УДК 378.147

М.С. Дем'яненко

ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНЬОЇ ГАЛУЗІ ДО ПАРТНЕРСЬКОЇ ВЗАЄМОДІЇ ЯК СКЛАДНИКА ЇХНЬОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ

У статті висвітлено роль автомобільно-дорожньої галузі в сучасній економіці держави. Визначено суть поняття партнерської взаємодії. Схарактеризовано готовність майбутніх фахівців автомобільно-дорожнього профілю до здійснення партнерської взаємодії як складника їхньої професійної компетентності.

***Ключові слова**: партнерська взаємодія, автомобільно-дорожня галузь, професійна компетентність, майбутній фахівець, готовність.*

В статье освещена роль автомобильно-дорожной отрасли в современной экономике государства. Определена суть понятия партнерского взаимодействия. Охарактеризована готовность будущих специалистов автомобильно-дорожного профиля к осуществлению партнерского взаимодействия как составляющая их профессиональной компетентности.

***Ключевые слова**: партнерское взаимодействие, автомобильно-дорожная отрасль, профессиональная компетентность, будущий специалист, готовность.*

In the article the role of automobile and highway branch in the state's modern economy is revealed. The essence of the notion of partnership interaction is defined. Readiness of future automobile and highway specialists to carry out partnership interaction as a component of their professional competence is characterized.

***Key words**: partnership interaction, automobile and highway branch, professional competence, future specialist, readiness.*

Постановка проблеми. В умовах глобалізації й інтеграції всіх сфер життєдіяльності сучасного суспільства виникає актуальна необхідність в інтенсивному розвитку автомобільно-дорожньої галузі. Це пояснюється тим, що стан автомобільного транспорту й дорожньої системи в країні значною мірою зумовлюють результативність вирішення великомасштабних проблем, пов'язаних з переміщенням людей і матеріальних цінностей. Розвиток визначеної галузі в Україні регламентується насамперед дією таких державних законів: «Про автомобільний транспорт», «Про транспорт», «Про автомобільні дороги», «Про дорожній рух» та ін.

© М.С. Дем'яненко

Аналіз актуальних досліджень. Як свідчить аналіз публікацій, в останні роки виявляється стійкий інтерес науковців до різних аспектів реформування автомобільно-дорожньої галузі в Україні. Так, у проведених наукових дослідженнях розкрито: транспортну політику в країні та шляхи наближення її до норм Європейського союзу (Т. Дяченко, О. Ємельянова, М. Камола, Х. Клімкевич, Д. Прейгер, М. Пугачов, Т. Сирийчик, О. Собкевич, О. Філіпенко, А. Фурнальські та ін.), шляхи підвищення ефективності автомобільних перевезень (А. Воркут, Є. Нагорний, В. Холявко та ін.), методику оцінювання конкурентоспроможності та якості транспортних послуг (С. Абалонін, Г. Бондаренко, Т. Василенко, О. Криворучко, В. Шинкаренко, Л. Юсупова та ін.) тощо.

Однак, як свідчать висновки фахівців, стан автомобільно-дорожньої галузі в Україні вимагає суттєвої реконструкції. Зокрема, авторами брошури «Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу», створення якої було ініційовано Аналітико-дорадчим центром Блакитної стрічки за сприянням Європейського Союзу, наголошується, що на сьогодні транспортний сектор економіки України задовольняє лише базові потреби економіки й населення в перевезеннях, а рівень безпеки, показники кількості та якості перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на довкілля не відповідають більшості міжнародних вимог. Також у державі спостерігається відставання в розвитку транспортних технологій та транспортної системи, яка не відповідає стандартам і вимогам ЄС та характеризується значним відставанням в стані інфраструктури й обладнання. Крім цього, зростає відставання темпів розвитку транспортної мережі й поліпшення якості автомобільних доріг від динаміки розвитку автомобілізації країни в цілому. Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. Цей факт підтверджують дані про те, що в Україні в середньому за добу в автомобільних катастрофах гине більше 20 людей та отримує травми близько 200 учасників дорожнього руху. Кількість загиблих на 100 автомобілів в Україні значно перевищує відповідні числа в інших країнах: порівняно з Польщею – в 2,5 рази, Францією – у 5 – 6 разів, Швецією – 10 – 11 [6, с. 14, 46].

На основі визначених у державних нормативних документах і працях фахівців недоліків в автомобільно-дорожній галузі розроблено план невідкладних заходів, спрямованих на їх подолання, а також обґрунтовано стратегію подальшого розвитку цієї галузі. У вирішенні поставлених завдань особливе місце посідає підвищення профе-

сійної компетентності фахівців автомобільно-дорожнього профілю. Вивчення праць з цієї проблеми дозволило визначити, що науковцями досліджувалися різні її аспекти, однак формування готовності майбутніх фахівців автомобільно-дорожньої галузі до партнерської взаємодії як складника їхньої професійної компетентності не було предметом окремого наукового пошуку. Проте аналіз основних професійних функцій та обов'язків цих фахівців засвідчує, що процес їхньої фахової діяльності передбачає встановлення різноманітних комунікативних зв'язків з різними діловими партнерами, що вимагає від них вияву готовності до розбудови з ними партнерської взаємодії. Це підтверджує актуальність обраної проблеми дослідження.

Мета статті – висвітлити проблеми формування готовності майбутніх фахівців автомобільно-дорожньої галузі до партнерської взаємодії як складника їхньої професійної компетентності.

Виклад основного матеріалу. Як зазначається науковцями, транспортні шляхи сполучення почали виникати ще на етапі становлення первісної людської спільноти, коли стародавня людина усвідомила важливість зручних переходів з одного місця на інше, що примушувало її вдосконалювати звірині стежки або прокладати шляхи за новим напрямом. Значно пізніше дороги почали покривати різними матеріалами, що дало змогу підвищити їх якість. Найдавніше покриття, що існувало у вигляді жердяних настилів, належить до III тисячоліття до н.е. Важливо також зазначити, що нова доба у використанні шляхів розпочалася із винаходом за 4 – 5 ст. до н.е. колеса, яке є одним із найважливіших технічних досягнень людства. Найстаріший колісний віз, який було створено приблизно до 4000 р. до н.е., було знайдено в Махенджо-Даро на території сучасного Пакистану [1; 5].

Отже, можна підсумувати, що історія людства невід'ємно пов'язана з історією розвитку автомобільно-дорожньої справи. Причому можна констатувати, що з кожним роком її значення тільки зростає. З огляду на це значно підвищуються вимоги до підготовки фахівців для цієї сфери професійної діяльності. Тому основним завданням сучасної вищої освіти, зокрема вищої технічної освіти, є її переорієнтація на формування й розвиток у майбутніх фахівців професійної компетентності, що забезпечує адекватну вимогам часу якість фахової підготовки.

У контексті дослідження професійна компетентність особистості визначається як результат оволодіння нею необхідними професійними компетенціями. У свою чергу, поняття «професійна компетенція» розуміється як попередньо задана вимога (норма) до оволодіння

людиною певних знань, умінь, якостей, необхідних їй для продуктивної професійної діяльності.

Як установлено, науковцями (І. Зимня, В. Щадриков та ін.) визначаються різні види даних компетенцій. У дослідженні ми керувалися ідеями фахівців з цього питання, висловленими в межах проекту «Налаштування освітніх структур в Європі», який спрямований на реалізацію цілей Болонської угоди. Відповідно до цих ідей, кожний майбутній фахівець має оволодіти загальними та спеціальними компетенціями. До складу загальних компетенцій входять:

1) інструментальні – включають когнітивні здатності, технологічні, лінгвістичні й комунікативні вміння;

2) міжособистісні – забезпечують індивідуальні здатності, пов'язані з культурою вияву своїх емоцій, вміннями формувати стосунки з іншими людьми, здатністю до критичного осмислення реальності й до самокритики, соціальні навички, що забезпечують соціальну взаємодію та співпрацю, вміння працювати у групі, брати на себе соціальні та етичні зобов'язання;

3) системні – передбачають поєднання розуміння, відношення й знання, що дозволяє сприймати співвідношення частин цілого, оцінювати місце кожного з компонентів у системі, а також здатність особи планувати зміни з метою вдосконалення наявної системи та конструювання нових систем.

Спеціальні компетенції розглядаються на двох рівнях – бакалавра і магістра. На першому з них особа повинна виявляти здатність демонструвати знання основ навчальної дисципліни, вміти використовувати її методи і техніки дослідження, методи критичного аналізу, оцінювати якість досліджень у певній предметній галузі, розуміти результати спостережень та експериментальних способів перевірки наукових теорій. На другому рівні випускники ВНЗ повинні опанувати предметну сферу на більш високому рівні: володіти новітніми методами та технологіями наукового пошуку, знати новітні теорії та їх інтерпретацію; критично відстежувати та осмислювати розвиток теорії та практики; оперувати методами незалежного дослідження та вміти пояснювати його результати на високому науковому рівні тощо [2]. Важливо наголосити, що оволодіння студентами визначеними компетенціями може відбуватися тільки у процесі їхньої взаємодії з іншими людьми.

Як зазначає І. Зимня, взаємодія є основою та умовою встановлення різних зв'язків між об'єктами, зокрема й причинно-наслідкових. Взаємодія людей (професійна, навчальна тощо) характеризується

також такими важливими характеристиками, як усвідомленість та цілеспрямованість. Саме ці характеристики визначають дві протилежні форми взаємодії між людьми: партнерство (співробітництво) та протистояння (суперництво) [3, с. 58].

Партнерська взаємодія у професійній сфері передбачає рівність її учасників у сприйнятті один одного, прагнення кожного з них щиро й відкрито висловлювати свої думки та бажання, не принижуючи власну гідність і гідність іншої людини. В основу партнерської взаємодії покладено взаєморозуміння, взаємодовіра, взаємоповага між людьми. Як наслідок, фахівець, який формує стосунки з партнерської позиції, сприймається іншими як бажаний співрозмовник, з яким не тільки приємно спілкуватися, але й набагато простіше вирішувати складні виробничі питання, ніж з тією людиною, яка не готова до конструктивного діалогу.

Порушуючи проблему формування готовності студентів до партнерської взаємодії в професійній діяльності, наголосимо, що у визначенні цієї готовності нами використано ідеї Т. Круковської [4, с. 88 – 89]. На підставі цього зазначена готовність розуміється як система психічних станів та особистісних властивостей людини, які забезпечують її оптимальну взаємодію з різними учасниками професійної діяльності. Було також зроблено висновок про те, що структура готовності майбутніх фахівців автомобільно-дорожньої галузі студентів до партнерської взаємодії в професійній діяльності містить такі компоненти:

1) мотиваційно-цільовий (виявляється в позитивному ціннісному ставленні до інших людей та до взаємодії з ними, прагненні до успішної колективної діяльності);

2) когнітивний (містить знання суті партнерської взаємодії, основ розбудови взаємовідносин з іншими людьми на суб'єкт-суб'єктній основі, правил ділового спілкування, стратегій попередження конфліктних ситуацій та за необхідністю їх успішного вирішення тощо);

3) комунікативно-практичний (виявляється через вміння здійснювати конструктивну взаємодію, спрямовану на ефективне виконання поставлених виробничих завдань на основі співучасті, співтворчості, співуправління у фаховій сфері, вміння адекватно транслювати своєму партнерові необхідну ділову інформацію та сприймати, розуміти повідомлення від нього, вміння прогнозувати реакцію партнера в різних ділових ситуаціях тощо);

4) рефлексивно-особистісний (забезпечує вміння людини контролювати свої емоційні вияви, слова та дії у спілкуванні з інши-

ми людьми, правильно тлумачити вербальні й невербальні сигнали від ділових партнерів та адекватно на них реагувати; наявність у неї необхідних особистісних якостей: доброзичливості, уважності, толерантності, емпатійності тощо).

Висновки і перспективи подальших досліджень. На основі вищезазначеної бінарної класифікації професійних компетенцій та визначення суті партнерської взаємодії сформульовано висновок про те, що готовність студентів до такої взаємодії з майбутніми колегами щодо професійної діяльності є важливим складником їхньої професійної компетентності. Це зумовлює необхідність здійснення цілеспрямованого формування в майбутніх фахівців автомобільно-дорожньої галузі готовності до партнерської взаємодії. У майбутньому науковому пошуку планується визначити й обґрунтувати педагогічні умови, які забезпечують успішність цієї підготовки.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Бабков В.Ф.* Развитие техники дорожного строительства / В.Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 1988. – 272 с.
2. *Головань М.С.* Компетентнісна модель випускника економічного ВНЗ напряму підготовки «Фінанси і кредит» / М.С. Головань // Проблеми інженерно-педагогічної освіти: зб. наук. праць. – Вип. 22 – 23. – Харків: УІПА, 2009. – С. 46 – 53.
3. *Зимняя И.А.* Педагогическая психология: учеб. / И.А. Зимняя; изд. второе, доп., испр. и перераб. – М.: Университетеская книга, Логос, 2007. – 384 с.
4. *Круковская Т.Ю.* Формирование готовности студентов к групповому взаимодействию в процессе решения учебных общетехнических задач: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.08. – Омск, 2006. – 197 с.
5. *Любченко В.А.* Транспорт і шляхи сполучення: конспект лекцій / В.А. Любченко, Г.Р. Фоменко, І.В. Мусієнко. – Харків: ХНАДУ, 2010. – 70 с.
6. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / [Ч. Клімкевич, Т. Сирийчик, А. Фургальські та ін.]; за ред. М. Свєнчіцкі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.