

**С. А. Пожидаев, Е. А. Филатов**

Белорусский государственный университет транспорта

## **УСИЛЕНИЕ РОЛИ И ТРЕБОВАНИЙ К ОБРАЗОВАНИЮ И ФОРМИРОВАНИЮ ЛИЧНОСТИ СПЕЦИАЛИСТА ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ**

Подготовка высококвалифицированных специалистов связана с необходимостью эффективного управления сложными технологическими процессами в различных отраслях экономики. Для решения профессиональных задач специалист (инженер) должен быть компетентным осуществлять деятельность в области научно-технической политики, проектирования (реконструкции) объектов инфраструктуры, информационного обслуживания, метрологического обеспечения, технического контроля и др. Профессиональная деятельность специалистов-транспортников подразумевает высокую степень ответственности и значимости принимаемых решений, сопряжена с вопросами обеспечения безопасности движения в процессе перевозок пассажиров и грузов, а также личной безопасности работников. Подготовка таких специалистов связана с необходимостью формирования не только отмеченных профессиональных, но и гражданских качеств. Ведь именно высокие моральные качества специалистов могут обеспечить необходимый уровень осознания ими ответственности за профессионализм принимаемых решений.

Развитие транспортного образования должно идти опережающими темпами. Так, «колыбель» транспортной науки и образования –

С-Петербургский университет путей сообщения, был образован в 1807 г., а первая железная дорога в России построена в 1837 г. под руководством австрийского профессора Герстнера Ф. А., но одна из первых в мире двухпутных железных дорог Петербург-Москва запроектирована и построена в 1851 г. уже отечественными специалистами: Мельниковым П. П. (в дальнейшем – первый министр путей сообщения), Крафтом Н. О., Журавским Д. И. и др. В короткое время была создана сеть железных дорог, которая составляет основу транспортной системы стран СНГ. Сегодня железнодорожная отрасль на постсоветском пространстве отстает в уровне своего технологического развития от траектории жизненного цикла передовых стран (Франции, Японии, Германии и даже Китая) в глобальном смысле, в то же время по многим направлениям имеются научные наработки и потенциал высокого уровня. В этих условиях они должны являться «точками роста» для качественного изменения уровня базового транспортного образования, а идея ответственного отношения к профессионализму специалистов должна стать основополагающей в их профессиональной деятельности.

Так, на 3–5 курсах студенты транспортных вузов изучают ряд специальных дисциплин и курсов, связанных с формированием профессиональных компетенций в области эксплуатации транспортной инфраструктуры, повышения эффективности и безопасности перевозочного процесса. Рассматриваются сложные проблемы повышения скоростей движения, что неизбежно в современных условиях и в перспективе; проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных магистралей; увеличения массы и длины транспортных единиц и обеспечения их безопасного перемещения; влияния параметров плана и профиля пути на условия движения; совершенствования тягового подвижного состава, формирования требований к его конструированию; эксплуатации новых комфортабельных типов пассажирского подвижного состава; механизации и автоматизации технологических процессов для вывода персонала из опасных зон работы, повышения производительности труда; применения информационных технологий и ГИС; решения оптимизационных задач и др. Дисциплины специализаций углубляют знания, полученные по специальным дисциплинам. Таким образом, внедрение достижений научно-технического прогресса на транспорте в долгосрочной перспективе как необходимое условие наращивания транзитного потенциала транспортной отрасли РБ и инновационного развития транспорта, объективно способствует усложнению уровня подготовки специалистов в области транспорта и транспортной деятельности, увеличению объема специальных знаний, а их усвоение –

большого периода обучения. Согласимся, что сегодня нет экономических предпосылок для увеличения периода обучения. В этом случае образование должно быть поэтапным: колледж – I ступень высшего образования (инженер) – II ступень высшего образования (магистр) – аспирантура – докторантура. Кроме того, в условиях современного информационного общества и доступности любой информации, в том числе деструктивных и радикальных точек зрения, формирование созидательных качеств личности требует дополнительных усилий и времени.

Это становится особенно актуальным, когда осуществляется адаптация системы образования Республики Беларусь к принципам Болонского процесса. Как известно, Республика Беларусь в 2015 году принята в Болонский процесс на совещании Министров образования стран – членов Болонского процесса, которое проходило в Армении. В 2018 году должны быть реализованы основные мероприятия, направленные на применение принципов Болонского процесса в образовательной системе Республики Беларусь. В настоящее время членами Болонского процесса являются Россия, Украина, Казахстан, страны Балтии, Грузия и другие страны постсоветского пространства. Однако применение этих принципов «без оглядки» на сложившийся уровень развития науки и практики в транспортной отрасли невозможно. В частности, остро стоит проблема сокращения сроков подготовки специалистов до 4–4,5 лет в сфере организации перевозок и управления на транспорте.

Проблематика развития транспортной инфраструктуры постоянно расширяется и усложняется, разрабатываются новые и совершенствуются действующие нормативно-справочные документы. Так, на железнодорожном транспорте на Пространстве «1520» к проектированию (реконструкции), эксплуатации, содержанию и развитию железнодорожной сети предъявляются общие технические требования, нормы, регламенты, СНиПы, ВСН, ТКП (ТНПА). Железнодорожными администрациями стран-членов «Пространства 1520» проводится большая работа по унификации технических норм и требований. Для организации перевозок пассажиров и грузов приняты согласованные базовые регламентирующие документы (Правила технической эксплуатации, Инструкции по движению поездов и маневровой работе, сигнализации и др. инструкции и руководящие указания общесетевого значения). Утверждаются Межгосударственный план формирования грузовых поездов, графики движения поездов. Все эти вопросы могут полноценно изучаться студентами, только после достижения определённого уровня знаний по специальности. Срок обучения в ведущих вузах стран СНГ при подготовке специалистов в сфере организации и управления движением сохранился и составляет 5 лет

(в частности в РФ). В БелГУТе обучаются студенты-иностранцы с РФ, Украины и других стран. Белорусские граждане – выпускники вузов имеют возможность трудоустроиться в транспортные предприятия России, Украины. С января 2012 года Республика Беларусь, Россия и Казахстан имеют общий рынок труда в рамках Единого экономического пространства и Таможенного союза. Одностороннее сокращение периода обучения может поставить таких специалистов в неравные условия на рынке труда по сравнению с выпускниками транспортных вузов стран СНГ, уменьшить долю университета на рынке образовательных услуг и их привлекательность с точки зрения обеспечения качества образования.

В транспортной отрасли инновации имеют объективную инерционность, связанную с большой науко-, материало-, капиталоемкостью и продолжительностью жизненного цикла, которая составляет 25–35 лет. В этих условиях в Российских транспортных вузах внедрены учебные планы подготовки специалистов с сокращенной продолжительностью обучения по очно-заочной форме, предназначенные для работающих обучающихся, имеющих среднее специальное образование, но они пока не пользуются популярностью.

С другой стороны, быстрая смена технологий, внедрение инноваций, а, следовательно, и сокращение сроков обучения с одновременным увеличением частоты периодов обучения, особенно востребованы там, где достигнута потребность в соответствующем технологическом уровне развития и коренном обновлении производства. Например, в IT-области смена технологий производится через 2–3 года, поэтому и остро ощущается потребность в снижении периода обучения. Внедрение сокращенного обучения требует постоянного переобучения специалистов или их переподготовки по согласованным с производством учебным планам и программам с периодичностью, соответствующей продолжительности жизненного цикла инноваций. В этом смысле реализуется один из принципов Болонского процесса «Обучение через всю жизнь», что ведет к переориентированию системы транспортного образования на гибкие подходы.

Ещё одним важным вопросом, требующим своего решения при присоединении к Болонскому процессу, является адаптация уровней образования в Беларуси к новым условиям и изменение справочника квалификаций. Необходимо определить, какие требования к знаниям, умениям и навыкам предъявляются к специалисту со средним специальным образованием, бакалавру, инженеру и магистру. Сегодня сложилась ситуация, когда и колледжи (сегодня это филиалы Транспортного Университета) и университет готовят специалистов в области

эксплуатации транспорта, которые могут работать на одних и тех же должностях (дежурный по станции, по сортировочной горке, парку станции, диспетчер и т. д.) и нет четкого разделения должностей. Необходимо определиться, кто есть специалист со средним специальным образованием, бакалавр, инженер, магистр? Какие должности они могут занимать? И определить соответствующие специальности, по которым будут обучаться студенты в колледжах, в университете по программе бакалавриата или магистратуры.

Например, в колледже должны реализовываться образовательные программы по специальностям «Организация перевозок» и «Управление движением на железнодорожном транспорте» с присвоением квалификации «техник»; в университете на I ступени высшего образования – образовательная программа по специальности «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте» (или другие – «Технология транспортных процессов», «Менеджмент (транспортная логистика)», «Менеджмент (логистика и управление цепями поставок); «Информационные системы и технологии на транспорте» и т. д.) с присвоением квалификации степени «бакалавр» при продолжительности обучения 4 года и квалификации «инженер» и степени «бакалавр» при продолжительности обучения 5 лет; на II ступени – образовательная программа по специальности «Управление на транспорте» с присвоением квалификации (степени) «магистр».

Справочник должностей также подлежит существенному пересмотру в соответствии со следующей схемой: компетенции магистра позволяют ему выполнять поиск путей решения поставленных задач, принимать управленческие решения. Он может работать на инженерных и руководящих должностях; специалист (инженер по квалификации) должен быть способен разрабатывать и обосновывать управленческие решения. Он может работать на инженерных должностях; бакалавр или техник необходим для реализации управленческих решений в составе коллектива исполнителей и может работать в должностях техника, специалиста по различным профилям и направлениям деятельности.