

СУЧАСНА ПІДГОТОВКА ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ, ЯК ПЕДАГОГІЧНА ПРОБЛЕМА

розуміння їм місця у світі. Техніка підсилила могутність людського мислення. Культурно-гуманітарна зумовленість не тільки науки й техніки, а й культурно-творчого і взагалі соціального життя дали поштовх до більш гнучкого осмислення дійсності і освоєння більш високого розуміння дійсності [1, 79–84].

Висновки. Отже, застосування інформаційно-технологічних ресурсів у професійній підготовці дизайнера вимагає від викладача проектного стилю мислення і відповідно спонукає його до пошуку шляхів інтеграційності, системності, синтезування навчання, а відповідно до введення педагогічних інноваційних технологій. Педагог вищої школи, який освоїв комп'ютерні технології, повинен знайти їм місце в практичній реалізації всієї доступної йому та іншим системи знань. Комп'ютер повинен виконати роль не засобу

передачі цих знань, а способу формування проектного (дизайнерського) мислення.

1. Вершинин Г. Контекст в архитектуре, дизайне, искусстве XX века: Дис. к. искусствоведения / Уральская государственная архитектурно-художественная академия. – Екатеринбург, 2005. – 226 с.

2. Дерва Р. Дизайн трехмерных орнаментальных структур: Дис. к. искусствоведения / Всероссийский научно-исследовательский институт технической эстетики. – Москва, 2006. – 150 с.

3. Інноваційні педагогічні технології у трудовому навчанні: Навчально-методичний посібник (пробне видання)/За заг. ред. О.М. Коберника, Г.В. Терещука. – Тернопіль – Умань, 2007. – 208 с.

Стаття надійшла до редакції 26.10.2008

УДК 656.2:371

Олександр Бурсук, аспірант кафедри педагогіки і психології вищої школи
Національного педагогічного університету
імені М.П. Драгоманова,
м. Київ

СУЧАСНА ПІДГОТОВКА ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ, ЯК ПЕДАГОГІЧНА ПРОБЛЕМА

У статті обґрунтовується доцільність підготовки майбутніх фахівців за спеціальністю “Обслуговування рухомого складу та спеціальної техніки залізничного транспорту”, визначаються основні проблеми та шляхи їх вирішення.

Ключові слова: освітньо-професійна програма, педагогічна освіта, молодший спеціаліст, залізничний транспорт, інноваційні та мультимедійні технології.

Постановка проблеми. Сучасний етап розвитку вищих навчальних закладів I – II рівнів акредитації характеризується значною зміною профільної структури підготовки кадрів. Важливим напрямом цієї структури є зростання підготовки фахівців транспортної галузі. Де навчальний заклад повинен розширювати спектр освітніх послуг і утворювати багатофункціональну та багатопрофільну систему освіти. Тому необхідно запровадити постійне вдосконалення матеріально-технічного та кадрового забезпечення навчального закладу. Цей процес може відбутися й шляхом укрупнення навчальних закладів, що усуне проблему дублювання спеціальностей, скоротять бюджетні витрати на їх утримання. Це дасть можливість на базі технікуму створити багаторівневий профіль освіти, який здійснює

якісну підготовку фахівця з “Обслуговування рухомого складу та спеціальної техніки на залізничному транспорті”.

Метою роботи є вирішення педагогічної проблеми та визначення шляхів вдосконалення системи підготовки молодших спеціалістів залізничного транспорту, а також запровадження ефективної системи. Встановити та запровадити ефективну систему цілеспрямованого управління всіма факторами, що впливають на якість освіти.

Виклад основного матеріалу. Сучасний етап реформування як системи освіти, так і всієї галузі залізничного транспорту, відбувається швидкими темпами та характеризується докорінними змінами. При підготовці фахівців існує низка проблем у навчальному процесі. Адже освітньо-професійна програма передбачає такі традиційні цикли підготовки:

СУЧАСНА ПІДГОТОВКА ФАХІВЦІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ, ЯК ПЕДАГОГІЧНА ПРОБЛЕМА

- професійної (професійно-орієнтовної) та практичної підготовки;
- гуманітарної, соціально-економічної та природничо-наукової, що разом з попереднім циклом забезпечує повний освітньо-кваліфікаційний рівень.

Аналізуючи освітньо-професійну програму та визначаючи максимальний навчальний час на професійну підготовку відводиться 3078 год, або 57 кредитів. Природничо-наукова підготовка та гуманітарна і соціально-економічна відповідно становлять 1242 і 1080 годин 23 і 20 кредитів відповідно. Решта – це вибіркові навчальні дисципліни 1512 годин чи 28 кредитів [1].

Одним із шляхів поліпшення якості освіти, виховання особистості, здатності до самореалізації, професійного зростання й мобільності в умовах сучасного суспільства є впровадження нових психолого-педагогічних методів та засобів навчання.

Науково-методичне забезпечення повинно відповідати всім вимогам сучасності. А саме – це впровадження в навчальний процес сучасних та якісних підручників. Адже ще й досі студенти користуються застарілими інструкціями залізничного транспорту, що не відображає повного обсягу необхідної інформації. Тому досвідчені викладачі можуть розробляти та використовувати нові досконалі методичні розробки та програми.

В умовах дефіциту новітньої навчально-методичної літератури викладачі, особливо спеціально-технічних дисциплін, опинилися в певній інформаційній ізоляції. Адже література є застарілою та в обмеженій кількості. Фактично утворився об'єктивно зумовлений розрив між вимогами до професійної діяльності викладача з його можливостями щодо забезпечення високої якості навчального процесу.

На жаль, і бібліотека має слабку матеріально-технічну базу. Вона не забезпечує достатньою кількістю підручників, комп'ютеризація взагалі відсутня, що обмежує створення електронних каталогів та доступ до Інтернету. Часткові зрушення все ж таки існують. Сьогодні, крім звичних для студентів підручників та навчальних посібників, великого значення набувають підручники нового покоління з використанням мультимедійних технологій. Кожне відділення забезпечене мультимедійним проектором, який повинен використовуватись при вивченні профілюючих навчальних дисциплін. Тому підготовка залізничника нової генерації, здатного професійно та творчо реалізувати свій потенціал, повною мірою розкрити отримані знання, потребує

створення та оновлення посібників, енциклопедичних видань, інструкцій, довідникових матеріалів з урахуванням динамічних соціально-культурних і духовних процесів, як у масштабах нашої держави, так і в масштабах світової спільноти.

Від того, хто прийде до залізничного навчального закладу, як і чого його навчатимуть, залежить те, якого фахівця залізничника матиме суспільство. Педагогічна громада правильно визначила основні напрями реформування педагогічної освіти, але реалізація відбувається відносно повільно [2]. Необхідно провести кардинальні зміни у системі підготовки фахівців при підвищенні якісних показників навчання, модернізації виховного процесу на залізничному транспорті. Так як ця галузь вимагає дотримання, суворої дисципліни від чого безпосередньо залежить її функціонування.

Кадрове забезпечення також потребує принципових та радикальних змін для формування високопрофесійного корпусу педагогічних і науково-педагогічних працівників [3]. Так як деякі з викладачів не мають педагогічної освіти. Тому проводиться безперервне підвищення педагогічно-фахового рівня на спеціалізованих курсах, семінарах у системі післядипломної освіти. Необхідно проводити стажування в вищих навчальних закладах залізничного профілю, що працюють в інноваційному режимі, застосовують новітні технології і мають відповідну науково-матеріальну базу.

Звісно, що ступінь безпосередньої готовності випускників до ефективної роботи в широкому професійному та виробничому контексті є одним із головних критеріїв конкурентно спроможності фахівців. У цьому відношенні необхідно конструктивно налагоджувати стосунки з роботодавцями. На жаль, не всі випускники працевлаштувалися відповідно освітньо-кваліфікаційного рівня "Молодший спеціаліст". До недоліку сучасної системи працевлаштування можна віднести також те, що існуюча система оцінки якості практичної підготовки випускника здебільшого суб'єктивна і не дає змоги адекватно встановити його працездатність та здібності до практичної діяльності на залізниці. Схема працевлаштування не ґрунтується на конкурсному відборі кандидатів, що не підвищує мотивацію до навчання та індивідуального саморозвитку. Тому для вирішення проблеми фахівця з неповною вищою освітою необхідно налагоджувати стосунки з галузевими підприємствами залізниці, де робота повинна проводитись за двосторонніми угодами. Важливо, щоб кадровий представник

ПРОБЛЕМИ УСВІДОМЛЕННЯ СУЧАСНОЮ МОЛОДДЮ ЦІННОСТІ ТА НЕОБХІДНОСТІ НЕПЕРЕРВНОЇ ОСВІТИ

підприємства пропонував студенту конкретне робоче місце, за яким його буде закріплено в разі двосторонньої угоди. При влаштуванні необхідно перевіряти молодого спеціаліста за допомогою електронного тестування, що дасть можливість роботодавцю об'єктивно оцінити рівень знань фахівця. Після працевлаштування доцільно провести перевірку першого року роботи, аби проаналізувати адаптацію на робочому місці. Ефективні результати трьох років робочого стажу додали б можливість працівнику кадрів розробити програму кар'єрного росту для такого фахівця. Створюючи незалежні умови для навчання та проходження практики, підприємствам необхідно зобов'язати працівника відпрацювати протягом п'яти років. У разі невиконання цього пункту спеціаліст має компенсувати кошти підприємству за своє навчання. Молоді фахівці – золотий запас галузі і ми маємо його примножувати, виховувати і збагачувати новими знаннями [4].

Висновки. Отже, сучасна підготовка фахівців залізничного транспорту вимагає якісно нового матеріально-технічного забезпечення з використанням інноваційних технологій, компетентних та відповідно підготовлених викладачів та розвитку стосунків з роботодавцями. А також запроваджувати

вдосконалення змісту вищої освіти при підготовці молодших спеціалістів залізничного транспорту, значною мірою сприяти запровадженню кредитно-модульної системи організації навчального процесу. Саме така організація за такою системою сприятиме підвищенню якості та престижу спеціальної залізничної освіти, створенню нормативно-методичного забезпечення у вітчизняному та європейському просторі, що стане передумовою взаємного визнання дипломів державного зразка про вищу спеціальну освіту на принципах європейської кредитно-трансферної системи навчання та виховання.

1. Алтухов В.Я., Василенко С.А., Клецов Ю.В., Шамрай Д.О. та інші. *Освітньо-кваліфікаційна характеристика та освітньо-професійна програма за спеціальністю 5.100 503 “Обслуговування рухомого складу спеціальної техніки залізничного транспорту”*.

2. Алтухов В.Я. *Навчальна програма для технікумів залізничного транспорту*.

3. “Освіта України” № 21–22, 19 березня 2008 р. – С. 13, 15.

4. “Положення про організацію підготовки фахівців з вищою освітою для підприємств залізничного транспорту за двосторонніми угодами” Затверджено генеральним директором Укрзалізниці В.О. Мельничук від 23.03.08 р.

Стаття надійшла до редакції 11.11.2008

УДК 374.3

Тарас Коломієць, магістрант Вінницького державного педагогічного університету
імені Михайла Коцюбинського

ПРОБЛЕМИ УСВІДОМЛЕННЯ СУЧАСНОЮ МОЛОДДЮ ЦІННОСТІ ТА НЕОБХІДНОСТІ НЕПЕРЕРВНОЇ ОСВІТИ

Автор доводить, що неперервна освіта є не лише засобом професіоналізації, а й умова соціалізації особистості, форма громадянського виховання.

Ключові слова: неперервна освіта, “спеціальна освіта”, спеціальний статус, індивід, творча діяльність, професіоналізація.

Постановка проблеми. “Вік живи – вік учись!”. Ця приказка народилась у далекі часи, але в наші дні вона не тільки не втратила свого життєвого сенсу, а навіть набула глибшого, можна сказати, філософського звучання. З простого, злегка іронічного побажання вона перетворилась нині на рекомендацію, від виконання якої залежить мало не сама можливість людського існування в епоху інформатизації суспільства. Щоб не відстати від свого

бурхливого часу, вчаться всі люди і все своє життя, весь свій вік. Отримання знань стає вже просто фізіологічною потребою.

Неперервна освіта – це комплекс заходів, що дають людині можливість вчитися впродовж всього життя. Неперервна освіта – це необхідна діяльність людини в усі періоди її життя, яка передбачає можливість для всіх людей будь-якого віку застосовувати, оновлювати, доповнювати раніше набуті знання й уміння,