

ДОЦІЛЬНІСТЬ ЗАСТОСУВАННЯ КОМПЕТЕНТНІСНОГО ПІДХОДУ ДО ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ СПЕЦІАЛІСТІВ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

PERFORMANCE OF APPLICATION OF COMPETENT APPROACH TO FORMING PROFESSIONAL QUALITY SPECIALISTS OF THE TRANSPORT COMPLEX

Пішенін І.К.

кандидат економічних наук,
заступник начальника Інспекції з питань
підготовки та дипломування моряків

У статті досліджено наукові підходи до визначення доцільності застосування компетентнісного підходу до формування професійних якостей спеціалістів транспортного комплексу в Україні. Виокремлено специфічні особливості транспортного комплексу в АПК і значення взаємопов'язаних процесів у вирішенні проблем у галузі, що динамічно розвивається. Запропоновано механізми вирішення внутрішніх і зовнішніх проблем у системі якісної освіти в Україні.

Ключові слова: транспортний комплекс, компетентнісний підхід, трансформація, інновація, реформування системи.

В статье исследованы научные подходы к определению целесообразности применения компетентностного подхода к формированию профессиональных качеств специалистов транспортного комплекса в Украине. Выделены специфические особенности транспортного комплекса в АПК и значение взаимосвязанных процессов в решении проблем в динамично развивающейся области. Предложены механизмы решения внутренних и внешних проблем в системе качественного образования в Украине.

Ключевые слова: транспортный комплекс, компетентностный подход, трансформация, инновация, реформирование системы.

The article investigates the scientific approaches to determining the appropriateness of applying a competent approach to the formation of professional qualities of specialists in the transport complex in Ukraine. The specific features of the transport complex in the agroindustrial complex and the importance of interconnected processes in solving problems in the dynamically developing industry are singled out. The mechanisms of solving internal and external problems in the system of qualitative education of Ukraine are offered.

Keywords: transport complex, competence approach, transformation, innovation, system reformation.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Результативність економічних і інноваційних трансформацій транспортного комплексу в системі підготовки спеціалістів багато в чому залежить від реалізації організаційних перетворень у системі управління якістю освіти; стабілізації процесів розроблення й упровадження освітніх стандартів і стандартизації викладацької діяльності; розроблення сучасних напрямів реалізації реформи системи підготовки та перепідготовки викладачів; формування напрямів реформування системи навчально-методичного забезпечення; реформування механізму фінансування освітніх організацій і підвищення ефективності використання коштів у системі підготовки спеціалістів транспорту; розвитку механізмів залучення

позабюджетних джерел фінансування освіти; створення ефективної системи підготовки спеціалістів в АПК, що відповідає міжнародним стандартам системи управління освітою в світі. На думку Лестера Тюрлоу, професора Нью-Йоркського університету, у ХХІ ст. освіта і кваліфікація робочої сили стануть домінуючими засобами конкуренції. Тобто без конкурентоспроможної системи освіти не може бути конкурентоспроможної робочої сили, а без останньої – конкурентоспроможної економіки [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми і на які спирається автор. В агропромисловому комплексі ключовим фінансовим ядром є транспортний кластер. Від рівня якісної освіти спеціалістів транспорту залежить ефективність усіх етапів життєвого циклу продукції АПК, тому

в економічній теорії велика кількість науковців займалася цими питаннями. Основи розуміння підприємницької діяльності було закладено ще представниками класичної (Дж. Мілль, Н. Сеніор) і неокласичної (А. Маршалл, А. Пігу) шкіл [2]. Сучасна економічна наука істотно просулася як у питаннях управління (В. Альгін, І. Балабанов, В. Буянов, В. Вітлінський, Г. Марковіц, О. Устенко та ін.), так і в напрямі дослідження специфіки управління аграрного сектору (В. Чепурко), інноваціях (Т. Васильєва, П. Микитюк, С. Онишко), фінансового сектору (Г. Панова, О. Шапкін). Аналізуючи різноманітні точки зору, ми дійшли висновку, що обговорення проблем якості освітніх послуг вимагає розроблення напрямів процесу пошуку оптимального співвідношення між загальнокультурними, фундаментальними і прикладними знаннями, що визначає платформу системи підготовки спеціалістів транспортної сфери. При цьому якщо раніше регулювання державних органів управління системою визначався його винятковими правами і рішеннями, то нині позиція визначається інакше: Міністерство освіти і науки України виступає, перш за все, як організатор процесу прийняття рішень, тобто організатор ефективної системи управління якістю освіти. Безумовно, ефективна система управління якістю освіти неможлива без уведення системи показників якості освіти, рівня підготовки (елементи освітніх стандартів), формування системи підготовки викладацьких кадрів, реформування системи навчально-методичного забезпечення.

Формулювання цілей статті (**постановка завдання**). Мета статті полягає у дослідженні наукових підходів до визначення доцільності застосування компетентнісного підходу під час формування професійних якостей спеціалістів транспортного комплексу в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Трансформація ресурсів і виробництва в процесі реформування економіки спричинила не тільки погіршення аграрної структури, а й сформувала сукупність соціально-економічних проблем його розвитку і, відповідно потребу в спеціалістах головного напрямку – транспортної сфери з урахуванням специфіки галузі. Стабілізація процесів розроблення й упровадження освітніх стандартів і стандартизації педагогічної діяльності потребує належної уваги. Необхідно розуміти, що стандарт – це документ, який, з одного боку, є директивним (визначає рівень навченості), а з іншого – соціальним, фіксуючим систему договорів між суб'єктами освітнього процесу. Отже, стандарт визначає чіткі орієнтири для навчальних та соціальних умов, які реально існують в транспортній системі. На нашу думку, доцільно сформулювати найближчі завдання роботи над освітнім стандартом як кваліметричним інструментом, який буде враховувати особливості транспортного напрямку в АПК. При

цьому система цих заходів повинна дати змогу почати роботу з підготовки системи договорів між суб'єктами освітнього процесу: державою, замовниками освітніх послуг і системою освіти як підрядником. Поряд із цим в Україні прийнята єдина процедура, яка об'єднує ліцензування, атестацію та акредитацію системи підготовки спеціалістів транспортної сфери, що істотно скорочує терміни проведення зазначених процедур, підвищує ефективність, знижує витрати. Однак подальше вдосконалення процедур атестації та акредитації навчальних закладів має йти в напрямі посилення взаємодії суб'єктів України з професійними асоціаціями (радами ректорів, відділеннями керівників закладів освіти) з таких питань, як аналіз якості дистанційної освіти, оцінка діяльності філій у системі підготовки спеціалістів транспорту.

Особливу увагу потрібно приділяти якості надання освіти в недержавному секторі. Слід визнати, що наявна практика отримання ліцензій недержавними системами підготовки спеціалістів далека від досконалості, по суті, носить загальний характер. Отримання ліцензії ставиться в залежність від наявності матеріальних (переважно санітарних) і кадрових умов освітньої діяльності, водночас власне освітні програми не виступають предметом розгляду, а отже, їх зміст та якість не гарантуються фактом отримання ліцензії.

Дуже важливим є розроблення сучасних напрямів реалізації реформи системи підготовки та перепідготовки викладацьких кадрів у системі АПК. В Україні реально існує і зберігається державна монополія в системі підготовки і перепідготовки педагогічних кадрів. Альтернативні педагогічні освітні організації вищої освіти не мають приміщень, обладнання, постійного штату викладачів, тому не можуть бути конкурентом традиційному педагогічному університету. Крім того, підготовка у цих навчальних закладах ведеться за програмами, близькими до традиційних. Немає врахування галузевих особливостей транспортної сфери.

Традиційний педагогічний університет перейшов на нову структуру (бакалавр (чотири роки навчання), магістр (два роки)) і зазвичай ігнорує наявне різноманіття освітніх організацій, що робить підготовку випускників безадресною, тобто не передбачає саме того аспекту навчання, який повинен бути основою в процесі підготовки і перепідготовки педагогічних кадрів для транспортного комплексу.

Відзначимо, що підготовка викладачів здійснюється в педагогічних університетах. Студенти педагогічних університетів України традиційно об'єднуються за предметними ознаками. Так, наприклад, молодий учитель, що закінчив педагогічний університет, не отримує достатньо знань із сучасного напрямку по різних галузях. Очевидно, що реформа системи підготовки та перепідготовки педагогічних кадрів об'єктивно

запізнюється по відношенню до аналогічних процесів, що протікають у системі освіти транспортної галузі.

У наявній економічній ситуації важко розраховувати на те, що уряд України прийме рішення про створення мережі нових освітніх організацій. Очевидно, що не слід руйнувати наявні педагогічні вищі навчальні заклади, перешкоджати реально існуючому процесу перетворення в гуманітарні центри вищої освіти. Отже, нові нетрадиційні педагогічні освітні організації повинні виникати паралельно з наявними і створюватися на базі освітніх і наукових структур, які використовують передові технології. Такими освітніми організаціями є інноваційні вищі навчальні заклади, частина традиційних університетів транспортного кластеру. Цим освітнім організаціям необхідно передати функції підготовки кадрів для даного виду транспортних організацій.

За необхідності для забезпечення якості виконання даних функцій може бути введена процедура ліцензування. Подібний підхід дасть змогу мінімізувати матеріальні витрати. При цьому ефективні, експериментально відпрацьовані в регіонах моделі повинні впроваджуватися в інші галузеві університети України. Крім того, істотні зміни в системі вищої педагогічної освіти могли ввести такі соціальні заходи, як розроблення системи компенсації за рахунок бюджету педагогічними вузам витрат на підготовку фахівців, які прийшли на роботу в транспортну галузь, що не пов'язано з освітою, або в приватні фірми, за рахунок відповідних галузей або приватних фірм.

Положення з навчально-методичною підтримкою видавничої політики навряд чи можна визнати задовільним. Досить визнати, що відсутнє єдине розуміння статусу, функцій, а також терміну «науково-навчальний комплекс», що веде до нечітких критеріїв включення у список навчальних видань, що мають гриф Міністерства освіти і науки України. Так, незважаючи на створення в порівняно короткий термін великої кількості підручників, дані видання не мають уяви про єдиний науково-навчальний комплекс, але багато хто з них насилу об'єднуються в організовану сукупність за галузевими ознаками. Як результат – невизначеність стратегії і неможливість раціонально вкладати кошти у видавничу сферу.

Державні освітні стандарти бакалаврату та магістратури «збагачені» компетентнісним підходом до освітнього процесу. У центрі уваги освіти необхідно поставити питання про стратегічне значення транспортного потенціалу, про глибинні його властивості як фінансового ядра всієї галузі. Це питання має бути загальним і необхідним результатом розвитку не тільки транспортної галузі, а й економіки країни в цілому.

Мислення фахівця виступає головним атрибутом усієї підготовки. Якщо дотримува-

тися підходу, що транспорт – це фрагментарний забезпечуючий фактор, то ми втрачимо сам предмет – цілісне мислення майбутнього фахівця.

Антиподом поняття «цілісна структура» є поняття «фрагментарна доповнююча функція», тобто структура, елементи якої входять у конфлікт один з одним і не створюють взаємопов'язаної єдності. Набір компетенцій на практиці передбачає формування фрагментарної підготовки фахівців. У розірваному світі не можна не розриватися. На жаль, усталений стереотип про призначення професійної освіти для формування професійних навичок, які полягають в оволодінні чисто практичним матеріалом, служить живильним середовищем суспільно небезпечних і шкідливих явищ. Такий навик відігравав свою позитивну роль за часів ручного і машинного виробництва. Змінилися історичні умови (наука стає головною продуктивною силою), і навик перетворився на свою діалектичну протилежність – із двигуна прогресу в його гальми. Головною виробничою цінністю фахівця транспортної галузі були його стандартні навички, які давали змогу з мінімальною адаптацією або взагалі без неї використовувати його на різних виробництвах транспортної сфери (які знову-таки були стандартизовані). Професійні навички були настільки ж однакові, як і типорозміри виробів, і сприяли виробленню уніфікованої, усередненої культури обслуговування. У минулому столітті – за винятком його останнього десятиліття – положення було в принципі зрозумілим. Домінуючим технологічним укладом була індустрія, в основі якої, незважаючи на всі модифікації, залишалося конвеєрне виробництво, яке потребує максимальної стандартизації всіх факторів виробництва, включаючи й робочу силу. Тепер найбільш затребуваними стають не стандартні навички механічної роботи, а творчі здібності спеціаліста. І головною умовою успіху є не загальні риси, що забезпечують виконання стандартної роботи, а саме відмінності. Постіндустріальні технології стрімко поширюються в епоху глобалізації, якісно розширена потреба у відмінностях і перетворення особливостей не тільки в головні, а й у загальнодоступні, що має масовий попит як конкурентна перевага. Якщо цього не розуміти, якщо всерйоз реалізувати компетентнісний підхід в освітньому процесі [3, с. 37], то випускники вишів так і залишаться працівниками, які днями будуть виконувати монотонну роботу або стануть обслуговуючим персоналом, який приречений на деградацію біля комп'ютера.

Широта кругозору, розвиток логічного мислення, різнобічного фундаментального знання транспортної сфери вважаються зайвими і навіть суспільно шкідливими. У результаті виникає ідеальний гвинтик системи, чий світогляд можна легко сформувати спущеними зверху стереотипами, які замінюють відсутні

знання. Цілком очевидно, що професійного успіху неможливо домогтися, оволодівши навичками на рівні інстинкту. Світ, що динамічно розвивається, вимагає швидких оптимальних рішень, що відкидають навички. Культура мислення полягає у тому, що навички і гнучкість мислення необхідно розглядати як діалектичну єдність протилежностей, яке переросло в протиріччя. Гнучкість мислення, дозволяючи протиріччя стереотипного мислення і заснованих на ньому навичок, виводить свідомість людини на якісно новий рівень [4, с. 55; 5]. Тоді треба з гідністю визнати, що наша сучасна освіта з її компетентнісним підходом деградує. Безперечно, освіта покликана передусім формувати знання учнів. Знання – це засвоєна інформація. Засвоєти інформацію означає вільно нею оперувати. Головна умова засвоєння інформації – її осмислення. Сучасна вища школа дуже далека від реального процесу засвоєння інформації. Саме сфера освіти наполегливо вимагає невідкладної зміни способу мислення, докорінної зміни пізнавального інструментарію суб'єкта, без чого не буде ефективним саме практична дія. Саме це й повинно стати головною турботою освітнього процесу.

Глобальну кризу освіти пов'язують із кардинальними змінами форм і темпів життя, зі скороченням періодів стійкості моделей виробництва, швидкою зміною транспортних технологій, небажаним раніше темпом зростання інформатизації, ускладненням форм і оснащення праці. Ці процеси, несумісні із сучасними рамками освітніх циклів, показали принципову неспроможність спроб освіти наздогнати, безнадійне відставання від життя і загнали її в глухий кут. Цей відрив усвідомлений тепер як принципова обмеженість колишньої моделі освіти. Сьогодні ми шукаємо універсальні знання «на всі випадки життя», тоді найоптимальніший варіант – оволодіння знанням про засоби отримання знань, тому мову треба вести про спосіб пізнання взагалі. Оволодівши інструментом пізнання, універ-

сальними підходами до освоєння спеціальних знань, фахівець ніколи не опиниться в ситуації «не доганяє» науково-технічний, соціальний, культурний прогрес. Більше того, людина, що володіє знанням закономірностей навколишнього світу, здатна прогнозувати ці події.

Транспортна галузь діалектична, отже, і спосіб її пізнання повинен бути таким самим. Іншими словами, у навчальному процесі необхідно лише вивести загальний підхід до пізнання єдиного і різноманітного транспортного кластеру. У цьому й полягає культура мислення, професійного способу діяльності. І таким підходом, безумовно, є діалектика. Культурне мислення – діалектичне мислення. Оволодіти способом формування знань – необхідна умова культури розуму. Сьогоднішня криза принципів розумового мислення виявляється як криза політики освіти в Україні зокрема, що знаходить своє відображення в згаданому нами законі про освіту. Проблема освіти не може бути ні поставлена, ні вирішена поза діалектичного підходу, поза пошуків загальних форм пізнавальної діяльності людини. Іншими словами, у навчальному процесі необхідно лише вивести метод, загальний підхід до пізнання єдиного і різноманітного світу.

Висновки з цього дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. З огляду на вищесказане й аналізуючи у цілому сучасну ситуацію розвитку системи підготовки спеціалістів у транспортній сфері з погляду комплексу організаційно змістовних проблем, слід зазначити, що необхідні реально діючі механізми включення випускників освітніх організацій у виробничі і трудові відносини, а система підготовки спеціалістів як відповідальний за цей процес соціальний інститут повинна адекватно реагувати на потенційні можливості й ризики і тим більше перебувати у випереджаючому режимі по відношенню до динаміки соціально-економічної і політичної ситуації в країні.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Фокин С. Конкурентоспособность стран мира. URL: <http://geopub.narod.ru/student/fokin/2/main.htm>.
2. Маршалл А. Основы экономической науки. М.: Эксмо-Пресс, 2007. 832 с.
3. Родигіна І.В. Компетентнісно орієнтований підхід до навчання. Х.: Основа, 2005. 96 с.
4. Трубочова С.Є. Умови реалізації компетентнісного підходу в навчальному процесі. Компетентнісний підхід у сучасній освіті: світовий досвід та українські перспективи. К.: К. І. С., 2004. С. 53–56.
5. Карпенко М.М., Іщенко А.Ю. Компетентнісний підхід в освіті: оптимізація вітчизняної моделі Національної системи кваліфікацій. Електронний ресурс Національного інституту стратегічних досліджень.