

7. Тюмасева, З. И. Системное образование и образовательные системы : монография / З. И. Тюмасева, Е. Н. Богданов. – Калуга :КГПУ им. К.Э. Циолковского, 2007. – 316 с.

8. Ясвин, В. А. Педагогический мажор дополнительного образования: концепция развития и инновационные проекты. – М. : ФИРО, 2014. – 231 с.

УДК 378.6: 629.7

АВИАЦИОННЫЕ УЧЕБНЫЕ ЦЕНТРЫ КАК ИНФРАСТРУКТУРА АВИАЦИОННОГО ОБРАЗОВАНИЯ НОВОГО ТИПА

Кузнецов Александр Владимирович, канд. пед. наук, начальник учебной части – заместитель начальника военной кафедры ФГБОУ ВПО Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации.
432063, г. Ульяновск, ул. Хлебозаводская, 6.
E-mail: alex5374@mail.ru

Ключевые слова: интеграция, инфраструктура, партнерство, авиационные, стандарты, уровни, модель.

Цель исследования – выявить роль государственно-частного партнерства в совершенствовании отечественного авиационного образования. Основные задачи исследования: выявить роль государственно-частного партнерства в совершенствовании отечественного авиационного образования; раскрыть комплекс специфических областей подготовки авиационных специалистов; рассмотреть основные факторы и направления совершенствования их подготовки в новых социально-экономических условиях и смены поколений авиационной техники, стремительного перехода на новые технологии ее разработки и производства; исследовать основные проблемы педагогического состава учебных центров; изучить стандартные отраслевые требования к профессиональной подготовке летных и технических специалистов, на которые должны ориентироваться авиационно-технические учебные заведения. В статье раскрываются факторы, влияющие на процессы, происходящие в сфере подготовки авиационных специалистов в современных условиях, создание новой инфраструктуры образования – Авиационных учебных центров гражданской авиации (АУЦ ГА). Описывается опыт Авиационного учебного центра при Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации. Основными факторами выступают: глобализация, унифицирующая требования к обучению авиационных специалистов; денационализация, приводящая к снижению ответственности государства за их подготовку; переход на новые технологии разработки и производства авиационной техники, требующей принципиально нового переучивания летного, диспетчерского и инженерно-технического персонала; интенсивное развитие частных компаний, интегрирующих имеющиеся ресурсы для совершенствования образовательного процесса. В работе представлена модель единой национальной системы подготовки летных и технических кадров для авиации – модель государственно-частного партнерства (PPP – PublicPrivatePartnership), отражающая функции адекватного отслеживания изменений требований рынка к современному авиационному образованию, разделение сфер ответственности между участниками образовательного процесса, а также структур, осуществляющих контроль и управление указанным процессом в целом.

В современных условиях повышается роль государственно-частного партнерства в совершенствовании отечественного авиационного образования. Создается новая инфраструктура образования – Авиационные учебные центры (АУЦ) гражданской авиации, которые в полной мере смогут участвовать в организации практического обучения студентов авиационных ВУЗов, летного и инженерно-технического состава. В гражданской авиации России функционируют 119 коммерческих авиапредприятий, из которых около 15 авиакомпаний выполняют более 80% объема перевозки пассажиров. Негосударственные партнеры имеют собственные инвестиционные ресурсы и готовы вложить их в развитие отечественной системы подготовки кадров [4]. Авиационное образование включает в себя большой комплекс весьма специфических областей подготовки: авиационная техника – конструкции самолетов, вертолетов, других летательных аппаратов плюс технология производства, сборки и испытаний; силовые установки летательных аппаратов, а также технологическое обеспечение сборки, производства и испытаний; авионика – приборы, системы ориентирования и навигации, бортовое радиооборудование, бортовые вычислительные комплексы; прикладные науки – механика, математика, физика и т. д.

Цель исследования – выявить роль государственно-частного партнерства в совершенствовании отечественного авиационного образования.

Задачи исследования: раскрыть потенциал новой формы подготовки авиационных специалистов – авиационных учебных центров, а также потенциал обучающихся для реализации себя в авиационной отрасли на любом уровне своих склонностей и способностей; представить комплекс специфических областей подготовки авиационных специалистов; рассмотреть основные факторы и направления совершенствования их подготовки в новых социально-экономических условиях и смены поколений авиационной техники, стремительного перехода на новые технологии ее разработки и производства; исследовать основные проблемы

педагогического состава учебных центров; изучить стандартные отраслевые требования к профессиональной подготовке летных и технических специалистов, на которые должны ориентироваться авиационно-технические учебные заведения.

Для моделирования региональных и национальных систем авиационного образования необходимо рассмотреть основные факторы, влияющие на процессы, происходящие в сфере подготовки авиационных специалистов в современных условиях глобализации и смены поколений авиационной техники. Первым и, безусловно, основным фактором, влияющим на все процессы, происходящие в отрасли, является глобализация. Доминирование на рынке авиационной техники (АТ) нескольких крупных производителей (Boeing, Airbus и др.) унифицирует требования ко всем составляющим авиационной транспортной отрасли – от процессов обслуживания пассажиров до процессов технической эксплуатации, включая и требования к обучению авиационных специалистов. Не случайно большинство требований и рекомендаций Федеральной авиационной администрации США (FAA), которые являются стандартом для большинства неевропейских стран, и требований Европейской объединенной авиационной администрации (JAA) в значительной части совпадают. Указанное обстоятельство, по мнению И. В. Кабашкина, существенно ограничивает национальные механизмы контроля, оставляя им функции локального мониторинга соответствия национальных процессов более общим наднациональным [3].

Вторым фактором влияния на развитие авиационной транспортной отрасли являются процессы денационализации авиационных компаний, которые, если еще и не завершились полностью, то имеют устойчивую тенденцию к развитию. Снимая с себя ответственность за организацию процессов авиационных перевозок, государство фактически снимает с себя ответственность и за подготовку специалистов для авиационной отрасли. Даже не отстраняясь полностью от этой проблемы, государственные структуры теряют чувствительность к быстрым изменениям авиационного рынка, что усиливает разрыв между реальным спросом и предложением в этой сфере [5].

Третьим фактором, имеющим определяющее влияние на рассматриваемый процесс, является переход на новые технологии разработки и производства авиационной техники, связанные как с широким использованием компьютерно-ориентированных технологий в самой авиационной технике, так и на этапе ее создания и изготовления, а также с переходом на новые материалы и технологии, используемые в процессе производства АТ (композиты, интеллектуальная авионика и др.). При этом с рынка уходят самолеты предыдущих поколений, которые интенсивно заменяются новыми поколениями техники [7]. А это, в свою очередь, создает проблемы перестройки для технического персонала, имеющего высокую квалификацию для традиционных технологий, но требующего принципиально нового переучивания под АТ нового поколения.

Еще в большей степени переход на АТ нового поколения создает проблемы педагогическому составу учебных центров. Педагоги авиационных вузов и учебных центров являются высококлассными специалистами, часто имеющими ученые степени в сфере авиации или в родственных технических областях, но находящиеся, как правило, в старшей возрастной группе. При этом отсутствие прямых контактов между производителями АТ и центрами обучения создает все более увеличивающийся разрыв между реальными потребностями авиационного бизнеса и уровнем подготовки выпускаемых для него специалистов. В настоящее время в западном мире функционирует единая классификация профессий технических специалистов для гражданской авиации и авиационной промышленности. Существуют стандартные отраслевые требования к профессиональной подготовке технических специалистов, на которые должны ориентироваться авиационно-технические учебные заведения [1, 6].

По тематике и глубине изучения дисциплин различаются три уровня подготовки основных групп технических специалистов: инженеры-конструкторы новой авиационной техники занимаются научно-исследовательской работой в конструкторских бюро и испытательных центрах проектируемых летательных аппаратов, разработкой технологических процессов производства авиатехники на промышленных предприятиях аэрокосмической промышленности; инженеры по техническому обслуживанию авиатехники занимаются организацией и контролем качества выполнения технического обслуживания авиатехники в процессе ее летной эксплуатации в авиакомпаниях. Основой их практического обучения являются прикладные технические дисциплины и все операции техобслуживания. Кроме того, в сферу их обязанностей входит организация труда, снижающая риски влияния человеческого фактора; авиационные механики выступают важным и многочисленным компонентом контингента авиационных специалистов, их руками исполняется техническое обслуживание и ремонт авиатехники. От их знаний и опыта зависит очень многое: оперативность технического обслуживания, безопасность полетов, а, значит, и рентабельность авиакомпаний. Их профессиональная подготовка включает практическое обучение на основе разъяснения физических принципов работы авиатехники, ее узлов и агрегатов.

Инженеры-конструкторы новой авиационной техники – специалисты первой группы – элита инженерных профессий, подготовка и обучение которой осуществляется в специализированных университетах,

имеющих тесные связи и финансируемых компаниями, производящими авиационную технику. Инженеры по техническому обслуживанию авиатехники и авиационные механики – специалисты второй и третьей групп – готовятся для работы в авиационных предприятиях. Их сфера деятельности находится в законодательном поле Европейского агентства по безопасности полетов (EASA). Минимальные требования к их технической грамотности и практическим умениям содержатся в отраслевом стандарте EASA. Контроль над соблюдением этого стандарта Европейской комиссии возложен на национальные авиационные администрации. Авиационно-технические учебные заведения Европы должны, безусловно, поддерживать требования данного стандарта. В настоящее время основной проблемой при подготовке авиационных специалистов является, во-первых, отсутствие видения взаимосвязи всех факторов, а во-вторых, отсутствие структур, осуществляющих контроль и управление указанным процессом в целом. Безусловно, наиболее эффективной моделью является создание единой национальной системы подготовки технических кадров для авиации. Однако проблема заключается в том, что государство в современных условиях не способно эффективно выполнять функции адекватного отслеживания изменений требований рынка, с одной стороны, а также эффективно осуществлять адаптацию к этим требованиям модели образования авиационных специалистов с использованием существующих традиционных государственных образовательных институтов, с другой стороны. В этих условиях наиболее эффективной моделью авиационного образования может являться государственно-частное партнерство (PPP– PublicPrivatePartnership) [3]. Разделение сфер ответственности между участниками процесса в этом случае может быть проиллюстрировано рисунком 1.

Public	Private	Partnership
<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение создания инфраструктуры обучения; • Лицензирование специалистов; • Минимальный государственный заказ 	<ul style="list-style-type: none"> • Адаптивные учебные программы; • Педагогический персонал; • Современная эксплуатационная база авиаконаний и центров MRO 	<ul style="list-style-type: none"> • Современный лицензированный авиационный специалист; • Конкурентоспособная авиационная отрасль; • Региональное лидерство

Рис. 1. Модель государственно-частного партнерства для подготовки авиационных специалистов (Public – Private – Partnership)

Только совместная целенаправленная деятельность этих структур способствует взаимодействию академического образования с практической подготовкой будущих авиационных специалистов, а упор в сторону практической или теоретической деятельности обуславливает подготовку как специалистов-исполнителей (авиамехаников), так и специалистов-руководителей (инженеров). В итоге система профессиональной подготовки кадров создает потенциал обучающимся для реализации себя в авиационной отрасли на любом уровне своих склонностей и способностей: от авиационного механика до инженера по эксплуатации и ремонту авиатехники. Таким образом, появляется возможность дальнейшего профессионального роста, например, авиамеханик может достичь уровня инженера, а инженер – уровня инженера-конструктора (при условии продолжения образования). Модель системы подготовки авиационных специалистов должна включать следующие составляющие: академическую, технологическую, эксплуатационную, нормативную, а также должна учитывать расположение и техническое оснащение, необходимые для профессиональной подготовки авиационного специалиста.

Для этого авиационное образовательное учреждение, как утверждает Н. М. Загорский, должно иметь достаточную компетенцию, опыт и интеллектуальные ресурсы для разработки учебных программ, подготовки преподавателей и организации учебного процесса [2]. Необходимо также иметь учебную базу на территории аэропорта для прохождения студентами практики по техническому обслуживанию самолетов (регламентные работы на различных системах самолета, запуск двигателей, монтаж-демонтаж агрегатов и др.). Для этого необходимы учебные мастерские, в которых студенты могут обучаться различным видам металлообработки, сварки, термообработки, клепки, пайки и т.д. Необходимо создавать авиаремонтные участки, где параллельно техническому обслуживанию компонентов самолета студенты смогут проходить производственную практику. Для этого необходимо предусмотреть планирование отдельных рабочих мест (например, тренажеры) для практикующихся студентов. Студенты должны научиться самостоятельно изготавливать компоненты авиационной металлоконструкции, работать с композиционными материалами, испытывать и достигать нужных характеристик отдельных агрегатов или блоков, проводить методами неразрушающего контроля проверочные тесты [3]. Авиаконпании также должны разработать процедуры участия студентов в линейном техническом обслуживании самолетов, при этом необходимо создавать условия, обеспечивающие не только безопасность полетов, но и самостоятельную деятельность студентов как активных субъектов образовательного процесса. Авиаконпании должны определить несколько наиболее ответственных авиамехаников на роль инструкторов практического обучения, причем система контроля качества авиаконпании должна привлекать

студентов к разработке отдельных процедур контроля. Кроме того, администрация авиационных компаний должна принимать участие в стандартизации образовательного процесса и его экзаменации, с тем, чтобы весь учебный процесс находился под контролем САА, а дипломы выпускников института признавались в качестве подтверждающих документов об успешном прохождении Part-66 Basic Course для технических специалистов категорий «А» и «В» [2].

Сегодня есть все возможности для организации авиационно-технического обучения нового типа. Негосударственные партнеры имеют собственные инвестиционные ресурсы и готовы вложить их в развитие системы подготовки кадров. Важнейшими вопросами являются координирующая роль государства и модель финансирования инфраструктуры авиационного учебного процесса, включая выделение земельных площадок для развития учебного авиационного центра на территории аэропорта. И от того, насколько реально государство заинтересовано в достижении собственных амбиций доминирования на региональном рынке авиационных услуг – будет определять и степень его участия в указанных процессах [3]. Как уже отмечалось, важным фактором влияния на состояние авиационной отрасли является интенсивное развитие частных компаний. При этом государственные структуры порой не успевают отслеживать быстрые изменения авиационного рынка, взаимодействия его с системой подготовки специалистов, что усиливает разрыв между реальным спросом и предложением в этой сфере. Кроме того, существенно влияет на процессы развития авиационной отрасли стремительный переход на новые технологии разработки и производства авиационной техники, связанные с созданием компьютерно-ориентированных технологий при проектировании и производстве авиационной техники (композиты, интеллектуальная электроника и т.д.). А это, в свою очередь создает проблемы перестройки знаний, умений и навыков летного и технического персонала, имеющего высокую квалификацию, но требующего принципиального переучивания и переподготовки под авиационную технику нового поколения [2]. Однако проблема заключается в том, что государство в современных условиях не способно эффективно выполнять функции адекватного отслеживания изменений требований рынка, с одной стороны, а также эффективно осуществлять адаптацию к этим требованиям профессиональной подготовки авиационных специалистов с использованием существующих традиционных государственных образовательных институтов, с другой стороны.

При интенсивном развитии частных компаний в основу модели отечественного авиационного образования может быть положена идея о государственно-частном партнерстве. Только совместная целенаправленная деятельность организаций-партнеров будет способствовать взаимодействию академического образования с практической подготовкой будущих авиационных специалистов. В результате такая интегрированная система профессиональной подготовки кадров создает возможность дальнейшего профессионального роста основных групп авиационных специалистов. Другими словами: через обеспечение создания инфраструктуры образования с гарантированной системой лицензирования специалистов при минимальном государственном заказе (созданием системы грантов для авиационных учебных центров) со стороны авиационной администрации, посредством разработки адаптивных учебных программ, при наличии высоко подготовленного педагогического персонала с современной эксплуатационной базой со стороны негосударственных авиационных учебных центров, Государство получит современного лицензированного специалиста, способного применить свои знания и опыт в различных сферах деятельности авиации России.

Авиационные центры имеют достаточный опыт, организационно-методические, научно-теоретические, технологические, интеллектуальные и практические ресурсы для разработки учебных планов и программ, совершенствования образовательного процесса. Кроме того, у них есть возможности для создания авиаремонтных участков, где параллельно техническому обслуживанию компонентов авиационной техники студенты смогут проходить производственную практику. Для этого необходимо предусмотреть планирование производственных участков и отдельных рабочих мест (например, тренажеров) для практикующихся студентов. Сотрудники авиационно-технической базы (АТБ) должны быть подготовлены и допущены к учебному процессу в качестве инструкторов практического обучения. Ими разрабатываются процедуры участия студентов летных и инженерно-технических специальностей в техническом обслуживании авиационной техники, не ограничивающие самостоятельность студентов, но гарантирующие безопасность производственной практики. Руководители подразделений АТБ несут ответственность за организацию процедур контроля над операциями, к которым привлекались студенты. Руководство АУЦ должно оказывать содействие в стандартизации учебного процесса и экзаменации студентов, с тем, чтобы весь учебный процесс находился под ее контролем, а дипломы выпускников ВУЗов признавались в качестве подтверждающих документов об успешном прохождении практического обучения в АУЦ ГА. Авиационный учебный центр (АУЦ) – структурное подразделение Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации (УВАУ ГА), образованного на базе старейшего в нашей стране учебного заведения гражданской авиации: Школы высшей летной подготовки (ШВЛП) – Центра ГА СЭВ – Центра ГА (ИПК), создан в 2004 году на базе факультета повышения квалификации (ФПК) и переподготовки авиаспециалистов (ПАС), продолжает и развивает зародившиеся много лет

назад традиции [4]. АУЦУВАУ ГА имеет необходимую учебно-лабораторную базу, высококвалифицированный профессорско-преподавательский состав для качественного проведения учебного процесса. В нем ежегодно проходят обучение около 1500 человек авиационного персонала РФ и зарубежных стран. Начальник АУЦ – Лачинов Олег Леонидович, канд. техн. наук, почетный работник высшего профессионального образования РФ. В январе 2007 г. в структуре АУЦУВАУ ГА созданы две кафедры: «Повышения квалификации и переподготовки авиаспециалистов (ПК и ПАС)» и «Специальной подготовки авиаспециалистов (СПАС)». В структуре кафедры ПК и ПАС созданы цикловые комиссии: летной эксплуатации воздушных судов и воздушной навигации (ЛЭВС и ВН); воздушных судов и авиационных двигателей (ВС и АД); авиационного и радиоэлектронного оборудования (А и РЭО). В структуре кафедры СПАС созданы учебные курсы: курсы подготовки для выполнения полетов на местных воздушных линиях (МВЛ); курсы подготовки бортпроводников и персонала служб организации перевозок; курсы подготовки специалистов отрасли, обеспечивающих безопасность полетов; курсы подготовки частных пилотов и пилотов коммерческой авиации; курсы подготовки государственных инспекторов гражданской авиации РФ. В сентябре 2011 г. в структуре АУЦУВАУ ГА создан Центр подготовки специалистов по авиатопливообеспечению (Центр АТО).

Во исполнение приказа Федерального агентства воздушного транспорта от 20 октября 2008 г. № 413 «О мерах по исполнению распоряжения Правительства Российской Федерации от 04 февраля 2008 г. № 109-р» 29 июля 2009 г. внесена запись в Единый государственный реестр юридических лиц (ЕГРЮЛ) о реорганизации в форме присоединения ФГОУСПО «Краснокутское летное училище гражданской авиации» (ККЛУ ГА), ФГОУСПО «Омский летно-технический колледж гражданской авиации имени А. В. Ляпидевского» (ОЛТК ГА) и ФГОУСПО «Сасовское имени Героя Советского Союза Тарана летное училище гражданской авиации» (СЛУ ГА) к ФГОУВПО «Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (институт)» и создании на их базе филиалов: «Краснокутское летное училище гражданской авиации» (местонахождение филиала – Российская Федерация, Саратовская область, г. Красный Кут, директор филиала – Караман Александр Анатольевич); «Омский летно-технический колледж гражданской авиации имени А. В. Ляпидевского» (местонахождение филиала – Российская Федерация, г. Омск-103, Авиагородок, директор филиала – Якуш Анатолий Игнатьевич); «Сасовское имени Героя Советского Союза Тарана Г.А. летное училище гражданской авиации» (местонахождение филиала: Российская Федерация, Рязанская область, г. Сасово, авиагородок, директор филиала: Смольников Евгений Вильевич) [4].

В сентябре 2011 г. АУЦУВАУ ГА прошел очередную сертификацию на соответствие Федеральным авиационным правилам «Сертификация авиационных учебных центров» (ФАП-23) и в мае 2012 г. получил Свидетельство (Сертификат) АУЦ №05 от 04.05.2012 г. 20 сентября 2011 г. Руководителем Росавиации А.В. Нерадько утвержден «Перечень государственных услуг (работ), оказываемых (выполняемых) находящимися в ведении Федерального агентства воздушного транспорта федеральными государственными, федеральными казенными и федеральными автономными учреждениями в качестве основных видов деятельности (с изменениями и дополнениями) в целях формирования государственного задания». В соответствии с данным Перечнем ФГОУ ВПО «Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации» может реализовывать дополнительные профессиональные образовательные программы для федеральных государственных служащих, работников федеральных учреждений и иных категорий граждан в соответствии с законодательством Российской Федерации. В настоящее время Авиационный учебный центр (АУЦ) как структурное подразделение УВАУ ГА продолжает и развивает зародившиеся много лет назад традиции, ведет большую работу по организационно-методическому, учебно-методическому и информационному обеспечению учебного процесса в своих структурных подразделениях, реализующих образовательные программы подготовки специалистов авиационной отрасли [4].

Таким образом, авиационные учебные центры гражданской авиации (АУЦ ГА) имеют достаточную компетенцию, опыт и интеллектуальные ресурсы для разработки учебных программ и организации учебного процесса, в полной мере могут участвовать в организации практического обучения студентов авиационных ВУЗов, летного и инженерно-технического состава. Высоко подготовленный летно-инструкторский состав АУЦ способен обучить студентов летных факультетов как в плане первоначальной летной подготовки, так и организовать переподготовку пилотов. Существующая учебная база при сертифицированных АУЦ создает возможность студентам «вживую» постигать летное мастерство, операции техобслуживания самолета. Важным является создание авиаремонтных участков, где параллельно техническому обслуживанию самолета студенты могут проходить производственную практику. Для этого необходимо предусматривать в планировке производственных участков отдельные рабочие места (тренажеры) для практикующихся студентов. Сегодня есть все возможности для организации летного и авиационно-технического обучения нового типа. Негосударственные партнеры имеют собственные инвестиционные ресурсы и готовы вложить их в развитие системы подготовки кадров. Важнейшим вопросом является координирующая роль государства и модель финансирования инфраструктуры авиационного учебного процесса.

Библиографический список

1. Дмитриев, В. И. Об эффективности деятельности учебных заведений гражданской авиации России : доклад на выездном заседании Коллегии Федерального агентства воздушного транспорта г. Санкт-Петербург 28 октября 2009 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.svavia.ru>. (дата обращения: 20.12.2014).
2. Загорский, Н. М. Применение Общего основного содержания в процессе профессиональной подготовки диспетчерского и технического персонала аэронавигации // Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов : сб. тр. Международной науч.-практ. конф. – Рига, 2008. – С. 11-13.
3. Кабашкин, И. В. Проблемы обеспечения авиационной отрасли специалистами: кто виноват и что делать? // Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов : сб. тр. Международной науч.-практ. конф. – Рига, 2008. – С. 15-21.
4. Кузнецов, Ю. В. Проблемы и перспективы высшего авиационного образования в России // Вестник Чувашского университета. – 2013. – №1. – С. 115-118.
5. Логачев, В. П. Об основных требованиях к подготовке инженерно-технического персонала гражданской авиации в свете реализации Болонской декларации // Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов : сб. тр. Международной науч.-практ. конф. – Рига, 2008. – С. 45-47.
6. Оборин, Е. А. Применение процедур ИКАО к организации обучения авиационных специалистов // Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов : сб. тр. Международной науч.-практ. конф. – Рига, 2008. – С. 55-59.
7. Delivering pilot quality // Flight International. – 2008. – March 3-10. – P. 7-14.

УДК 378.146

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТНОГО ПОДХОДА К ОЦЕНКЕ КАЧЕСТВА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКИ В ВУЗЕ

Хисматуллина Зульфийа Назиповна, канд. социол. наук, доцент кафедры «Социальная работа, педагогика и психология», ФГБОУ ВПО Казанский НИТУ.
432048, Ульяновск, ул. 12 сентября, 7.
E-mail: zulfiya33@gmail.com

Ключевые слова: контроль, оценка, мониторинг, качество, стандарты, компетенции.

Цель исследования – теоретико-методологически обосновать проблему реализации компетентностного подхода к оценке качества профессиональной подготовки студентов в вузе. К наиболее важным задачам относятся: ориентация образовательного процесса на результаты, четкое определение того, что должен знать и уметь выпускник, чтобы быть востребованным на рынке труда; изменение формы представления результатов с оценки знаний, умений и навыков на характеристики приобретаемых компетенций; создание методологии и методик оценки качества образования. Компетенция рассматривается как совокупность знаний, умений, навыков, качеств личности, способов деятельности, задаваемых по отношению к определенному кругу предметов или процессов. Компетентность отражает степень овладения обучаемым соответствующей компетенцией, включающей его личностное отношение к ней и предмету деятельности. Разделяя эти понятия, необходимо иметь в виду под компетенцией наперед заданное требование (норму) к образовательной подготовке обучаемого, а под компетентностью – уже состоявшееся его личностное качество. Анализ состояния проблемы оценки качества образования осуществляется по внешнему социальному качеству с использованием индикаторов образовательного ценза населения, массовости, доступности и государственности образования, и по внутреннему институциональному качеству как оценки работы конкретного учреждения с использованием индикаторов качества подготовки выпускников, содержания образования, кадрового потенциала, материально-технической базы и др. Современные системы оценки качества основаны на новой парадигме стандартизации образования, на предметно-деятельностной структуре оценочных средств. Для их максимального приближения к условиям будущей профессиональной деятельности в качестве внешних экспертов должны активно привлекаться работодатели, студенты выпускных курсов вуза, преподаватели, читающие смежные дисциплины и др. Новая система контроля должна позволить как самому студенту, так и вузу, а также сторонним организациям более объективно оценивать качество приобретаемых компетенций, интенсивность и результативность учебного процесса, образовательной программы, степень их адекватности условиям будущей трудовой деятельности.

В конце прошлого столетия несоответствие запросов рынка труда результатам обучения стало проявляться особенно резко. Представители бизнеса активно критиковали образование за отсутствие у выпускников школ и профессиональных учебных заведений качеств, необходимых для развития экономики. Начало нового тысячелетия ознаменовалось целым рядом противоречий в области социально-экономического развития. Рост безработицы, угрозы терроризма, нарушения прав человека, исчерпание природных ресурсов и экологические проблемы оказывали влияние на общество, систему образования в целом, а также на