

Е. С. Минкова, О. О. Церех

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПРИГОДНОСТЬ К ИНЖЕНЕРНО-УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Обосновывается необходимость дополнения целей профессионального образования направлением «развитие профессиональной пригодности»; раскрывается профессиональная пригодность к инженерно-управленческой деятельности на транспорте.

The article emphasises the need for the introduction of the «development of vocational aptitude» discipline into professional training. The author focuses on vocational aptitude for transport engineering and management.

Ключевые слова: профессиональная пригодность, инженерно-управленческая деятельность на транспорте.

Key words: vocational aptitude, transport engineering and management.

На VIII съезде Российского союза ректоров подписано соглашение между представителями российского бизнеса и вузовским сообществом. Съезд был посвящен вопросам развития базовых принципов образования – доступности, качества и повышения его конкурентоспособности. Съезд констатировал, что появлялись новые вузы, новые специальности, однако с ростом количества студентов произошло и снижение качества образовательных услуг. «Дипломы должны служить подтверждением реальной профпригодности, а не только личного статуса, – напомнил ректорам вузов В.В. Путин, – в противном случае для выпускника вуза недостаток профпригодности оборачивается «невостребованностью на рынке труда, для экономики – дефицитом квалифицированных кадров в целых отраслях, для страны – снижением конкурентоспособности на мировых рынках» [3]. Сегодня от профессионального образования ждут адекватной кадровой и инновационной отдачи.

Кадровая «отдача» современного университета состоит в том, чтобы помочь каждому студенту найти свое место в будущей профессии, всесторонне раскрыть его таланты и создать благоприятные условия для полноценного развития профессиональной пригодности к определенному виду деятельности.

Свойство профессиональной пригодности следует рассматривать в двух аспектах: во-первых, как совокупность исходных индивидуальных качеств человека, предопределяющих успешность формирования пригодности к конкретной деятельности (или классу деятельностей); во-вторых, как систему наличных, сформированных и взаимосвязанных качеств субъекта деятельности (профессиональных, психологических и др.), обеспечивающих эффективное выполнение конкретных профессиональных задач [2, с. 13].

Интересной с точки зрения структуры профессиональных способностей является концепция В.Н. Дружинина, который отмечал, что способности связаны с общими сторонами функционирования психики, которые проявляются не в конкретных деятельностях или группах деятельности, а в общих формах внешней активности (поведения человека). Исходя из концепции Б.Ф. Ломова, выделившего три функции психики: коммуникативную, регуляторную и познавательную, – можно говорить о соответствующих способностях: коммуникативных, регуляторных и познавательных [2, с. 232].

Определение совокупности стандартных способностей к инженерно-управленческой деятельности на транспорте, составляющих профессиональную пригодность, базируется на исходных положениях об объектах деятельности и ее основных видах. Важным источником информации является описание профессиональной деятельности в Государственном стандарте высшего профессионального образования 653400 «Организация перевозок и управление на транспорте. Квалификация – инженер по организации и управлению на транспорте».

Согласно данному стандарту объектами профессиональной деятельности инженера по организации и управлению на транспорте являются государственные организации и предприятия по перевозке грузов и пассажиров, транспортные организации и предприятия других форм собственности, службы безопасности движения, транспортно-экспедиционные предприятия и организации, региональные органы управления транспортной и государственной транспортной инспекции, региональные системы товародвижения и перевозки пассажиров, производственные и

сбытовые системы, организации и предприятия информационного обеспечения производственно-технологических систем.

Инженерно-управленческая деятельность на транспорте может быть представлена в нескольких видах.

Во-первых, это *общий процесс создания определенной организационной структуры*, т.е. выбор типа этой структуры, ее дифференциация по подразделениям в соответствии с целями и задачами. Этот процесс обозначается понятием организационного проектирования и последующей реализации выбранного проекта. В ходе этого процесса службой управления решается вопрос о том, какой в целом должна быть организационная структура исходя из миссии, главных целей, задач и внешнего окружения.

Во-вторых, *функциональное разделение и последующая координация основных видов работ между работниками транспортного предприятия* в управляемой системе. Это построение согласованной системы обязанностей, прав, полномочий исполнителей и руководителей; определение функциональных ролей и их согласование в рамках уже избранной организационной структуры.

В-третьих, *реализация координирующих процессов в совместной деятельности работников транспортного предприятия*. В процессе совместной деятельности служба управления и руководитель должны распределить все содержание совместной деятельности между ее членами таким образом, чтобы каждый из них вносил вклад в нее, т.е. осуществить функциональное разделение труда и обязательно согласовать, организовать индивидуальные «вклады» в общую цель организации.

Таким образом, инженерно-управленческая деятельность на транспорте — это сочетание двух типов управленческой деятельности: управление производством (организация деятельности транспортного предприятия, транспортно-технологические системы доставки грузов, системы организации движения, управление финансовыми ресурсами и т.п.) и управление персоналом.

К первой группе управленческих задач — *управление производством* — относятся: аналитические (анализ производственной ситуации), проективные (совершенствование, модернизация, планирование транспортных и транспортно-технологических систем), технологические (реализация на практике транспортных, экономических, логистических, ресурсосберегающих и природоохранных технологий в деятельности транспортного предприятия), информационно-коммуникационные (разработка транспортно-технологических схем с использованием информационных технологий).

Вторая группа управленческих задач — *управление персоналом* — включает в себя социально-управленческие (эффективное использование всех видов ресурсов, включая и людские; организация работы коллектива исполнителей; принятие компромиссных решений; принятие управленческих решений в условиях различных мнений) задачи.

Какими способностями должен обладать специалист, выполняющий инженерно-управленческую деятельность на транспорте? Согласно функциональной классификации профессий существует 15 направлений профессиональной деятельности. Среди таких направлений, как промышленность, производство, военная служба, медицина, представлено направление «Экспедиции», которое соответствует транспортной сфере.

Каждое профессиональное направление реализует совокупность профессиональных функций, предполагающих комплекс стандартных способностей для их выполнения. Так, функция «организатор хозяйства», реализующаяся в профессиях «заведующий хозяйством», «главный инженер» др., предполагает такие стандартные способности, как аналитический склад ума, экономическое чутье, твердость, самоконтроль, честность, социальная уверенность, гибкость, вероятностно-статическое мироощущение; функция «организатор людей», реализующаяся в профессиях «руководитель», «бригадир» и др., нуждается в таких стандартных способностях, как социальная ответственность, авторитет, самообладание, коммуникативность, психическая устойчивость, внимательность [1, с. 100].

Интеграция двух типов управленческой деятельности на транспорте, организатор производства и организатор людей, ориентирует на структурирование указанных стандартных способностей в соответствии с функциональным подходом к профессиональным способностям В.Н. Дружинина на познавательные, регуляторные и коммуникативные способности, образующие профессиональную пригодность к инженерно-управленческой деятельности на транспорте.

Таблица 1

**Соотношение функций психики, группы
и состава стандартных профессиональных способностей**

к инженерно-управленческой деятельности на транспорте

Функция психики	Группа стандартных профессиональных способностей	Состав стандартных профессиональных способностей
Познавательная	Познавательные способности	Экономическое чутье, гибкость, аналитический склад ума, вероятностно-статическое мироощущение, внимательность
Регуляторная	Регуляторные способности	Самообладание, самоконтроль, ответственность, уверенность, психическая устойчивость, твердость, активность
Коммуникативная	Коммуникативные способности	Коммуникативность, отсутствие эгоцентризма, независимость, организаторские способности, способность управлять конфликтами

Таким образом, профессиональная пригодность к инженерно-управленческой деятельности на транспорте, раскрытая в соответствии с интеграцией двух типов управленческой деятельности на основе функционального подхода к структуре профессиональных способностей и к классификации профессий, обретает дидактическую и воспитательную значимость для профессионального транспортного образования. Преподаватели и студенты получают научно обоснованный стандартизированный инструмент для мониторинга качества профессиональной подготовки за счет качественного и количественного описания профессиональной пригодности к инженерно-управленческой деятельности на транспорте.

Список литературы

1. Воробьев В. В. Школа будущего начинается сегодня: кн. для учителя. М.: Просвещение, 1991.
2. Бодров В. А. Психология профессиональной пригодности. М.: ПЕР СЭ, 2001.
3. Вузы и бизнес подписали соглашение. URL: <http://www.aop-rb.ru/news/print/?id=136>

Об авторах

Е. С. Минкова — канд. пед. наук, доц., РГУ им. И. Канта.
О. О. Церех — ст. преп., РГУ им. И. Канта.

About authors

Dr. E. Minkova, Associate Professor, IKSUR.
O. Tserekh, Assistant Professor, IKSUR.