**МЕТОДИКА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО**

**ОБРАЗОВАНИЯ ПРИ ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОБЛАСТИ**

*Д.В. Трунов*

*г. Строитель, Россия.*

*ОГАПОУ «Яковлевский политехнический техникум»*

*г. Строитель, Россия*

 Вопрос качества образования один из самых острых в российской действительности, влияющий не только на интеллектуальный потенциал подрастающего поколения, но и на общее будущее страны. Советская система образования была сильна и успешна, но на данный момент, она практически разрушена. Всё, что было наработано в далёком прошлом, истрачено или уничтожено в процессе необдуманной, порой поспешной и безграмотной реформаторской работы. К сожалению, реформы проводились без учёта отраслевых потребностей и мнения специалистов из области образования.

 Необходимо было учитывать то, что думают те, кто трудится непосредственно на производстве, там, где не хватает квалифицированных кадров, а также тех, кто лично преподаёт. Развитие и функционирование транспорта определяет хозяйственную жизнь страны. Хорошо организованная транспортная система основа достижения социальных, экономических, геополитических целей государства, обеспечения его целостности и национальной безопасности. Ошибки в транспортном планировании и проектировании как на уровне единой транспортно- логистической системы страны, так и локальном региональном, городском уровнях весьма негативно сказываются на экономике государства и его социальной сфере.

 Можно сказать, более, ошибки в данной отрасли могут быть опасны как для самих работников, так и для окружающих людей. По вине неграмотного специалиста могут происходить техногенные катастрофы крупных масштабов. Проблем в транспортной отрасли нашей страны предостаточно. Высока степень изношенности материально-технической базы как подвижного состава, так и соответствующей инфраструктуры. Градостроительное планирование не успевает за динамикой развития автомобилизации, переживает влияние зачастую негативных рыночных реалий и неграмотных решений. Очевидно, что транспортный комплекс России нуждается в серьезном реформировании, и это заложено в Транспортной стратегии страны. Очевидно, что ключевыми здесь являются проблемы управления прогнозированием, транспортным проектированием, эффективной реализацией создаваемых программ развития транспортной системы и регулирования транспортной деятельности. Особое значение будет играть квалификация, компетентность специалистов транспортной отрасли, т. к. от их решений будет зависеть функционирование хозяйственного комплекса страны. Таким образом, вопрос кадрового и научного обеспечения функционирования транспорта является ключевым для модернизации и инновационного развития отрасли и экономики в целом, поскольку достижение значимых результатов здесь во многом зависит от темпов приращения человеческого и интеллектуального капитала, от квалификации персонала транспорта.

 К сожалению, приходится признать, что современная высшая школа в настоящее время не способна обеспечить подготовку кадров, способных решать современные сложнейшие проблемы транспортной отрасли. Как показывают опросы в структурах, занимающихся транспортной деятельностью, как следует из многочисленных публикаций и выступлений специалистов-практиков, транспортная отрасль на нынешнем этапе буквально задыхается от недостатка профессионалов в сфере логистики, развития городских транспортных систем, управления транспортной деятельностью. В условиях современной экономики необходимо быть готовыми к появлению многих новых, неведомых прежде специальностей. Готовить быстро и качественно профессионалов с новыми специальностями существующая консервативная классическая система высшего образования просто не готова. Налицо значительное запаздывание в реализации востребованных рынком образовательных услуг. Например, в России отсутствует научная школа по направлению «Региональные и городские транспортные системы», а тем временем городам крайне необходимы специалисты, способные комплексно решать серьезные транспортные проблемы в контексте территориального планирования с учетом архитектурно-планировочных, инженерных, социальных, производственных и экологических аспектов развития городов.

 Современная классическая система высших учебных заведений, в том числе и готовящих специалистов для сферы транспорта, имеет ряд проблем. Это стремительно старение преподавательских кадров, увеличение разрыва между старшим и младшим их поколениями, зачастую как результат этого отсутствие преемственности. Нередкое явление: преподаватели и ученые вузов, будучи основоположниками новых направлений в транспортной науке, не создают и не оставляют своих научных школ. Особого рода проблема – отрыв высшей школы от реалий современного транспортного бизнеса и рыночной системы в целом. Та структура, которую имеют большинство российских транспортных вузов, достаточно жесткая, в силу этого она неспособна обеспечить требуемую гибкость при необходимости быстро реагировать, если на рынке появился спрос на новые специальности и новые направления. В рамках классической вузовской системы не удается быстро организовать обучение по новому направлению, сформировать готовые образовательные маршруты. Таким образом, чтобы соответствовать требованиям времени, необходимо найти новые формы подготовки кадров для отрасли на базе существующих высших учебных заведений.

 В настоящее время активно осуществляется реформирование организационно-правовой структуры государственного сектора науки и

высшего образования, реструктуризация государственных научных учреждений и вузов, совершенствование системы государственных научных центров. Реализация приоритетных направлений социально-экономического развития Российской Федерации, потребностей экономики, включая транспортный комплекс России, предполагает реформирование реального сектора экономики с учетом наиболее эффективного внедрения научных разработок и инноваций в производственный процесс.

 Формирование национальной инновационной системы, обеспечивающей построение экономики, основанной на знаниях и навыках, должно происходить на основе интеграции образовательных, научных учреждений и производственных предприятий. Задачи инновационного развития транспортной системы России, определенные Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, могут быть решены при условии комплексного взаимодействия отраслевых учреждений образовательного, научного и производственного цикла. Предполагается, что это не только обеспечит подготовку высокопрофессиональных специалистов с необходимым уровнем компетенций, знаний и практических навыков, но и запустит эффективный механизм внедрения. В настоящее время в транспортном комплексе России подготовка специалистов с высшим и средним профессиональным образованием осуществляется на базе нескольких десятков отраслевых образовательных учреждений (вузов и ссузов), т.е. имеет явно выраженную ведомственную специфику. Ряд исследователей предлагает создать комплексную систему и эффективный механизм взаимодействия отраслевых образовательных, научных, производственных учреждений с использованием имеющейся материально-технической базы в виде системы отраслевых научно-образовательных комплексов (центров). Считается, что это обеспечит достижение практических научных результатов мирового уровня, их внедрение в практику транспортного комплекса России. Также развитие таких центров должно привести к созданию системы закрепления лучших отраслевых научных и научно-педагогических кадров, формированию эффективных и жизнеспособных научных коллективов. Кроме того, реализация имеющегося инновационного, научного, образовательного и имущественного потенциала в структуре научно-образовательных центров должно позволить эффективно распределять и использовать средства, выделяемые на развитие науки, технологий и инноваций в транспортном комплексе России. А использование оптимальных организационно-правовых форм при создании научно-образовательных центров даст возможность сконцентрировать имеющиеся ресурсы и эффективнее реализовывать опыт проведения прикладных научно-экспериментальных исследований с получением конечного результата их внедрения и дальнейшего распространения. Важно обеспечить серьёзный подход к разработке модели создания и функционирования научно-образовательных центров в транспортной отрасли Российской Федерации и реализации НИОКР через сеть таких центров по приоритетным направлениям развития транспортного комплекса. Кроме того, назрела необходимость изменить саму технологию оказания образовательных услуг. Эта технология должна стать гибкой, чтобы максимально сократить время от осознания необходимости в той или иной образовательной программе до ее конкретной реализации. С целью внедрения инновационных решений в процессе подготовки высказывается идея необходимости создания при вузах новых структур, а именно Научно-учебных центров гибких образовательных технологий, что позволит обеспечить рыночный подход к подготовке кадров для транспортной отрасли. Организационные принципы создания центра предполагают наличие трех составляющих: — постепенный переход к проектной, или матричной, технологии оказания образовательных услуг; — реальная интеграция основных задач высшей школы при несомненном приоритете именно образовательных услуг; — применение современной технологии, в том числе CRM (Customer Relationship Management), в работе на рынке образовательных услуг. Такая матричная структура обладает высокой адаптивностью к изменениям внешней среды, является более живучей, что явно необходимо в условиях кризисной рыночной экономики. Гибкие образовательные технологии должны соответствовать определенным критериям. Основное — системность. Можно привести множество примеров, когда выпускники вузов, подготовленные по определенной специальности, казалось бы, рассчитанной на собственную нишу в отрасли, попадая на конкретные места работы, вынуждены переучиваться или получать дополнительное образование, чтобы соответствовать требованиям деятельности в различных транспортных структурах. Эти потребности должны выявляться маркетинговыми инструментами и доноситься до студентов еще на стадии обучения в вузе. Необходимо привлекать к учебному процессу практиков транспортного бизнеса, использовать многообразный зарубежный опыт в подготовке специалистов для транспортной сферы. Исследования и опросы показывают постоянный рост разрыва между теоретической подготовкой при традиционной системе образования и практикой. Поэтому непременная составляющая образовательного процесса обучения специалистов нового поколения — это тщательно подобранный список актуальных бизнес-планов.

 Без этого компонента сегодня невозможно подготовить специалистов, инженерных кадров любой специализации для транспортной отрасли, уровня, действительно соответствующего требованиям современного рынка. В подготовке каких специалистов должен быть задействован Научно - учебный центр гибких образовательных технологий (НУЦ, ГОТ)? Как оперативно составить учебные программы? Основная составляющая реализации ГОТ — проектная, матричная технология. В рамках подобной схемы, как и в традиционных бизнес-структурах, в НУЦ обязательно наличие маркетинговой группы, основная задача которой — выявление потребностей рынка, отрасли в той или иной специальности. Она исследует рынок образовательных услуг, формирует ряд специализаций в рамках уже существующих в вузе учебных направлений и затем с помощью научно-учебного центра предлагает классическим факультетам сформировать наиболее близкие их тематике учебные курсы, которые востребованы и в которых нуждаются обучающиеся по выбранным специализациям. Специалисты всех специальностей в будущем будут работать с определённым продуктом (проектировать, создавать его, продвигать на рынке), поэтому все они должны иметь представление о процессах формирования потребительского спроса, экономических основ продвижения продуктов на рынок и т. п. В НУЦ также предполагается наличие группы реализации образовательных программ, которая необходима для того, чтобы организовывать и контролировать ход выполнения образовательных программ, гибко реагировать на их понимание слушателями, их замечания, а затем выдавать контрольные данные, контрольные сигналы группе маркетинга с целью корректировки работы, как на внешнем рынке, так и в формировании специализации, которую необходимо осуществить с помощью классических факультетов. Итак, структура научно-образовательного центра подразумевает наличие трех групп подразделений: — функциональные отделы, ответственные за организацию учебных маршрутов — отдел маркетинга и группа мониторинга образовательных услуг, их общая функция исследование и формирование рынка образовательных услуг для транспортной отрасли; — группа контроля образовательных услуг, отвечающая за формирование обратной связи от обучаемых к группе маркетинга и руководству НУЦ с целью гибкой корректировки образовательных маршрутов и содержания учебных курсов. Помимо перечисленных выше, вызывает интерес идея создания центра компетенции по логистике при университетах. Цель такого центра приобщить бакалавров, магистров и аспирантов к реальным операционным задачам, повысить степень их подготовленности к реальным потребностям бизнеса. На начальном этапе центр может выполнять работы и проекты низкой и средней степени сложности бесплатно или за минимальную оплату. Логистика как наука приобретает всё большую актуальность и популярность. Конечно же, без изучения данной дисциплины образование специалиста особенно транспортной отрасли законченным быть не может. Но данные специалисты в процессе обучения должны получить не только теоретические навыки, но и практические умения. Этому также будет способствовать появление выше названных центров. Иными словами, наука и практика будут способствовать продвижению друг друга. У компаний появится возможность передавать данному центру задачи и проекты, на которые «не доходят руки» из-за операционной загрузки и нехватки внутренних ресурсов. Центр также может проводить исследования, опросы, собирать и обобщать лучшую практику. При этом особенно важно равноправное сотрудничество и партнерство кафедр логистики с компаниями. В данное время фирмы вынуждены в значительной степени самостоятельно решать свои бизнес-задачи или же эпизодически привлекать студентов во время их производственной, ознакомительной или преддипломной практики. Например, в одной из логистических компаний студенты под руководством сотрудников компании в течение полутора месяцев прописали все технологические бизнес-процессы оказания услуг клиентам. В рамках такого центра могут совместно работать консалтинговые, ИТ, технологические компании. Такие центры могут привлекать гранты для молодежи. Компании могут использовать центры в качестве селекции талантов. У отдельных вузов может оказаться недостаточно ресурсов для создания такого центра компетенций, поэтому он может быть организован как межвузовский. Исследователи отмечают, что моделирование и запуск проекта такого центра требует определения потребности бизнеса в ряде услуг, которые будут востребованы. Затем можно будет предложить бизнесу эти же услуги, но за поддержку и опыт. Например, описание бизнес-процессов в логистических компаниях более чем востребовано. Центр поможет взаимодействовать вузам и бизнесу, т. к. в реальности вузы не в состоянии компетентно общаться с компаниями. Компании сократят затраты, т.к. работу будут выполнять студенты. Они же, в свою очередь, получат доступ к передовым технологиям и возможность управлять сложными производственными процессами на практике. Многие компании испытывают дефициткомпетентных высококвалифицированных кадров. С появлением центров компетенции может быть решен острый кадровый вопрос. Такие проекты также способствуют сближению работодателей и вузов, помогут выявить талантливую молодежь и целенаправленно готовить ее к будущей профессиональной деятельности. Они в состоянии сократить излишнюю теоретизированность обучения.

 Наконец, повысится уровень привлекательности того вуза, в котором такой проект будет реализован.

Библиографический список

 1. **Казакова, С. Б.** Инновационный подход в подготовке специалистов для транспортной отрасли / С. Б. Казакова, В. В. Казаков, Е. В. Мирошкина. — Текст: непосредственный // Молодой ученый. — 2016. — № 22.2 (126.2). — С. 8-11. — URL: https://moluch.ru/archive/126/34139/