

течным и электронным источникам информации; пользование объектами социального назначения вуза (служебное жилье, детский сад, спорткомплекс, база отдыха); социальная забота о работниках (страховка, медицинское обследование, бесплатное питание, оплата проезда к месту работы; ссуды на различные нужды; возмещение расходов, связанных с защитой докторских и кандидатских диссертаций).

Наряду с материальным денежным и неденежным стимулированием рекомендуется применять депремирование за невыполнение письменных решений ректората, кафедры и иных органов, отделов и служб вуза; неоднократное опоздание на работу, срыв занятий (со второго раза); невыполнение учебного плана по неуважительным причинам; нарушение профессиональной этики и корпоративной культуры. Депремирование рекомендуется применять наряду с премированием для улучшения качества работы ППС, повышения уровня квалификации и сохранения имиджа преподавателя.

Финансирование на выплату премий за одновременное выполнение педагогической и научно-исследовательской работ может быть осуществлено за счет перераспределения дохода университета от научно-исследовательской деятельности. В настоящее время только 40 % от суммы по калькуляции научно-исследовательских проектов, хоздоговорных тем и иных программ научных исследований направляется на выплату заработной платы преподавателям как научным сотрудникам. Предлагается 50 % выделять на заработную плату ППС, за выполнение параллельно научной работы. Соответственно разница 10 % между существующей и предлагаемой суммой позволит проводить стимулирующие выплаты таким работникам. Также необходимо обратить внимание на новые инструменты финансирования вузов, которые могут быть разрешены и закреплены законодательно и позволят поддержать необходимый уровень и качество обучения в высшей школе, например, использование эндаумент-фондов.

В целом должна существовать всеобщая заинтересованность в решении рассматриваемой проблемы. При создании оптимальной системы материального стимулирования труда преподавателей вузов необходимо применять различные виды стимулирования, учитывая многовариантность способов их сочетания, а также для конкретного вуза определять актуальность и приоритеты стимулов, размер премиального фонда. Всё вышеперечисленное позволит повысить престижность и привлекательность педагогического труда в вузах, заметно улучшить качество жизни преподавателей и уровень подготовки инженерных кадров, и, как следствие, усилить человеческий потенциал Республики Беларусь, что положительно скажется на позиции государства в мировом рейтинге.

УДК 378.11

## **ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ВЫСШЕГО ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

*Ю. И. КУЛАЖЕНКО, Н. Н. КАЗАКОВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Специфика транспортного образования определяется тем, что учреждения высшего образования должны не только соответствовать требованиям, которые предъявляются к высшей школе обществом, но и работать над реализацией своей исторической миссии – обеспечивать кадровое и научное сопровождение развития транспортного комплекса страны. Тот факт, что по законам регионального развития транспорт должен развиваться опережающими темпами относительно других отраслей экономики, определяет значимость транспортного образования в реализации функций инновационного развития экономики всего региона: города, области, страны, объединений стран.

Именно для эффективной реализации названной миссии необходимо применять инновационную модель транспортного образования, главной особенностью которой является возможность эффективного реагирования на изменяющиеся тенденции долгосрочных периодов, а не решение задач выживания в краткосрочной перспективе. Для этого представители современной сферы обра-

зовательных услуг должны сформировать модель подготовки специалистов, адекватную запросам не только транспортного рынка, но и глобальным тенденциям мировой экономики. Говоря иначе, при сохранении базовых ценностей транспортное образование должно адаптироваться к требованиям времени.

Эпоха глобализации выявила ряд нерешенных и принесла новые проблемы в развитии транспортного образования. Часть из них, связанная с обеспечением готовности молодежи жить и творить в быстро изменяющемся мире, используя современные информационные средства и технологии, вписываясь в систему межкультурных связей открытого мира, в котором должны быть обеспечены доступность и непрерывность образования достаточно высокого качества, носит глобальный характер. Но решать их можно только с учетом национальной специфики и условий развития конкретного региона.

Важно отметить, что реалии современной социокультурной и экономической ситуации не позволяют использовать для Республики Беларусь скопированную модель образования, характерную для других стран и регионов. При этом для обеспечения благоприятных перспектив развития транспортного образования ни в коем случае нельзя занимать и выжидательную позицию.

Несмотря на аргументированные выводы о том, что в долгосрочной перспективе транспортные специальности будут востребованы обществом, необходимо учитывать и те факторы внешнего окружения, которые определяют мотивацию абитуриента при выборе специальности сегодня, а не в некоторой отдаленной перспективе. Сегодня, когда мотивация абитуриента определяется в первую очередь не осознанным выбором будущей специальности, как это наблюдалось раньше, а количеством набранных баллов по результатам централизованного тестирования, стоимостью и сроками обучения, конкурентным окружением транспортного вуза в регионе, это особенно актуально.

Одним из главных критериев инновационного учреждения высшего образования является не уровень школьной подготовки поступающих в транспортный университет, а реальный уровень компетенций выпускника этого университета. При этом зависимость между уровнем абитуриента и ресурсным обеспечением образовательного процесса в университете имеет обратную зависимость: чем выше уровень абитуриента, тем проще обеспечить качество выпускника, и наоборот.

Таким образом, важнейшей тенденцией развития транспортного образования является изменение формата получения компетенций по востребованным специальностям.

Формат образования как совокупность способов построения учебных планов и форм их реализации характеризуется, во-первых, сроками, и только во-вторых – технологиями обучения по специальности. Такое ранжирование определяется спецификой выбора абитуриентом своего будущего, что характерно для настоящего времени, о котором было сказано выше.

Тенденции, характерные для всего географического пространства Болонского процесса, связанные с распространением бакалавриата, во многом определяют вектор развития транспортного образования. Так, у наших коллег по Пространству 1520 имеется опыт и подготовки бакалавров, и сохранения специалитета по транспортным специальностям. Отстраняясь от обсуждения достоинств и недостатков каждой из перечисленных форм образования, следует обратить особое внимание на учет специфики внешнего окружения, характерного для конкретного региона.

Важно отметить, что при оценке специфики внешнего окружения в качестве региона следует рассматривать не только страну или их совокупность (СНГ, ЕАЭС, пространство Болонского процесса и т. д.), но и район, город. Например, представители столичных университетов, столкнувшись с проблемой выбора абитуриентом специальности чуть позже, прежде всего, вследствие того, что абитуриент из регионов страны пока отдает большее предпочтение столичным вузам.

Однако необходимо понимать, что поведенческая модель абитуриента, которую нам важно видеть и осознавать, гораздо более сложная. Поэтому следует тщательно обдумать распространение непрерывной формы образования в транспортных, да и в других университетах страны, осуществляющих подготовку по транспортным и другим техническим специальностям. Кажущаяся на первый взгляд тенденция сохранения таким способом пятилетнего образования содержит ряд угроз, и наибольшей из них является то, что в сфере повсеместного распространения четырехлетнего образования на непрерывную форму придет абитуриент с более низким уровнем, но из которого университет должен подготовить магистра: привить ему навыки создания креатива и инноваций, проектирования новых технологий и объектов.

Несомненно, университеты Республики Беларусь справятся с этой задачей посредством профессионализма профессорско-преподавательского состава, информационно-коммуникационных технологий и инновационных методов обучения, а также поддержки предприятий – заказчиков кадров. Но нужны ли сейчас университетам подобные риски, ресурсное обеспечение которых может быть использовано гораздо более эффективно путем развития материально-технической базы образовательного процесса, лабораторного оборудования, использования современных информационных систем и технологий обучения, развития программ академической мобильности, повышения квалификации сотрудников и профессорско-преподавательского состава?

Таким образом, сегодня ключевую роль для развития транспортного образования в нашей стране играет разработка новых специальностей, которые не только будут востребованы у заказчика кадров, но и станут привлекательными для абитуриента. В этом направлении важно реализовать два аспекта: во-первых, создать эффективный классификатор специальностей на уровне всей страны, во-вторых, спроектировать структуру подготовки выпускника каждой специальности, эффективно распределив формируемые компетенции между двумя ступенями обучения.

Решение последней задачи требует от университета – разработчика учебных планов тщательной и детальной проработки каждого профиля специальности, каждой компетенции, анализ мнений по ним, данные о востребованности этих компетенций у будущего специалиста-транспортника. Именно этот шаг определит сферы деятельности выпускника и позволит более плотно работать с заказчиками кадров по реализации принципа практикоориентированности высшего образования.

Не менее важным элементом решения вышеуказанной задачи является эффективное распределение компетенций между бакалавриатом и магистратурой. На этом этапе необходимо принимать сбалансированное решение по ряду сложных вопросов, каждый из которых может выступать как самостоятельное направление совершенствования подготовки специалистов с высшим образованием. Так, концепция подготовки специалиста по схеме «4+2» не должна рассматриваться разработчиками структуры специальностей как форма сокращения обучения до четырех лет. В этом случае, как показывает установившаяся практика, разработчики склонны сокращать объемы и трудоемкость изучения фундаментальных дисциплин в большей степени, чем специальных. Такой подход неверен и может крайне негативным образом сказаться на качестве подготовки выпускника с высшим техническим образованием в области транспорта и строительства. Поэтому, решая поставленную задачу, необходимо с особой тщательностью и при тесной связи с представителями производства (заказчиками кадров) распределять компетенции и дисциплины между учебными планами первой и второй ступеней высшего образования.

Важно понимать, что в современных условиях, только реализуя этот и другие базовые принципы транспортного образования, университет сможет подготовить выпускника, который за шесть лет станет создателем и проектировщиком инновационных технологий, за которого нам будут благодарны представители реального сектора экономики Республики Беларусь.

УДК 811.161.1

## **ФОРМИРОВАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ КОМПЕТЕНЦИИ НА УРОКАХ РКИ КАК ЗАЛОГ БУДУЩЕЙ УСПЕШНОЙ КАРЬЕРЫ СТУДЕНТА**

*Н. В. КУЛАЖЕНКО, Н. А. ЛЮБОЧКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Одним из главных направлений в обучении русскому языку как иностранному является формирование у иностранных студентов профессиональной компетенции.

Обучение иностранных учащихся в учебно-профессиональной сфере должно решать следующие задачи:

- 1) введение и закрепление минимума общенаучной и специальной лексики для изучения обязательных предметов;
- 2) расширение лексического запаса обучающихся на морфологической и синонимической основе и создание потенциального словаря, необходимого для рецепции;