



Мальцев Алексей Александрович родился в 1945 г. в Иркутской области. Получил высшее военное и экономическое образование в Военно-политической академии им. В.И. Ленина.

В СГУПСе с 1991 г.: доцент, заведующий кафедрой «Экономическая теория и антикризисное управление», с 1995 г. профессор, декан факультета «Мировая экономика и право».

Имеет более 90 научных и методических работ по вопросам экономического развития, маркетинга, ценообразования, проблемам экологии, совершенствования учебного процесса в вузах.



Истомин Леонид Григорьевич родился в 1948 г. Окончил Новосибирский государственный университет по специальности «Экономическая кибернетика», с присвоением квалификации «экономист-математик». После окончания НГУ служил в Вооруженных Силах.

С 2000 г. работает в СГУПСе на должности профессора кафедры «Экономическая теория и антикризисное управление», а с 2002 г. выполняет обязанности заместителя декана по методической работе факультета «Мировая экономика и право». С июля 2007 г. исполняет обязанности заведующего кафедрой «Таможенное дело».

Имеет более 70 научных и методических работ по проблемам экономики труда, антикризисного управления.

УДК 378.147

А.А. МАЛЬЦЕВ, Л.Г. ИСТОМИН

ГЕНЕЗИС ФОРМИРОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ПРАВОВЫХ ЗНАНИЙ У ВЫПУСКНИКОВ СГУПСА

Структурная реформа на железнодорожном транспорте выдвигает новые требования к системе подготовки специалистов, как с позиции требований рынка, так и с позиций восприятия информации. С одной стороны (требование рынка), требуется готовый специалист, обладающий не только знаниями, но и умениями и определенными навыками. Работодатель с целью экономии затрат не дает возможности и времени на приобретение этих навыков и умений. Корпоративные интересы железнодорожного транспорта предполагают, чтобы специалист был не только хорошим инженером, но и хорошим управленцем, способным самостоятельно принимать решения по хозяйственным вопросам в соответствии с требованиями рынка.

С другой стороны (восприятие информации), стремительно возрастает скорость «старения» информации. Современные профессиональные знания стареют не вместе с людьми, как это было раньше, а значительно быстрее. Если ранее знаний, полученных специалистом в вузе, в основном хватало на всю дальнейшую трудовую жизнь, так как радикальные технические изменения происходили примерно через 35–40 лет, то в современных условиях для пополнения и обновления теоретических знаний требуется 8–10 лет, практических знаний — 4–5 лет, а в наиболее развитых отраслях — 2–3 года.

Эти два важнейших процесса предполагают выделить два приоритетных направления в системе профессионального образования специалистов железно-

дорожного транспорта, отвечающих современным корпоративным требованиям и задачам. *Первое направление* — расширение правовой и экономической составляющих в формировании знаний, умений и навыков специалиста. *Второе направление* — изменение подходов к формам и методам обучения.

1. Расширение правовой и экономической составляющих связано с введением на транспорте новых управленческих систем. Транспортное производство выступает как объект рыночных отношений, от эффективной деятельности которого зависит нормальное функционирование и развитие всех обслуживаемых транспортом отраслей народного хозяйства, поэтому правовые и экономические аспекты управленческой деятельности в транспортном комплексе приобретают особую актуальность. Действовавшая ранее в нашей стране система централизованного планирования с ее строгими командно-административными, распределительными методами и приемами рухнула. Транспортная политика в условиях реформирования экономики и изменения системы управления транспортом нуждается в определении основных направлений деятельности, учитывающих особенности отдельных видов транспорта, баланс общенациональных и региональных интересов, тактические и стратегические задачи развития системы хозяйствования страны.

Актуальность рассмотрения правовых и экономических аспектов в управлении железнодорожным транспортом объясняется следующими причинами:

- принципиальной неприспособленностью институтов и традиций власти к решению новых задач, сопутствующих развитию рыночных отношений, а также нехваткой подготовленных кадров;
- отсутствием правовой и нормативной базы новых экономических и политических отношений, которые вступили в противоречие с прежней практикой ведения в условиях социалистической плановой экономики;
- политическим и экономическим противостоянием, которые необходимо учитывать при принятии решения.

Сегодня каждая предпринимательская структура, а железнодорожный транспорт не является исключением, должна принимать любые производственные решения в рамках действующего законодательства и укрепления позиций фирмы на рынке. Специалист должен принимать обоснованные решения в области инвестиций, снижения издержек, ценообразования, управления персоналом, новых эффективных схем доставки грузов, снижения риска хозяйственной деятельности и в других направлениях.

В условиях реформирования железнодорожного транспорта усиливаются взаимодействия железных дорог с внешней средой: клиентурой, банками, посредниками-экспедиторами, конкурентами, поставщиками, правительственными органами, региональными администрациями, СМИ, контактными аудиториями и др. Изменяющаяся внешняя среда железнодорожного транспорта накладывает на аппарат управления железными дорогами особую ответственность при принятии решений.

Для того чтобы сохранить свои позиции на транспортном рынке и в перспективе, следует изучать более тщательно спрос на перевозки не только в количественном, но и в качественном разрезе с учетом тенденции производства и перехода к выпуску другой, более конкурентоспособной продукции и изменении нормативных актов.

Небольшие транспортные компании и фирмы, поставив главной целью получение прибыли, могут упустить обеспечение необходимого качества обслуживания, допустить нарушения безопасности перевозок. Учитывая то обстоятельство, что транспорт является весьма капиталоемкой отраслью, мелкие компании без государственной поддержки при существующей налоговой политике не могут разрабатывать и реализовывать серьезную маркетинговую стратегию, в том числе и по модернизации, замене и пополнению технических средств, которые в настоящее время устарели и физически и морально.

По данным руководителей ряда компаний-операторов, специализирующихся на перевозке различных родов грузов, проводимая тарифная политика на железнодорожном транспорте и продекларированные в 1998 г. инвестиционные скидки для компаний-операторов до настоящего времени не позволяют активно вкладывать капитал в приобретение и строительство подвижного состава. Это происходит вследствие длительного срока окупаемости подвижного состава, а также в итоге увеличения тарифа перевозок нефти и нефтепродуктов, снижения вагонной составляющей. Инвестиционная привлекательность универсальных грузовых вагонов существенно ниже, чем специализированного подвижного состава, причем обусловлено это тарифной политикой ОАО «РЖД».

Обновление производственно-технической базы отрасли может быть при оптимальном использовании ресурсов (денежных, материальных, топливных и др.) линейных предприятий железнодорожного транспорта и нахождении внутренних ресурсов, а прежде всего, при создании благоприятных условий для привлечения внутренних и внешних инвестиций, в том числе и банковских. Решение инвестиционных задач только за счет повышения тарифов нереально в условиях конкуренции с другими видами транспорта.

Как мы видим, на пути построения конкуренции на железнодорожном транспорте возникают множество вопросов, которые необходимо учесть и разрешить, только лишь комплексный или системный подход в решении данных задач может обеспечить хорошие результаты. Сейчас невозможно спрогнозировать долгосрочное развитие конкурентной среды на железнодорожном транспорте. Более чем вековой опыт существования железных дорог в мире доказывает, что это благоприятная среда для развития коррупции, а высокие «издержки доступа» всегда оплачивали потребители.

Рыночную экономику не удовлетворяет традиционный подход к планированию расходов на основе укрупненных нормативов на ограниченное число измерителей из-за недостаточной экономической обоснованности этих нормативов. Полученные, как правило, опытно-статистическим методом применяемые нормативы имеют слабую связь с технологическими процессами. Требуются более тонкие инструменты управления трудовыми, материальными, фондовыми и денежными ресурсами, адекватные стоящим перед транспортом задачам.

Рассматривая железнодорожный транспорт как многофункциональную систему, основными звеньями которой являются обособленные структурные подразделения, объединяющиеся в железнодорожные узлы, регионы управления и целые железнодорожные направления, предлагается новый подход разработки модели управления эксплуатационными расходами железнодорожного полигона и транспорта в целом.

Для получения эффективных результатов коллективной деятельности на основе принятия управленческих решений необходимо не только распределять

обязанности, но и скоординировать взаимодействие людей, техники и ресурсов, ориентировать весь производственный процесс на конечный результат. Именно эту функцию и должна выполнять любая хозяйственная структура железнодорожного транспорта. При формировании вариантов иерархических структур управления железных дорог в новых экономических условиях необходимо учитывать основные свойства организационных структур: активность деятельности, целеустремленность, целостность, распределенность усилий, разбиение процессов деятельности организации, проявление организационной структуры управления.

Для эффективного развития корпорации необходимо создать единые требования или систему корпоративных стандартов. Наличие такой системы позволит подчинить деятельность каждого руководителя и работника задачам и целям корпорации, исключить возможность субъективного влияния на качество предоставляемых услуг.

Необходимо выделить следующие стандарты: стандарт организации грузовых перевозок, стандарт организации пассажирских перевозок, стандарт организации перевозок в собственном подвижном составе, стандарт инновационной деятельности, стандарт управления качеством, стандарт организации транзитных и международных перевозок, социальный стандарт, стандарт управления персоналом.

2. На всех уровнях обучения, подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов железнодорожного транспорта необходимо использовать современные методики и образовательные технологии. Традиционные образовательные технологии, ориентированные на процесс передачи знаний от обучающего (как носителя знаний) к обучаемому в определенном объеме, которого было достаточно для выполнения профессиональных обязанностей в течение если и не всей жизни, то на достаточно длительный период, уже не могут удовлетворять общественные потребности в полном объеме. В современных условиях, требующих фактического обновления знаний и умений несколько раз в течение периода активной трудовой деятельности, возникла проблема непрерывного профессионального образования, постоянного обновления знаний, повышения квалификации. Именно это обстоятельство послужило причиной и основанием для принятия концепции непрерывного образования, которая ориентирует на широкое внедрение в учебный процесс современных, отвечающих требованиям времени, образовательных технологий и методик.

В отличие от традиционных обучающих технологий, основанных на доведении преподавателем устоявшейся учебной и научной информации до студента, новые обучающие технологии должны были формировать не только знания, умения и навыки, но, что более существенно, вооружать студента методологией познания — способами, формами и методами «добывания» знания. Такие возможности открывает методика модульного обучения.

Модульное обучение — это своеобразная образовательная методика с теоретическим, методическим и техническим обеспечением.

Основу методики модульного обучения составляет принцип проблемного обучения, реализация которого позволяет преподавателю создавать проблемные ситуации, давая в необходимых случаях объяснение содержания наиболее сложных понятий и фактов.

Следует отметить, что вопросы проблемного образования всегда были в поле зрения педагогической общественности, но особую роль и значимость приобрели в последнее время. Педагог в «информационном обществе» перестает выступать перед обучаемыми в качестве источника первичной информации. Он превращается в посредника, облегчающего получение и усвоение большого объема профессиональной информации.

Преподаватели, работающие в проблемной системе обучения, затрачивают значительно больше времени, волевых усилий, энергии, чем их коллеги, реализующие преимущественно *информационно-описательный* принцип преподавания. В то же время использование принципа проблемности позволяет повысить производительность труда обучаемых, способствует освоению ими большего объема знаний в единицу времени. И самое главное — под воздействием этого принципа происходит формирование личности, владеющей методологией научно-познавательной деятельности. В свою очередь, овладение методологией научного познания, навыками самостоятельного отбора, систематизации и усвоения информации оказывает *положительное влияние на социальную и профессиональную адаптацию личности*.

Модульное обучение есть процесс формирования системы знаний, умений и навыков, сконцентрированных вокруг главных целевых установок и представленных в едином виде (модуле).

В широком смысле обучающий модуль — это информационная структурно-логическая система, предназначенная для решения задачи обучения с заданным уровнем и объемом знаний, обеспечивающая целенаправленную подготовку обучаемых к определенному виду служебной деятельности. В узком смысле модуль — это часть целого в системе обучения, четко определенная функциональными свойствами. Учебный модуль (дидактическая единица) есть элемент знания, умения, навыка, несущий признак новизны для обучаемого и требующий входного, промежуточного и итогового видов контроля.

Современные учебные планы, о какой бы специальности не шла речь, обязательно должны:

- быть гибкими, обеспечивающими возможность специализации в широких областях, закладывать предпосылки для повышения квалификации в соответствии с меняющимися потребностями мира труда и самой личности;
- содержать знания, востребованные как на рынке образовательных услуг, так и на рынке труда, прежде всего в том его секторе, где формируются потребности в наиболее квалифицированных кадрах;
- обеспечивать подготовку специалистов как по стратегическим направлениям, так и в соответствии с текущими потребностями;
- сочетать фундаментную и инновационную подготовку.

Таким образом, обобщенная модель специалиста должна включать:

- представление о целях деятельности специалиста;
- представления о тех функциях, к выполнению которых он должен быть подготовлен, о результатах подготовки компетентного специалиста и его индивидуальных качествах, которые должны быть сформированы как профессионально важные;
- представления о нормативных условиях, в которых эта деятельность должна протекать;
- навыки принятия решений, связанных с деятельностью;

- навыки работы с информацией, обеспечивающей успешность деятельности;
- формирование представлений о личностном смысле деятельности.

Вполне очевидно, что конкретная модель по конкретной специальности будет отличаться целями, функциями, компетенциями, качествами, знаниями, решающими правилами и критериями достижения цели, информационным обеспечением.

Именно с учетом реализации этих направлений на базе СГУПС (НИИЖТа) 4 июля 1995 г. был создан факультет «Мировая экономика и право», который первоначально назывался «Международный коммерческий факультет». Первый набор (по согласованию с Министерством путей сообщения РФ и Академией внешней торговли) составлял 26 человек и подготовка студентов велась по одной специальности – «Мировая экономика». В настоящий момент факультет ведет подготовку студентов по шести специальностям: «Мировая экономика»; «Юриспруденция»; «Финансы и кредит»; «Антикризисное управление»; «Социально-культурный сервис и туризм»; «Таможенное дело».

Кафедры факультета располагают профессионально-подготовленным и опытным профессорско-преподавательским составом: средний возраст — 43,6 года; средний научно-педагогический стаж — 18,4 года; 60 % — педагоги высшей квалификации, имеющие ученую степень или ученое звание; 68 % являются штатными работниками. С учетом привлекаемых преподавателей процент преподавателей с учеными степенями (званиями) составляет более 67 %, а процент докторов наук (профессоров) около 15 %, что соответствует критериальным значениям государственной аккредитации специальностей.

На выпускающих кафедрах: «Государственно-правовые дисциплины», «Гражданско-правовые дисциплины», «Уголовно-правовые дисциплины», «Экономическая теория и антикризисное управление», «Мировая экономика и туризм», «Финансы и кредит», «Таможенное дело» занятия со студентами проводят руководители областной администрации, служащие территориального органа Федеральных агентств и служб, судебных, прокурорских, правоохранительных и таможенных органов города Новосибирска и Сибирского федерального округа.

За весь период существования факультета по очной форме обучения подготовлен 1 495 специалист по новым, востребованным рыночной экономикой специальностям, в том числе за счет бюджетных средств подготовлено 96 специалистов (из них 43 по целевому набору для Зап.-Сиб., Юж.-Ур., Красноярской, Вост.-Сиб. и Забайкальской ж.д.). Выпускники всех специальностей факультета являются специалистами широкого профиля, способными ускорить процессы реформирования железнодорожного транспорта, разрабатывать комплексные программы и инвестиционные проекты реструктуризации подразделений железнодорожного транспорта.

В настоящий момент по всем шести специальностям на факультете обучается почти 2000 студентов (70 учебных групп). На факультете проводится работа по воспитанию ответственного отношения студентов к учебе. Текущая успеваемость и итоги сессий являются предметом постоянного влияния на заседаниях кафедр и совета факультета. Успеваемость студентов МЭП в отчетный период находилось на достаточно высоком уровне и составляет: количественная – 82–87 %; качественная — 54–57 %. В отчетах Государственных аттестационных комиссий отмечается высокий уровень подготовки студентов-выпускников. Более 80 % студентов-очников сдают государственные экзамены и защищают выпускные квалификационные работы на «хорошо» и «отлично». Особенно следует отме-

нить постоянный рост выпускников, получающих дипломы с отличием, так, в 2002 г. их было 29, а в 2006 г. – 79.

Руководство факультета координирует работу кафедр по повышению квалификации профессорско-преподавательского состава, осуществляемую по кафедральным планам, согласованным с учебным отделом. С 2002 по 2006 г. 9 человек защитили диссертации на соискание ученой степени кандидата наук; 119 человек повысили квалификацию, за этот период практически каждый преподаватель прошел переподготовку, что соответствует требованиям Минобразования и Минтранса РФ.

В состав факультета входят 9 кафедр: «Государственно-правовые дисциплины»; «Гражданско-правовые дисциплины»; «Уголовно-правовые дисциплины»; «Экономическая теория и антикризисное управление»; «Мировая экономика и туризм»; «Финансы и кредит»; «Таможенное дело»; «Английский язык»; «Русский и восточные языки».

Профессорско-преподавательский состав этих кафедр проводит занятия не только на факультете «Мировая экономика и право», но и по многим юридическим и экономическим дисциплинам на всех факультетах СГУПС, способствуя эффективному формированию экономических и юридических знаний, умений и навыков у выпускников СГУПС.