

УДК 336.543

Пішенін І.К.

кандидат економічних наук,  
доцент кафедри менеджменту  
Міжнародного університету «Україна»

## НАУКОВО-МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ПОБУДОВИ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОЇ СИСТЕМИ ОСВІТИ У ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

### SCIENTIFIC AND METHODOLOGICAL APPROACH TO THE CONSTRUCTION OF COMPETITIVENESS EDUCATION SYSTEM IN THE TRANSPORT INDUSTRY

#### АНОТАЦІЯ

У статті запропоновано науково-методичний підхід до стратегічного аналізу результатів діяльності навчальних закладів у транспортній галузі для забезпечення конкурентоспроможної системи підготовки спеціалістів. Сформульовано етапи проведення стратегічного аналізу з метою ідентифікації реального стану транспортних підприємств.

**Ключові слова:** стратегічний аналіз, стратегічне управління, транспортна галузь, методичний підхід, внутрішнє середовище, зовнішнє середовище.

#### АННОТАЦИЯ

В статье предложен научно-методический подход к стратегическому анализу результатов деятельности учебных заведений в транспортной сфере для обеспечения конкурентоспособной системы подготовки специалистов. Сформулированы этапы проведения стратегического анализа с целью идентификации реального состояния транспортных предприятий.

**Ключевые слова:** стратегический анализ, стратегическое управление, транспортная отрасль, методический подход, внутренняя среда, внешняя среда.

#### ANNOTATION

In the article the scientific and methodical approach to strategic analysis of the performance of institutions in the transport industry to provide competitive system of training. Formulated stages of strategic analysis to identify the real state transport companies.

**Key words:** strategic analysis, strategic management, transport, methodical approach, internal environment, external environment.

**Постановка проблеми.** Для підвищення конкурентних позицій економіка України повинна бути механізмом, в якому всі складові частини мають працювати узгоджено. Важливою складовою частиною виробничої інфраструктури України є транспортний комплекс, до якого висуваються особливі вимоги. Транспортна галузь забезпечує функціонування і розвиток національної економіки, життєдіяльність населення та здійснення зовнішньоекономічних зв'язків із іншими країнами.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання конкурентоспроможності країни широко розглядали такі відомі вчені-економісти, як, зокрема, С. Ліндер, М. Портер, Я. Базелюк, М. Делягін. Вітчизняні науковці досить активно вивчають міжнародні рейтинги і дають інтерпретацію міжнародних рейтингів. Економічний дискурс презентований дослідженням Б. Данилишина і О. Веклич [2]. О. Щурко акцентувала увагу на таких зовнішніх чин-

никах конструювання міжнародного образу держав, як світові стандарти, що фіксуються щорічними рейтингами міжнародних організацій та рейтингових агентств [3]. І. Чернуха, вивчаючи рейтингове обличчя України, визнала його непривабливим [4].

Довгий час заклади освіти транспортної сфери не приділяли значної уваги стратегічному управлінню. Нині ситуація змінилася, і ВНЗ змушені боротися за конкурентні переваги та відповідні позиції на освітньому ринку. Більшість науковців, які досліджували питання стратегічного управління у ВНЗ, а саме Г. Келлер, П. Блау, П. Лоранж, І. Романова, І. Ігнат'єва, І. Маркіна, О. Моргулець, Л. Прус, Л. Соколов, І. Крупенна, у своїх працях обґрунтовують необхідність та важливу роль стратегічного планування для закладів освіти.

**Мета статті** полягає у розробленні науково-методичного підходу до побудови конкурентоспроможної системи освіти у транспортній галузі на основі проведення стратегічного аналізу результатів діяльності навчальних закладів із впровадженням інноваційності, удосконалення інформаційно-технологічного забезпечення навчального процесу.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сьогодні особливо гостро постало питання необхідності забезпечення високої якості освіти спеціалістів для транспортного кластеру та забезпечення конкурентоспроможності системи освіти у галузі. Для забезпечення ефективної інтеграції національної системи освіти у світову необхідно досягнути високого рівня конкурентоспроможності системи підготовки фахівців транспортної сфери. В умовах глобалізації вагомого значення набуває посилення інноваційності системи освіти, що забезпечує комплексний підхід системи підготовки для досягнення бажаного цільового стану. Високий рівень інноваційності системи освіти у транспортній сфері дає змогу продукувати нові знання, концепції та підходи, що дають можливість отримати високий рівень конкурентоспроможності підготовки.

Загалом інноваційність характеризує середовище, сукупність зовнішніх та внутрішніх умов, що дають змогу генерувати нові знання

та отримувати вигоду з їх комерціалізації [1]. Отже, інноваційність – це властивість економічної системи, що формується із системних взаємодій організаційно-економічних відносин інноваційного розвитку. У цьому сенсі поняття «інноваційність» означає категорію, близьку за значенням до поняття «інноваційний розвиток».

Водночас інноваційність пов'язана з вимірюванням результатів інноваційної діяльності (інноваційного розвитку) певної системи освіти, з одного боку, і сприятливістю зазначеної освітньої системи до інновацій, з іншого боку. Інноваційність підготовки фахівців у транспортній сфері виявляється у здатності освітньої системи різних рівнів або сприяти, або перешкоджати створенню, впровадженню і розвитку інновацій під час здійснення підготовки спеціалістів. Такий підхід забезпечує підвищення конкурентоспроможності економіки та перехід на інноваційний шлях розвитку освітньої системи, що є ключовим завданням державної політики.

Так, за індексом конкурентоспроможності національної економіки Україна має високе значення порівняно з іншими країнами. Внаслідок кризи Україна опустилася на 10 позицій у рейтингу Індексу міжнародної конкурентоспроможності 2014–2015 рр., посівши 82 місце серед 133 країн світу. При цьому серед українських регіонів найбільш конкурентоспроможними визнано регіони, де є морські та річкові порти [5]. Рейтинг України максимально погіршився за трьома складовими: макроекономічна стабільність (падіння на 15 пунктів), рівень розвитку фінансового ринку (падіння на 21 пункт) і оснащеність новими технологіями (падіння на 15 пунктів). Водночас Україна поліпшила свій рейтинг за трьома складовими конкурентоспроможності. Країна посіла 49-е місце, піднявшись на п'ять пунктів, за ефективністю ринку праці; підтягнулася на дві позиції за розміром ринку та на одну позицію, до 79-го місця, за складовою «інфраструктура» [5]. Відносні недоліки української економіки, виявлені під час дослідження для розрахунку Глобального індексу конкурентоспроможності для України, такі: низький загальний рівень етики бізнесу компанії, недостатня прозорість державної політики, організована злочинність, низька якість доріг, розтрата суспільних коштів, низька тривалість життя [6].

Нині в нашій державі існує чимало проблем, які перешкоджають ефективному розвитку економіки, який би знайшов своє виявлення у показниках конкурентоспроможності.

Для оцінки конкурентоспроможності системи освіти в транспортній сфері країни використовуються різноманітні показники та класифікації. Це пов'язано з можливістю стратегічного управління освітніми закладами, що готують спеціалістів транспортної сфери. Особливістю такого стратегічного управління навчальними закладами є нематеріальність освітніх послуг, чіткі стандарти освітньої діяльності, залежність розвитку навчального закладу від інте-

лектуального капіталу. Відповідно до таких особливостей розробляється стратегія розвитку навчального закладу, визначаються рівні і види стратегій організацій навчального процесу. Слід зазначити, що у сучасний період вищі навчальні заклади транспортної сфери повинні адаптувати свій навчальний процес до викликів міжнародних стандартів. Необхідною умовою стабільного розвитку навчальних закладів є підтримка економічної складової, соціальної політики в закладі та інфраструктури ВНЗ на високому рівні. Незважаючи на вагомий інтелектуальний та інноваційний потенціал, навчальні заклади транспортної сфери повинні створювати свої конкурентні переваги через маркетингову стратегію, розвиток науково-дослідних робіт та трансферу технологій, стратегію міжнародної діяльності. Постійне підвищення якості освіти на основі розвитку матеріально-технічного й інформаційно-технологічного розвитку забезпечує конкурентні переваги підготовки фахівців. Загальноприйнятими є декілька етапів послідовної реалізації конкурентної стратегії: стратегічний аналіз, стратегічний вибір, реалізація стратегії, а також коригування відхилень, що виникли у процесі реалізації стратегії.

Першочерговим етапом є стратегічний аналіз, який формує стратегічну направленість та стратегічні альтернативи. Інформаційне забезпечення дає змогу проводити ефективний моніторинг та визначати впливи факторів внутрішнього і зовнішнього середовища. Досконала інформаційна система забезпечує якість управлінських рішень та повноту і чіткість визначення сильних та слабких сторін розвитку транспортної галузі. Для здійснення ефективного стратегічного аналізу використовується широкий набір інструментів: SWOT – аналіз, PEST – аналіз, SPECE – метод, матриця DCG, матриця Mc Kinsey, конкурентний аналіз, аналіз життєвого циклу, ресурсний аналіз, аналіз ризиків та експертні оцінки.

Стратегічний вибір навчального закладу транспортної сфери передбачає, по-перше, вибір загальноорганізаційного стратегічного напрямку розвитку; по-друге, генерування великої кількості альтернативних стратегій, які дають змогу досягти бажаних цілей; по-третє, їх аналіз та опрацювання до рівня адекватності цілям розвитку установи в межах обраної загальноорганізаційної стратегії.

У нашому дослідженні пропонується реалізація стратегічного аналізу з позиції аналізу ефективності управління навчальним закладом транспортної сфери та оцінки рівня його реальної автономії. Для оцінки ефективності управління навчальним закладом можна застосовувати загальноприйнятій широкий інструментарій економічного аналізу діяльності суб'єктів, що господарюють на транспортному ринку.

Таким чином, можна визначити перспективи розвитку навчальних закладів транспортної сфери:

– реалізація сучасних стратегій розвитку закладу з урахуванням особливостей транспортної сфери;

– проведення стратегічного аналізу на основі альтернативних стратегій;

– застосування інформаційних систем, що забезпечують якість управлінських рішень, повноту і чіткість визначення сильних та слабких сторін розвитку транспортної сфери;

– використання широкого набору інструментів стратегічного аналізу: SWOT – аналіз, PEST – аналіз, SPECE – метод, матриця DCG, матриця Mc Kinsey, конкурентний аналіз, аналіз життєвого циклу, ресурсний аналіз, аналіз ризиків та експертні оцінки.

– розвивання інноваційної моделі розвитку навчального закладу.

При правильному використанні стратегії розвитку та створенні ключових показників, за якими навчальний заклад розвивається, можна значно покращити позиції в освітніх рейтингах та, відповідно, підвищити конкурентоспроможність підготовки спеціалістів транспортної галузі.

Особливе значення в системі підготовки спеціалістів набуває рівень інноваційності ВНЗ. Рівень інноваційності відображає ефективність протікання інноваційних освітніх процесів та технологій на всіх стадіях інноваційного циклу розвитку навчального закладу. Зміст інноваційності ВНЗ носить іманентно системний характер, а інноваційний розвиток – поступальний, і в нашому випадку відповідне поняття вводиться, щоб кількісно визначити рівень інноваційності системи освіти через систему детермінант розвитку транспортної сфери.

В рамках системи підготовки фахівців перебіг інноваційних процесів, що відбуваються у навчальному закладі, залежить від циклічних коливань державної системи освіти, характеру міжнародної конкуренції, діяльності загально-світових організацій.

Сьогодні інноваційність освітньої сфери стає національною ідеєю, джерелом збалансованого соціально-економічного розвитку навчальних закладів країни.

На макrorівні функціонування інноваційного механізму залежить від характеру державного регулювання ринкових відносин у транспортній сфері, наявності відповідного правового поля для здійснення інноваційної діяльності навчальних закладів, обраної пріоритетної моделі стратегічного розвитку навчального закладу, наявності і рівня інтенсивності міжгалузевої конкуренції. Управління інноваційним розвитком як навчального закладу, так і транспортної галузі вимагає комплексної оцінки їх соціально-економічного становища загалом, визначення рівня інноваційності за всіма видами діяльності, виявлення детермінант, що впливають на розвиток і становлення інноваційних процесів в освітній сфері. Ключовими моментами для формування інноваційного механізму розвитку навчального закладу транспортної галузі є характер галузевої конкуренції, створення інноваційної інфраструктури та використання кластерних структур для підвищення інтенсивності і якості інноваційної діяльності галузевих підприємств.

На рівні окремого навчального закладу – мікрорівні – інноваційний механізм розвитку ВНЗ спрямований на конкретизацію процедур і процесів, що забезпечують інноваційний розвиток закладу з урахуванням факторів впливу зовнішнього середовища за рахунок використання наявних ресурсів з метою досягнення цілей розвитку. На підставі узагальнення слід виявити низку детермінант інноваційного розвитку навчальних закладів транспортної сфери, що охоплюють такі напрями:

– кадровий склад навчального закладу, здатний реалізовувати інноваційні технології в системі підготовки спеціалістів галузі;

– наявність наукових досліджень і розробок;

– використання нових знань і технологій;

– впровадження результатів інноваційної діяльності;

– інноваційна інфраструктура управління ВНЗ;

– інвестиційна детермінанта;

– технологічний обмін;

– соціальна детермінанта;

– екологічна детермінанта.

Вивчення рівня інноваційності системи освіти вимагає не тільки визначення основних детермінант, але й виокремлення низки взаємопов'язаних показників за кожним з них, здатних чисельно охарактеризувати детермінанти і дати їм узагальнену оцінку. Теоретично детермінанти передбачають постійну величину, що виключає непередбаченість і форс-мажорні обставини. Показник детермінанти є узагальненою характеристикою навчального закладу, освітнього процесу або його результату, поняття або їх властивості, зазвичай вираженої в числовому вимірі. Отже, показники освітньої діяльності, на відміну від детермінант, можна виміряти. Головним критерієм відбору показників можна вважати найбільшу інформативність, тобто їх здатність максимально охарактеризувати відповідну детермінанту.

**Висновки.** Таким чином, запропонований методичний підхід до визначення конкурентоспроможності системи освіти у транспортній галузі дає змогу провести змістовну діагностику ефективності підготовки спеціалістів. Під час реалізації інноваційності системи освітньої діяльності, впровадженні стратегій розвитку та проведенні стратегічного аналізу визначаються головні детермінанти розвитку. Постійне підвищення якості освіти на основі розвитку матеріально-технічного й інформаційно-технологічного розвитку суттєво збільшує конкурентні переваги підготовки фахівців.

**БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:**

1. Мікаелян С. Детермінанти інноваційного розвитку економічних систем / С. Мікаелян // Економічні перспективи підприємств та регіонів України в контексті основних соціально-еколого-економічних трендів : мат. Міжн. наук.-практ. конф. (Харків, 22 травня 2014 р.) / ред. В. Швець ; М-во освіти і науки України, Нац. гірн. ун-т. – Д., 2014. – С. 112–114.
2. Данилишин Б. Україна в міжнародних рейтингах сталого розвитку / Б. Данилишин, О. Веклич // Економіка України. – 2008. – № 7. – С. 13–23.
3. Щурко О. Чинники формування міжнародного образу держави: принципи класифікації / О. Щурко // Політична наука в Україні: стан і перспективи : мат. Всеукр. наук. конф. (Львів, 10–11 травня 2007 р.) / ред. М. Поліщук та ін. ; ЦПД ЛНУ ім. І. Франка. – Львів, 2008. – 308 с.
4. Чернуха І. Зі світу по рейтингу. Імідж України / І. Чернуха [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://news.finance.ua/ua/-/2/0/all/2009/08/24/169238>.
5. Ізосімова Н. Конкурентоспроможність України після кризи: десять сходинок униз / Н. Ізосімова // Дзеркало тижня – 2015. – № 25 (805). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dt.ua/2000/2020/69942>.
6. Крищенко Д. Визначення рівня конкурентоспроможності української економіки / Д. Крищенко // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2008. – № 4. – С. 51–57.