

Лабарешных Наталья Николаевна

МОДЕЛЬ СПЕЦИАЛИСТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В статье рассмотрены различные подходы к созданию модели специалиста железнодорожного транспорта, определены требования к качеству подготовки специалиста-транспортника, выделены формальные требования к специалисту, предложена модель специалиста для неполного курса обучения с учетом характерных особенностей производственных процессов железнодорожного транспорта.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/1/2013/2/30.html

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

Альманах современной науки и образования

Тамбов: Грамота, 2013. № 2 (69). С. 101-104. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/1.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/1/2013/2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: almanac@gramota.net

зависит от режимов обработки. Данное обстоятельство имеет принципиально важное значение, позволяя целенаправленно выбирать конструктивные параметры инструмента на стадии его проектирования.

Для реальной оценки устойчивости рассматриваемого процесса введен коэффициент K_y , названный нами коэффициентом устойчивости:

$$K_y = \frac{fd \cos \gamma [\cos(\alpha + \beta) + \cos(\beta + \delta)]}{d \sin \gamma \cos(\beta + \delta) + 2 \cos(\alpha + \beta) (K_{12} + K_{32} \cos \gamma)} \quad (11)$$

При $K_y > 1$ выполняется условие затягивания деформирующих элементов в клинообразный зазор между деталью и оправкой и обеспечивается устойчивое осуществление процесса накатывания. Очевидно, что значения $K_y < 1$ являются недопустимыми.

Результаты аналитического исследования выражения (11) представлены в виде графиков на Рис. 3 (пунктиром показаны зависимости для случая с главным вращательным движением оправки).

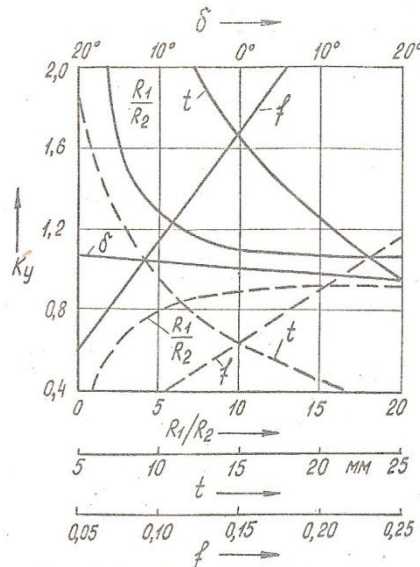


Рис. 3. Зависимость коэффициента устойчивости от соотношения геометрических параметров накатного инструмента и детали и условий обработки

Очевидно, что наибольшее влияние на коэффициент устойчивости K_y оказывают соотношение размеров детали, оправки и деформирующих элементов (кривая зависимости R_1/R_2), шаг деформирующих элементов (t) и коэффициент трения скольжения (f). Причем уменьшение R_1/R_2 и t и увеличение f способствуют возрастанию K_y . Угол δ оказывает незначительное влияние на коэффициент устойчивости и может быть использован в том случае, когда значение K_y близко к 1 и не может быть увеличено с помощью других параметров.

УДК 37.013

Педагогические науки

В статье рассмотрены различные подходы к созданию модели специалиста железнодорожного транспорта, определены требования к качеству подготовки специалиста-транспортника, выделены формальные требования к специалисту, предложена модель специалиста для неполного курса обучения с учетом характерных особенностей производственных процессов железнодорожного транспорта.

Ключевые слова и фразы: модель специалиста; кадровое обеспечение; технология обучения; профессиональная подготовка; профессиональная компетентность; специалист железнодорожного транспорта.

Лабарешных Наталья Николаевна

Курганский институт железнодорожного транспорта (филиал)
Уральского государственного университета путей сообщения в г. Кургане
natalya_labareshnyh@mail.ru

МОДЕЛЬ СПЕЦИАЛИСТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА®

Еще в 80-е годы прошлого века один из ведущих специалистов сферы профессионального образования И. Я. Лернер отмечал, что научно-техническая революция, изменив темпы общественного развития,

скорость устаревания знаний, техники и технологий, поставила перед образованием новые задачи и проблемы. Рассматривая обучение как акт взаимодействия обучающего и обучаемого с целью передачи одним и усвоения другим социального опыта и культуры, И. Я. Лернер называет главные элементы обучения, выделяя деятельность преподавателя, деятельность ученика и содержание образования [3]. Необходимо шире смотреть на этот процесс и при этом помнить, что нельзя сбрасывать со счетов и такие компоненты педагогического процесса как целеполагание, формулировка задач, законов, принципов его организации, выбор форм и методов обучения, экспертиза качества подготовки специалистов.

Именно в этой логике была рассмотрена технология процесса подготовки кадров. После рассмотрения было выявлено, что создаваемая система кадрового обеспечения должна, с одной стороны, быть органической частью системы кадрового обеспечения федерального железнодорожного транспорта, дополнять и развивать ее, с другой - адекватно реагировать на изменения внешней среды. Для этого она должна базироваться на принципах системности, непрерывности, экономической целесообразности.

Невостребованность производством выпускников вузов по ряду специальностей или их использование не по назначению указывают на то, что цель подготовки специалистов не достигается, или она ставится не в соответствии с реальными запросами общества.

Сформулированный заказ общества на подготовку специалиста на уровне вуза находит свое выражение в модели специалиста, фиксируемой в настоящее время в Государственном образовательном стандарте (ГОС) по конкретной специальности.

Технология обучения персонала для нужд железнодорожного транспорта должна учитывать его специфику. Выделим некоторые наиболее характерные особенности его производственных процессов:

- необходимость обеспечения безопасности движения поездов;
- большая протяженность железнодорожных линий и расположения технических объектов;
- специфика организации движения поездов;
- необходимость обеспечения высоких скоростей и интенсивности движения поездов;
- длительная необслуживаемая эксплуатация устройств и технических объектов;
- низкий уровень состояния и развития устройств пути, подвижного состава, средств связи и автоматизации;
- большое разнообразие признаков и характеристик объектов информатизации;
- необходимость снижения себестоимости перевозок (повышение производительности труда и сокращение рабочей силы);
- необходимость изменения цели транспортного процесса;
- растущая конкуренция других видов транспорта.

Новый подход к подготовке современных специалистов потребовал создания и его новой модели, в которую следует заложить не столько знания, сколько умения решать динамично возникающие проблемы [1].

Поэтому подготовку кадров следует осуществлять, имея в виду специфику их предстоящей работы, особые требования к качеству подготовки, то есть:

- хорошее знание особенностей железнодорожного транспорта и технологических процессов в различных хозяйствах;
- соответствие требованиям при профессиональном отборе (индивидуальные качества специалиста железнодорожного транспорта, соответствие психологической модели, интересы, склонности, профессиональная направленность, личностные характеристики и другое);
- соответствие требованиям профессионально-квалификационных характеристик разных специальностей;
- высокий уровень мотивации и мобильности для переподготовки и повышения квалификации;
- соответствие сложившимся на железнодорожном транспорте традициям;
- широкий кругозор, умение находить информацию;
- умение выделить проблему;
- умение правильно расставить социальные и производственные приоритеты.

Анализ работ по теме «Подготовка кадров для ЖДТ» [5; 6] показал, что основными направлениями развития подготовки кадров для обеспечения реформирования ЖДТ должны стать:

- открытие новых специальностей по подготовки специалистов;
- увеличение количества специализаций;
- совершенствование учебных планов и программ в аспекте их насыщения содержательными вопросами информатизации, развитие интеграционных связей между курсами;
- реконструкция и развитие материально-технической базы учебного процесса, прежде всего, на базе современных информационных технологий;
- развитие многоуровневой подготовки (в соответствии с перечнем должностей, замещаемых бакалавром, специалистом, магистром) во взаимосвязи с подготовкой специалистов;
- изменение структуры планов приема в вузы, целевой контрактной подготовки, подготовки на платной основе, в том числе с учетом формируемого Минобразованием России нового механизма распределения заказа на подготовку специалистов [4];
- системная информатизация вузов как во внешней, так и внутренней средах деятельности;
- повышение роли вуза в определении концепции подготовки конкурентоспособных специалистов и др.

Процесс подготовки специалистов (с учетом их отнесенности к определенной модели) предполагает, что психологической составляющей обучения будет уделено пристальное внимание. Здесь для нас важным

становятся такие понятия как особенности процессов воспитания, мышления, осмысления, запоминания, усвоения информации; проявление заинтересованности, уровень и характер мотивации.

В настоящее время в системе профессиональной подготовки специалиста большое внимание уделяется практической деятельности. В стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года сказано, что «задачи развития железнодорожного транспорта будут решены за счет обеспечения достаточным количеством высокопрофессиональных специалистов» [7]. Поэтому главной задачей становится профессиональная подготовка рабочих массовых профессий на железной дороге, специалистов широкого профиля, подготовка персонала высокого профессионального уровня. Высокий уровень и качество профессиональной подготовки будущего специалиста возможны, если, наряду с усвоением определенных знаний и навыков, он будет уметь их самостоятельно применять и совершенствовать. Предприятия железнодорожного транспорта нуждаются в специалистах новой формации, способных максимально полно реализовать свой потенциал, умеющих работать в постоянно меняющихся экономических условиях, быстро реагирующих на все новшества технического и технологического процессов.

В стратегии особое внимание уделяется новому уровню образования: бакалавриат и магистратура, а также указывается на необходимость сохранения специализированной подготовки специалистов-железнодорожников, связанной с эксплуатационной деятельностью, а также на необходимость введения дистанционных форм обучения на базе современных информационных и телекоммуникационных технологий.

Профессия инженера-железнодорожника - одна из основополагающих профессий в отрасли железнодорожного транспорта - требует глубоких знаний, умений и навыков, определенного набора индивидуальных свойств личности. Инженер-железнодорожник должен иметь достаточно высокую квалификацию, чтобы выполнять производственно-технологическую, организационно-управленческую, проектно-конструкторскую, научно-исследовательскую и другие виды деятельности; он должен уметь решать производственные задачи и нести ответственность за результат своей деятельности.

Все вышесказанное позволяет считать специалиста железнодорожного транспорта профессионалом, если он готов и способен осуществлять производственную деятельность в условиях быстро изменяющихся процессов.

Профессиональная компетентность специалиста железнодорожного транспорта - это комплекс многих взаимосвязанных компонентов. В связи с этим выделим требования к специалисту:

- формальные - пол, возраст, образование, опыт работы;
- технические - знания и умения работы с оборудованием, умение излагать свои технологические решения;
- психологические - уверенность, общение с людьми, решительность, коммуникабельность.

Таким образом, содержанием профессиональной компетентности специалиста являются его знания, умения и навыки в отрасли железнодорожного транспорта, опыт практической деятельности, а также личностные качества специалиста.

Основная задача компетентностного подхода - исследование и разработка методики оценки уровня компетентности специалиста, нахождение стандартных процедур оценки компетенций с целью построения индивидуального профиля в динамике его становления и развития и оценивания уровня сформированности компетенций [2].

Уровень подготовленности студента находит свое отражение в «паспорте специалиста», с помощью которого можно оценить качества специалиста. Наличие диплома с приложением и паспорта специалиста позволит определить профессионализм выпускника вуза. Это будет доказательством его определенного опыта работы по специальности и проявленной выпускником компетентности.

Вышесказанное позволяет построить комплексную модель выпускника - специалиста железнодорожного транспорта. Главным инструментом в построении модели специалиста железнодорожного транспорта должен быть результат процесса обучения, тесно связанный с качеством образования.

Создавая модель специалиста для филиалов, где срок обучения всего два года, мы использовали все вышесказанное. Однако при подготовке специалистов мы должны ориентироваться не только на предприятия железнодорожного транспорта, но и на запросы головного вуза. Данная модель должна содержать анализ итоговых знаний выпускника с учетом требований вуза.

Таким образом, при решении кадровых вопросов, связанных с подбором, обучением и переподготовкой, модель специалиста железнодорожного транспорта играет первоочередную роль. Основой модели специалиста железнодорожного транспорта являются требования к его квалификации, характеристика его личности и особенности самой профессии. Профессионально значимые составляющие специалиста - это быстрая и качественная обучаемость; высокий уровень образования; способность к созданию новых технологий; умение понятно и доступно излагать свои технологические решения; готовность к постоянному самообразованию, самостоятельность; навыки, необходимые для процесса трансформации знаний; логическое мышление, целеполагание и целеустремленность; способность анализировать новую информацию и применять ее в практической деятельности; умение работать в коллективе.

Список литературы

1. Антропов В. А., Нестеров В. Л. Кадровое обеспечение железнодорожной отрасли. М.: ВИНТИ РАН, 2003. 112 с.
2. Котова Е. Е., Падерно П. И. Построение обобщенной модели специалиста // Известия СПбГЭТУ «ЛЭТИ». 2005. № 2. С. 8-15.
3. Лернер И. Я. Процесс обучения и его закономерности. М., 1980. 186 с.

4. **Постановление Правительства РФ о конкурсном порядке размещения государственного задания на подготовку специалистов с высшим профессиональным образованием.** М.: Поиск, 2001. 37 с.
5. **Разработка научно-методических основ функционирования системы кадрового обеспечения информатизации железнодорожного транспорта:** отчет о НИР / УрГУПС; В. Л. Нестеров. Екатеринбург: УрГУПС, 2001. С. 118-120.
6. **Система подготовки кадров для информатизации железнодорожного транспорта:** отчет о НИР / УрГУПС; В. Л. Нестеров. Екатеринбург: УрГУПС, 2001. С. 98-100.
7. **Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года** [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации № 877-р от 17.06.2008. URL: <http://правительство.рф/gov/results/832/>

УДК 159.942.33

Психологические науки

Статья посвящена актуальной на сегодняшний день проблеме эмоционального интеллекта, формирование которой в зарубежной и отечественной психологии происходило на протяжении XX в. Основное внимание уделено изложению результатов эмпирического исследования, изучению связи эмоционального интеллекта с индивидуально-психологическими особенностями личности. К основным результатам этой работы автор относит обогащение представлений об эмоциях, эмоциональном интеллекте, необходимости их последующего углубленного изучения.

Ключевые слова и фразы: эмоции; эмоциональный интеллект; эмоциональная компетентность; самоактуализация; индивидуально-психологические особенности.

Лёшенко Александра Андреевна

Киевский национальный университет им. Т. Г. Шевченко, Украина

psiholog3000@mail.ru

СВЯЗЬ ЭМОЦИОНАЛЬНОГО ИНТЕЛЛЕКТА С ИНДИВИДУАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИМИ ОСОБЕННОСТЯМИ ЛИЧНОСТИ[©]

Исследования эмоционального интеллекта и эмоциональной компетентности являются самостоятельной, но многоплановой проблемой, которая представляет интерес не только для психологии, но и для целого ряда наук, в частности философии, социологии, медицины, экономики и др. Современный этап развития обуславливает неотложность и своевременность вопроса о сущности, характере и динамике эмоционального интеллекта и эмоциональной компетентности человека во всем диапазоне их составляющих. Эмоциональная насыщенность социальной, профессиональной, личной жизни свидетельствует о важности и актуальности познания эмоциональной сферы личности в аспекте факторов успеха во всех сферах жизни личности. На практике проблема эмоционального интеллекта и компетентности в понимании и выражении эмоций возникает довольно остро, поскольку в современном обществе искусственно насаждается культ рационального отношения к жизни.

В современной психологической науке вопрос изучения эмоциональной компетентности и эмоционального интеллекта личности стал важной вехой в области психологических исследований. Выявлены взаимосвязи эмоционального интеллекта с лидерством, умением решать проблемные вопросы и сферой достижений [1; 4]. Вышесказанное является фактором успешной деятельности, а, как известно, с ней связывают самоактуализацию, которая позволяет эффективно решать поставленные задачи и является высшим уровнем психологического развития. Поэтому актуальными как в практическом, так и теоретическом плане исследования выступают взаимосвязи эмоционального интеллекта и самоактуализации личности.

Значительная часть исследований посвящена роли эмоций и эмоциональных переживаний в различных видах деятельности человека, в частности, спортивной и учебной деятельности. Так, исследованию проблем эмоций и эмоциональных переживаний личности, как классических проблем изучения эмоциональной сферы человека, посвящены работы Г. М. Бреслава, Л. Гозмана, В. К. Вилюнаса, К. Изард, О. Лук, А. Я. Ольшанниковой, М. Н. Русаловой, О. П. Санниковой, Т. С. Кириленко, И. Н. Андреевой, Е. Л. Носенко и др. И только последнее десятилетие XX века принесло исследователям осознание еще одного аспекта эмоциональной сферы. Это связано не только с изучением того, как возникают и протекают эмоциональные явления, но и с различиями использования человеком собственных особенностей эмоциональной сферы. Появляются понятия «эмоциональный интеллект» и «эмоциональная компетентность» как необходимые составляющие успешного функционирования личности, что отмечается в работах Г. Гарднера, П. Селвейя, Д. Мейера, Д. Големана, Г. Бреслава, И. Н. Андреевой, Е. Л. Носенко. Причем наиболее распространенным является изучение эмоционального интеллекта, его определения, структуры, путей развития [1]. Понятие же «эмоциональной компетентности» на сегодня остается вне поля зрения исследователей и иногда даже