надає можливість обґрунтування концептуальної моделі СПФВТ. Необхідність відповідної концепції розвитку системи підготовки фахівців зумовлена, зокрема, соціально-економічними процесами, які актуалізують проблеми ефективного використання трудових ресурсів (як національних, так і світових).

Перехід в Україні від централізованої СПФВТ до ринково орієнтованої, коли потреба у фахівцях регулюється співвідношенням попиту та пропозицій, відбувається повільно та складно. Сучасні організаційно-економічні механізми, що орієнтуються на господарські ринкові механізми в усіх галузях економіки України, обумовили актуальність проблеми працевлаштування фахівців ВТ. Ці проблеми виникли внаслідок швидкого старіння флоту, відсутності його поповнення новими сучасними суднами, недостатньої вантажної бази та відсутності відповідних державних дій щодо національних морських та річкових перевізників. Все це призвело до вивільнення значної кількості фахівців ВТ, перед якими гостро постала проблема працевлаштування.

Скорочення кількості суден ВТ України призвело до зменшення кількості робочих місць для моряків. Національні судовласники мінімізують чисельність екіпажів суден, орієнтуючись при цьому на міжнародні стандарти. У результаті на ринку праці опинилися тисячі українських моряків, що зайняті зараз пошуком роботи. Серед фірм-посередників слід назвати приватні круїнгові компанії. У цих умовах організаційно-економічна модифікація СПФВТ набуває все більшої актуальності.

Теоретичні основи управління підприємствами розглянуті в працях вітчизняних і зарубіжних вчених, а саме: Ю. С. Алфьорова, І. О. Бланка, В. С. Буковинського, О. П. Градова, А. Г. Грязнової, П. Ф. Друкера, Г. І. Захарченко, С. М. Ілляшенко, В. І. Кошкіна, Г. Мінцберга, В. П. Портера, А. В. Пригодського, Джоела Г. Сігела, Дж. Субоцкі, Р. Таффлера, А. А. Томпсона, Д. А. Уткіна, Г. Фанделя, Джей К. Шима, Г. Шмалена та інших [1–11].

### Мета статті та завдання

У світі та Україні підготовка конкурентоспроможних фахівців ВТ розвивається в умовах дії багатьох факторів, зокрема, зміни принципів управління СПФВТ, маркетингових технологій, урахування рівнів конкурентоспроможності фахівців, що здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації в межах національних СПФВТ, різних організаційно-економічних методів та інструментів.

СПФВТ України (та інших країн) потребує аналізу стану ринку праці моряків з метою формування довгострокових та короткострокових стратегій його розвитку, виявлення основних характеристик співвідношення попиту/пропозиція на ринку праці фахівців ВТ, щоб відповідним чином формувати ринок освітніх послуг, визначення організаційно-економічних і правових аспектів регулювання СПФВТ для досягнення основної мети – насичення ринків праці моряків та освітніх послуг, оскільки наявна організаційно-економічна структура СПФВТ не відповідає сучасним вимогам та потребам світової та національної економік. Тому проблема розробки організаційно-економічного механізму СПФВТ, який посприяв би вирішенню вищевказаних задач, є актуальною.

Метою та завданнями дослідження, які висвітлені у статті, є аналіз сучасного стану ринків праці фахівців ВТ та відповідних освітніх послуг, визначення основних ознак та характеристик СПФВТ в умовах інноваційного розвитку, глобалізації та зростаючої конкурентної боротьби. Основними складовими аналізу, зокрема, є: визначення мети аналізу; висунення гіпотези на підставі аналітико-економічних міркувань та ознайомлення з конкретними умовами розвитку системи підготовки фахівців

---

ВТ; підбір статистичних матеріалів і їх оцінки, систематизація відібраних даних, визначення недостатніх показників, використання статистичних методів, формування висновків та пропозицій.

### Виклад основного матеріалу

Важливим фактором ефективного функціонування ВТ є рівень кваліфікації та компетентності фахівців. На національні судноплавні компанії суттєво впливає кон'юнктура світового ринку морських перевезень та відповідних трудових ресурсів.

Політика багатьох країн зараз орієнтована на залучення фахівців, яких можна знайти на українському та російському ринках праці моряків. Іноземні судновласники купують відносно дешеву робочу силу та економлять на інвестиціях у кадровий персонал. Російський та український ринки праці моряків мають у наш час, на жаль, експортну спрямованість.

Ринок праці фахівців ВТ формується з урахуванням багатьох економічних факторів, зокрема: різниці у рівнях життя в різних країнах (у тому числі грошових доходів, які можна отримати, працюючи в конкретній країні на березі чи в морі); рівня безробіття та рівня соціальних гарантій, що надаються безробітним у конкретній країні; спеціалізації суден, рівня технологій, що використовуються при перевезенні вантажів та обробці вантажів на судах; стану світової економіки; рівня технічного оснащення суден морського та річкового флоту; правових норм, що регулюють міжнародне судноплавство; діяльності міжнародних профспілкових об'єднань моряків; рівня державного регулювання морського судноплавства; спеціалізації суден, застосування та впровадження сучасних технологій морських перевезень вантажів та пасажирів, які потребують використання висококваліфікованих фахівців, спроможних освоїти нову техніку та забезпечити взаємозамінність членів екіпажу.

Пропозиція кваліфікованих фахівців на ринку праці для роботи на спеціалізованих судах обмежена, а їх підготовка потребує наявності кадрів, що мають високий рівень загальної підготовки. Відповідні фінансові, технічні та технологічні ресурси, необхідні для підготовки фахівців ВТ, є тільки в розвинених країнах, де в наш час відчувається відсутність бажаючих зв'язати свою професійну діяльність з ВТ. Деякі судновласники (зокрема, в Сінгапурі та Гонконзі) приймають у якості капітанів своїх суден винятково європейців. При цьому екіпаж судна складається з громадян Південно-Східної Азії.

Якщо проаналізувати загальну кількість підприємств вищого та середньо-спеціального рівня в системах підготовки фахівців ВТ різних країн (див. табл. 1) [14-19], то можна зауважити наступне: спостерігається загальна тенденція зменшення кількості підприємств, що готують фахівців ВТ; з цією тенденцією не корелюються тільки Україна та Росія, які збільшують кількість підприємств СПФВТ різного рівня, незважаючи на те, що стан внутрішнього ринку праці моряків як в Україні, так і в Росії переживає не найкращі свої часи; збільшення кількості вітчизняних підприємств СПФВТ, обумовлено, зокрема, наступними причинами: достатньо високим рівнем конкурентоспроможності фахівців ВТ, що готуються в Україні; експортною орієнтацією підприємств СПФВТ; низькими економічними показниками (зокрема зарплати, рівня державного фінансування СРФВТ та ВТ, рівня інвестицій та інновацій в СПФВТ та ВТ).

Тенденції збільшення бюджетного фінансування сфери підготовки в таких великих країнах, як Росія та Китай, зображено на рис. 1. Аналогічна тенденція спостерігається і в Україні (зменшення фінансування в останні роки відбувалося лише за умов зменшення відповідних демографічних показників).

Водночас слід зауважити, що в деяких країнах збільшується частка недержавного фінансування процесів управління та функціонування СПФВТ. Зокрема, в Естонії з 126 млн дол (1990 р.) до 219 млн дол (2012 р.), а в Іспанії відповідно з 1492 млн дол (1990 р.) до 3643 млн дол (2012 р.).

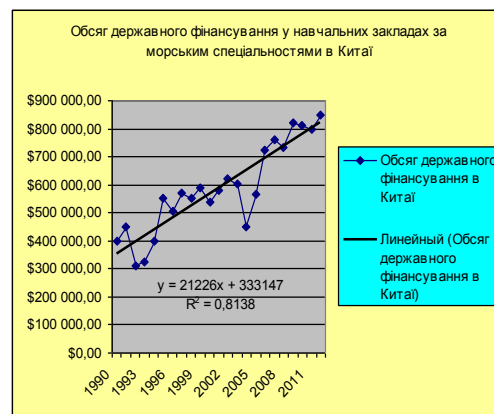
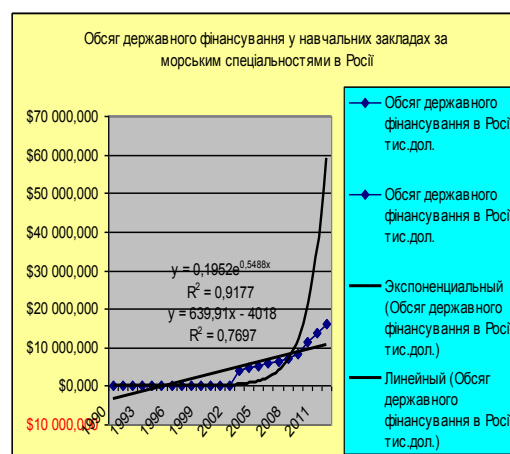
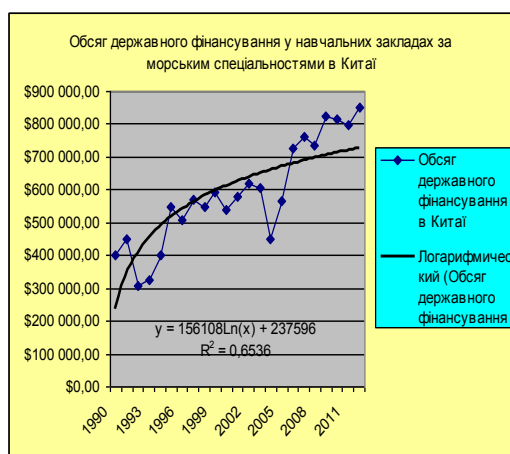
Зараз зменшується чисельність фахівців, зайнятих на судах світового ВТ, що є громадянами промислово розвинутих країн, та збільшується чисельність фахівців ВТ, що є вихідцями з азіатських країн. Азія (зокрема Філіппіни та Китай) стає основним джерелом поповнення кадрів для світового ВТ. Конкурентною перевагою українських фахівців ВТ на міжнародному ринку праці традиційно є професіоналізм, знання та досвід.

За останні роки в Україні спостерігаються, зокрема, такі тенденції: власний флот скоротився, а флот під іноземними «зручними» прапорами збільшився; об'єми списання складу флоту перебільшують об'єми оновлення; розвивається флот недержавних судноплавних компаній; зберігаються високі темпи оновлення флоту під іноземним прапором, що контролюється українськими компаніями.

У наш час у промислово розвинених країнах спостерігається значне скорочення підприємств СПФВТ вищого рівня, зберігається тенденція недобору студентів по деяких профільних морських спеціальностях, спостерігається відсутність інтересу у молоді до ВТ, яка не бажає працювати на флоті та суміжних з ним підприємствах (портах, доках тощо), знижується рівень якості фахівців, що претендують на вакансії командного складу.

**Таблиця 1. Кількість підприємств підготовки фахівців ВТ вищого та середнього спеціального рівнів**

Рік	УКРАЇНА	США	РОСІЯ	КОРЕЯ	КАНАДА	ІСПАНІЯ
1990	8	200	26	543	250	450
1991	9	200	26	543	250	446
1992	10	200	27	542	250	468
1993	10	195	27	542	230	420
1994	11	195	27	540	225	452
1995	11	190	28	540	225	450
1996	12	190	29	532	225	465
1997	12	190	30	532	225	472
1998	12	190	31	532	200	470
1999	13	185	32	531	200	478
2000	13	185	32	530	175	485
2001	14	185	33	530	175	490
2002	14	185	34	530	175	510
2003	15	175	34	530	160	512
2004	15	175	35	525	150	520
2005	16	175	34	524	150	524
2006	17	180	35	523	135	530
2007	17	180	36	523	135	548
2008	18	180	36	521	135	554
2009	19	180	37	512	125	562
2010	19	170	37	510	120	570
2011	19	170	36	505	120	572
2012	19	170	37	501	110	583



**Рис. 1. Лінії тренду державного фінансування в Росії та Китаї**

---

Сьогодні типовим для більшості промислово розвинених країн є зменшення інвестицій у систему підготовки професійних кадрів ВТ. Зокрема Норвегія використовує морські кадри з Філіппін. Вони становлять близько 36 % всієї чисельності моряків на суднах Норвегії, а на посадах командного складу суден близько 28 % від загальної чисельності офіцерів морського торгового флоту країни. Деякі норвезькі судовласники відкрили власні круїнгові агенції та центри підготовки фахівців ВТ для філіппінських кадрів, зокрема Норвезький навчальний центр морської освіти (Norwegian Training Center in Manila), де пройшли підготовку майже 14000 осіб, більшість з яких поповнила екіпажі норвезьких суден. Але тестування, проведене в 203 центрах морської освіти у Філіппінах, показало, що тільки 3 (які є державними) здійснюють підготовку фахівців ВТ (у тому числі моряків) на достатньо високому рівні [18; 19].

Створення центрів підготовки фахівців ВТ у країнах, що розвиваються, під егідою великих західноєвропейських судовласників не є єдиним засобом розв'язання проблем кадрового забезпечення. Наприклад, філіппінським морякам зараз високу конкуренцію складають вихідці з Китаю та Кореї. Основним стримуючим фактором для китайських моряків на міжнародному ринку праці є їх слабка мовна підготовка. Але китайці прагнуть виправити цю ситуацію. Наприклад, випускники морської школи в Шанхаї спрямовуються для проходження стажування з англійської мови в спеціальні навчальні центри, де працюють лише носії мови із сертифікатом якості в системі міжнародних стандартів ISO 9002. Зараз в Китаї є 3 вищих морських навчальних заклади, морські школи та морські училища, які готують фахівців середньої ланки. Разом із системою державного морської освіти в Китаї діє декілька приватних морських шкіл.

Загалом (не оцінюємо її економічну ефективність) наявна в Україні система морської освіти забезпечує потреби підприємств і організацій у відповідних фахівцях. Підготовка здійснюється за 26 спеціальностями та спеціалізаціями. Сучасна українська морська освіта є державною системою підготовки та перепідготовки кадрів для морської галузі. В Україні зараз до СПФВТ входять, зокрема, державна академія ВТ, національна морська академія, шість середніх спеціальних морських навчальних закладів [12; 13].

Сучасні міжнародні конвенції обмежують рівень компетенції випускника українського підприємства СПФВТ вищого рівня знаннями, необхідними для посади вахтового помічника капітана, вахтового механіка і радіооператора. Для більш високих посад випускник повинен напрацювати визначений плавальний ценз у судноплавній компанії, а потім підвищити професійну компетентність до необхідного рівня. Зараз в Україні існують програми, що відповідають національним і міжнародним вимогам до підготовки фахівців ВТ рівнів експлуатації та управління.

Українська СПФВТ повинна повністю відповідати концепції державної транспортної політики країни. Основними проблемами системи підготовки фахівців [12; 13], зокрема, є: невідповідність структури знань, умінь у молодих фахівців сучасним виробничим вимогам (унаслідок розриву раніше чинних зв'язків між виробництвом, наукою і освітою); відсутності методик оцінок 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.

### **Висновки та перспективи подальших розвідок**

Таким чином можна зробити висновки щодо важливості підготовки фахівців ВТ, що є однією з важливих складових виробничої інфраструктури як України, так і світу. Ефективне функціонування ВТ є необхідною умовою стабілізації, посилення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни тощо. Добре організована система ВТ є ефективним і вагомим за сучасних умов інструментом досягнення соціальних, економічних, геополітичних цілей держави, забезпечення її цілісності та національної безпеки України.

Розглянувши характеристики підприємств СПФВТ, можна сказати, що всі вони надають можливість підготовки фахівців ВТ різного освітньо-кваліфікаційного рівня. Підготовка 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 як в Україні, так і за кордоном.

---

Для забезпечення нормальної роботи ВТ необхідно вже зараз збільшити кількість користувачів підприємств СПФВТ різних рівнів, у тому числі – вищого.

Крім того, слід визначитися з національною морською політикою, сформувавши відповідні ринки праці фахівців ВТ та освітніх послуг.

Також слід створити розгалужену СПФВТ з підприємствами різного рівня, різних форм власності і різних джерел фінансування.

Лише належний рівень підготовки фахівців, створення системного підходу до удосконалення і ефективності підготовки може задовольнити потребу ВТ у висококваліфікованих фахівцях.

Подальші дослідження, які проводяться в означеному в статті напрямку, стосуються багатьох аспектів СПФВТ, таких, як організація, планування, функціонування та моніторинг її діяльності.

### Список літератури

1. Субоцки, Дж. Альтернативы рыночному университету: новые модели предоставления знаний в рамках программ общественной деятельности [Текст] / Дж. Субоцки. – СПб. : Питер, 2004. – 453 с.
2. Минцберг, Г. Структура в кулаке: создание эффективной организации [Текст] / Г. Минцберг; Пер. с англ. под ред. Ю. Н. Каптуревского. – СПб. : Питер, 2001. – 512 с.
3. Економічна енциклопедія [Текст]: У трьох томах / Редкол. : С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К. : Видавничий центр “Академія”, 2000. – Т. 1 – 864 с.
4. Шим, Дж К. Методы управления стоимостью и анализа затрат [Текст] / Джей К. Шим, Джоэл Г. Сигел; Пер. с англ. – М. : Филін, 1996. — 344 с.
5. Фандель, Г. Теория производства и издержек [Текст] / Г. Фандель; Пер. с нем. – К. : ТАКСОН, 1999. – 528 с.
6. Шмален, Г. Основы и проблемы экономики предприятия [Текст] / Г. Шмален; Пер. с нем. /Под ред. А. Г. Поршнева. – М. : Финансы и статистика, 1996. – 512 с.
7. Портер, М. Стратегія конкуренції [Текст] / М. Портер; Пер. з англ. ; А. Олійник, Р. Скідський. – К. : Основи, 1997. – 390 с.
8. Бланк, И. А. Инвестиционный менеджмент [Текст] / И. А. Бланк. – К. : МП “ИТЕМ” ЛТД, “Юнайтед Лондон Трейд Лимитед”, 1995. – 448 с.
9. Алфьоров, Ю. С. Моніторинг розвитку освіти у світі [Текст] / Ю. С. Алфьоров // Педагогіка. – 2002. – № 7. – С. 54 – 63.
10. Буковинський, В. С. Шляхи удосконалення планування витрат на освіту [Текст] / В. С. Буковинський // Фінанси України. – 2004. – № 9. – С. 74–83.
11. Пригодський, А. В. Транспортний комплекс України [Текст] / А. В. Пригодський, Г. І. Захарченко, Р. Г. Захарченко – К. : УВЦ «Галактика-С», 2006. – 208 с.
12. Ткаченко, К. О. Аналіз стану системи підготовки моряків в Україні [Текст] / К. О. Ткаченко // Водний транспорт. – 2011. – № 12. – С. 116 – 121.
13. Ткаченко, К. О. Дослідження проблем системи підготовки фахівців водного та морського транспорту [Текст] / К. О. Ткаченко // Системний аналіз. – 2012. – Випуск 10. – Частина 2. – С. 71 – 75.
14. [Електроний ресурс]. – Режим доступу. [http://uk.wikipedia.org/wiki/Освіта\\_в\\_Республіці\\_Корея](http://uk.wikipedia.org/wiki/Освіта_в_Республіці_Корея)
15. [Електроний ресурс]. – Режим доступу. [http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp\\_estonia.html#t1](http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp_estonia.html#t1)
16. [Електроний ресурс]. – Режим доступу. [http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp\\_portugal.html#t1](http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp_portugal.html#t1)
17. [Електроний ресурс]. – Режим доступу. [http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp\\_spain.html#t1](http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp_spain.html#t1)
18. Анализ современного рынка труда моряков [Електроний ресурс]. – Режим доступу. <http://www.seajobs.ru/articles1.php?id=108>
19. [Електроний ресурс]. – Режим доступу. [http://assol.org.ua/news/filippiny\\_konsolidirujut](http://assol.org.ua/news/filippiny_konsolidirujut)

### References

1. Subotsky, Dzh. (2004). Alternativy rynochnomu universitetu: novye modeli predostavleniia znaniia v ramkakh programm obshchestvennoi deiatelnosti. SanktPeterburg : Izdatelskii tsenter "Piter".
2. Mintsberg, G. (2001). Struktura v kulake: sozdanie efektyvnoi organizatsii. SanktPeterburg : Izdatelskii tsenter "Piter".
3. Ekonomichna entsiklopediia. (2000). Kyiv. Vydavnychiy tsenter "Akademiia".
4. Shim, Dzhei K., Sigel, Dzhoel G. (1996). Metody upravleniia stoimosti i analiza zatrat. Moskow : Izdatelskii tsenter. "Filin".
5. Fandel, G. (1999). Teoriia proizvodstva i izderzhok. Kyiv : Vydavnychiy tsenter "Takson".
6. Shmalen, G. (1996). Osnovy i problemy ekonomiki predpriiatiia. Moskow : Izdatelskii tsenter. "Finansy i statistika".
7. Porter, M. (1997). Strategiiia konkurenzii. Kyiv. Vydavnychiy tsenter "Osnovy".

- 
8. Blank, I. A. (1995). *Investitsionnyi menedzhment*. Kyiv : Vydavnychiy tsender "Yunaited London Treid Limited".
  9. Alfiorov, Yu. S. (2002). *Monitoring rozvytku osvity u sviti*. *Pedagogika*, 7, 54-63.
  10. Bukovinskii, V. S. (2004). *Shliakhy udoskonalennia planyvannia vytrat na osvitu*. *Finansy Ukrainy*, 9, 74-83.
  11. Prigodskii, A. V., Zakharchenko, G. I., Zakharchenko, R. G. (2006). *Transportnyi kompleks Ukrainy*. Kyiv : Vydavnychiy tsender "Galaktyka-C".
  12. Tkachenko, K. O. (2011). *Analiz stanu systemy pidgotovky moriakiv v Ukraini*. *Vodnyi transport*, 12, 116-121.
  13. Tkachenko, K. O. (2012). *Doslidzhennia problem systemy pidgotovky fakhivtsiv vodnogo ta morskogo transpirtu*. *Systemnyi analiz*, 10, 2, 71-75.
  14. *Osvita v Respublitsi Koreia*. Retrieved April 15, 2014, from <http://uk.wikipedia.org/wiki/>.
  15. Retrieved April 15, 2014, from [http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp\\_estonia.html#t1](http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp_estonia.html#t1).
  16. Retrieved April 15, 2014, from [http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp\\_portugal.html#t1](http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp_portugal.html#t1).
  17. Retrieved April 15, 2014, from [http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp\\_spain.html#t1](http://be5.biz/makroekonomika/gdp/gdp_spain.html#t1).
  18. *Analiz sovremennogo rynku truda moriakov*. Retrieved April 15, 2014, from <http://www.seajobs.ru/articles1.php?id=108>.
  19. Retrieved April 15, 2014, from [http://assol.org.ua/news/filippiny\\_konsolidirujut](http://assol.org.ua/news/filippiny_konsolidirujut).

**Стаття надійшла до редакції 30.03.2014 р.**