

інструментів – сучасних інформаційних технологій (ІТ) та інноваційних освітніх технологій (ІОТ).

Сучасний процес реформування змісту освіти як в зарубіжних країнах, так і в Україні супроводжується формуванням освітніх стандартів, в яких відображені усі прогресивні перетворення, і які створюють умови для формування компетентності фахівців, що здобувають якісну освіту. Нові технології навчання, котрі стали можливими завдяки Інтернету, вимагають також нових стандартів вимірювання якості, які дещо відрізняються від стандартів, що використовуються для традиційних програм. Зокрема потребує розробки нових освітніх стандартів дистанційна форма навчання як комплекс освітніх послуг, надаваних широким верствам населення в країні й за кордоном за допомогою спеціалізованого інформаційного освітнього середовища, що базується на засобах обміну навчальною інформацією на відстані (супутникове телебачення, радіо, комп'ютерна зв'язок та ін.) [1].

Розвиток системи дистанційної освіти в Україні вимагає розробки і прийняття відповідної Концепції, на основі якої повинна бути створена Програма на наступні роки.

Виділяють наступні основні вимоги для реалізації кожного аспекту системи дистанційної освіти: інституційна підтримка; розробка курсів; викладання і навчання; структура курсів; підтримка учнів; підтримка професорсько-викладацького складу; контроль і оцінка. Лише комплексна реалізація цих завдань дозволить в кінцевому підсумку створити функціональну систему якісної дистанційної освіти.

Література

1. УМК по курсу «Компьютерное моделирование» [Электронный ресурс] / Материалы сайта «Журнал «Современное образование». – Режим доступа: <http://port.kspu.ru/ivt/magazine/1/224.htm>

Федорова Виктория Александровна, к.е.н, доц. Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

КЛАССИФИКАЦИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ВНЕШНЕЙ ОБОРОНИТЕЛЬНОЙ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ГИБКОСТИ АТП

Одним из способов снижения рисков возможных потерь и убытков является обеспечение внешней оборонительной стратегической гибкости предприятия. Поддержание гибкости на необходимом уровне возможно при условии осуществления регулярной ее оценки. Используемые при этом показатели должны учитывать отраслевую направленность деятельности предприятия.

По мнению Ансоффа И. [1], внешняя оборонительная стратегическая гибкость предприятия достигается за счет диверсификации деятельности и определяется количеством независимых покупателей, на которых приходится

существенная часть объема продаж фирмы; количеством рыночных сегментов фирмы, расположенных в разных экономических средах; количеством независимых технологий, используемых в производстве.

Выделенные показатели отражают различные виды стратегий диверсификации по матрице Ансоффа И. «продукт-рынок». Так, первый показатель отражает стратегию более глубокого проникновения на рынок (существующий товар – существующий рынок), второй – стратегию развития рынка (существующий товар – новый рынок), третий – стратегию развития товара (новый товар – существующий рынок). Однако среди представленных показателей нет такого, который бы отражал четвертую стратегию по матрице – стратегию диверсификации (новый товар – новый рынок). Кроме того, стратегии по матрице «продукт-рынок» отражают различные способы достижения внешней оборонительной стратегической гибкости предприятия за счет воздействия лишь на одну группу субъектов его непосредственного окружения – потребителей, без учета других групп субъектов (поставщиков, посредников).

Указанных недостатков лишена классификация показателей внешней оборонительной стратегической гибкости предприятия, предложенная Акулич М.В. [2]. Первый показатель по Ансоффу И. исследователь относит к отраслевой диверсификации, второй – к географической, третий – к технологической. Для характеристики стратегии диверсификации по матрице «продукт-рынок» Акулич М.В. вводит показатель количества видов продуктов, разрабатываемых, производимых и реализуемых предприятием, и относит его к продуктовой диверсификации. Также исследователь вводит показатель количества независимых фирм, с которыми компания имеет связи в рамках конкретной организационной структуры, для характеристики партнерской диверсификации.

Однако представленная классификация не учитывает специфические особенности работы автотранспортных предприятий (АТП) и требует отраслевого наполнения.

Для определения уровня внешней оборонительной стратегической гибкости АТП, достигаемой за счет стратегии продуктовой диверсификации, предлагается выделить показатель – количество обслуживаемых сегментов, выделенных по виду перевозимого груза (навалочные, тарно-штучные, контейнерные, негабаритные, длинномерные и грузы большой массы, наливные пищевые грузы и т.д.); за счет отраслевой диверсификации – количество обслуживаемых клиентов внутри каждого сегмента; географической – количество осуществляемых видов перевозок, выделенных по географическому признаку (внутригородские, пригородные, междугородные и международные перевозки); технологической – количество технологий, используемых для удовлетворения потребностей клиентов; партнерской – количество поставщиков материальных ресурсов, посредников.

Повышение гибкости АТП по каждому из выделенных показателей возможно двумя способами:

– путем расширения сфер деятельности;

– путем достижения более равномерной структуры в рамках существующих сфер деятельности.

Таким образом, получила дальнейшее развитие классификация показателей внешней оборонительной стратегической гибкости АТП по признаку – виды стратегий диверсификации – за счет ее отраслевого наполнения.

Литература

1. Ансофф И. Стратегическое управление / Игорь Ансофф. – М. : Экономика, 1989. – 319 с.

2. Акулич М.В. Способы повышения эффективности использования глобальных стратегий бизнеса и маркетинга / М.В. Акулич // Маркетинг в России и за рубежом. – 2006. – № 6. – С. 99-116.

Федотова Ирина Володимирівна, к.е.н., доцент, Харківський національний автомобільно-дорожній університет, irina_vf@mail.ru

ІННОВАЦІЙНО-ОРІЄНТОВАНА ПІДГОТОВКА ФАХІВЦІВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ

У сучасних умовах розвитку суспільства все більше зростає потреба в нестандартно мислячих творчих особистостях. На даний момент, традиційна підготовка фахівців все більше відстає від сучасних вимог. В основному методи навчання базуються на пасивному запам'ятовуванні, в той час як активне вивчення, спрямоване на використання отриманих знань на практиці, розвинене погано. Процес навчання в сучасній вищій школі не сприяє максимальному розвитку професійних якостей і обдарувань студентів, і не забезпечує належної готовності випускників до практичної діяльності. Молодий спеціаліст після закінчення навчального закладу потребує чимало часу для адаптації до умов професійної діяльності на конкретному місці. Також є суперечність між занадто широкою загальнотеоретичною підготовкою студентів у галузі економіки і занадто вузькою спеціалізацією професійної підготовки.

Враховуючи це, потрібно вдосконалювати як сам процес навчання у вищій школі в цілому, так і технології підготовки фахівців економічного профілю до професійної діяльності зокрема. Основою сучасної освіти повинні бути не стільки навчальні дисципліни, скільки способи мислення і діяльності студентів. При цьому, в процесі навчання, важливо розвивати у студентів творчу активність, креативне мислення, вміння оцінювати, раціоналізувати, швидко адаптуватися до мінливих потреб ринку.

Реалізація інноваційно-орієнтованої підготовки студентів транспортної галузі передбачає вирішення наступних завдань:

- забезпечення компетентнісного підходу, взаємозв'язку теоретичних знань і практичних умінь, реалізація положень компетентнісного підходу до проектування програм професійної підготовки;