

5.2 рекомендовать работающим студентам выбирать темы дипломных, магистерских работ, исходя из реальной проблематики предприятий, являющихся их местом работы.

6.3 организовывать прохождение производственно-ознакомительной, производственной и других видов учебных практик на местах работы студентов.

7. Использовать дистанционные электронные учебные курсы, включающие не только теоретический материал, но и тестирование с решением задач. Для этого кафедрам необходимо разработать электронное методическое обеспечение, web-странички кафедр.

ЛИТЕРАТУРА

1. Астахова Е. В. Социальные функции высшего образования: эволюционные процессы на рубеже веков /Учёные записки ХГИ НУА. – Т.VI. -С. 7-26.

2. Герчиков В.И. Феномен работающего студента ВУЗа // Социология образования // № 3 – 1999.

Черкас Павел Павлович, ассистент, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ

Транспортная отрасль относится к числу важнейших инфраструктурных элементов любой страны. Уровень развития транспорта и эффективность его функционирования определяют экономический рост государства, условия жизни населения, обеспечения национальной и социально-экономической безопасности, возможности интеграции страны в мировую экономику. Именно поэтому транспорт всегда находится в центре экономической политики государства, его развитие обеспечивается выполнением соответствующих, стратегических и отраслевых программ, реализации международных договоров, соглашений и проектов.

Географическое расположение государства может рассматриваться как один из экономических ресурсов, что делает ее одним из главных звеньев транзитной системы определенного территориального пространства и определяет ее транзитный статус на этой территории. С этой точки зрения Украина является перспективным «игроком» на территории евразийского континента, поскольку наша страна имеет широкие возможности получения как геоэкономических, так и геополитических выгод. Согласно оценкам ведущих экспертов мира, Украина обладает крупнейшим в Европе показателем транзитности - 3,75 занимая первое место [1].

Из мировой истории известны примеры, когда транзитный статус определенной страны не только существенно влиял на развитие системы ее внешнеэкономических связей, но и обеспечивал существенную долю в общей

стоимости валового национального продукта. Целый ряд стран, особенно европейских, таких как Польша, Германия, Венгрия, Чехия, Австрия, Нидерланды, государства Прибалтики, обладая относительно небольшой территорией и активно используя выгодное географическое положение, успешно реализуют свой транзитный потенциал, трансформируя его в прибыль. В частности, в Латвии транзитные доходы составляют треть от валового национального продукта, в Нидерландах доля транзита в общем объеме экспорта услуг составляет более 40%. [2]

Транзитные страны имеют постоянный приток прямых инвестиций в развитие путей, инфраструктуры, современных транспортных средств и технологий, получают возможность постоянного повышения уровня жизни населения, решение социальных и экономических проблем, не исчерпав при этом свои не возобновляемые ресурсы.

Особую актуальность исследования современного состояния и перспектив сотрудничества Украины с другими государствами в сфере транспортной отрасли, приобретают в условиях экономического кризиса, дефицита ресурсов, развития и замедление или прекращение экономического роста. В это же время источником роста могут стать финансовые ресурсы, полученные в результате эффективного использования и успешной реализации транзитных возможностей территории, которыми владеет Украина на правах своего геополитического и геоэкономического расположения.

В различных странах мира развитие транспортной системы происходит по-своему стратегическому курсу развития экономики страны, но при этом имеет много общих черт. Так, в развитых странах и в развивающихся странах, виды транспорта, их основные фонды могут принадлежать государству либо частным компаниям. К примеру, в США железные дороги принадлежат нескольким монопольным компаниям, а в Германии, Франции, Великобритании, Турции, Индонезии, Индии, Аргентине, Бразилии, Мексике и ряде других стран они являются собственностью государства. В подавляющем большинстве развитых стран мира железные дороги не доверяют частным компаниям и монополистом в этой отрасли является государство [3].

Вывод. Проанализированы составляющие транспортной системы Украины, которые дают представление о потенциальных возможностях страны по организации движения транзитных потоков. Однако наличие перечня определенных ресурсов транспорта еще не является гарантией успешной реализации страной ее транзитного потенциала. В частности, в середине 1990-х годов из-за невзвешенной транзитной политики Украина потеряла часть транзитных потоков, которые были переориентированы с нашей страны на Беларусь и страны Балтии. В последние годы ситуация не практически не изменилась.

Проанализировав современное состояние ресурсной составляющей транзитного потенциала Украины, можно сделать выводы о недостаточном уровне развития, значительного степени износа, снижение уровня использования за последние годы, а также существенного отставания от аналогичных показателей развитых европейских стран.

Уровень развития транспортной инфраструктуры и транзитный потенциал нашего государства в целом, должен не только номинально определять Украину в системе международных связей на европейской арене, но и эффективно реализовывать, наращивать и способствовать развитию всех связанных с ними отраслей экономики, в частности промышленности, сферы услуг, транспортного комплекса, который играет в этом процессе ведущую роль.

Литература:

1. Регіональна економіка [Текст]: навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів / З.О. Манів, І.М. Луцький, С.З. Манів; рец.: Б.М. Данилишин [та ін. – Л.: Магнолія 2008. – 639 с.
2. Економіка зарубіжних країн [Текст]: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. / А. П. Голиков, О. Г. Дейнека, Л. О. Позднякова, П. О. Черномаз. – К. : Центр учбової літератури, 2008. – 463 с.
3. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс].– <http://www.niss.gov.ua/Monitor/januar2009/22.htm>

Шевченко Інна Юріївна, к.е.н., Харківський національний автомобільно-дорожній університет, umka_shevchenko@mail.ru

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ВАНТАЖНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ТА ЗАКОРДОНОМ

Вантажний автомобільний транспорт займає чільне місце у транспортному комплексі України.

Так, за даними Державної служби статистики України перевезення вантажів автомобільним транспортом у 2010 році складали 55,01% перевезень вантажів усіма видами транспорту, у 2011 році – 55,04%, у 2012 році – 56,45%, у 2013 році – 56,94%, у 2014 році – 58,06% [1]. Ці дані наглядно свідчать про стабільність обсягів перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні та поступове зростання ролі вантажного автомобільного транспорту в економіці держави, що актуалізує дослідження тенденцій його розвитку.

Разом з тим активні інтеграційні процеси України підвищують доцільність проведення дослідження тенденцій розвитку вітчизняних підприємств вантажного автомобільного транспорту у порівнянні з тенденціями розвитку підприємств вантажного автомобільного транспорту у провідних країнах Європи (країнах-членах Європейського Союзу).

У табл. 1 і 2 наведено основні результати порівняльного аналізу розвитку підприємств вантажного автомобільного транспорту в Україні та інших країнах Європи у період 2000-2013 рр. за критеріями темпу зростання обсягу перевезення вантажів і темпу зростання обсягу вантажообороту.