

**Корекція парадигм вузівського педагогічного процесу з метою прискорення професійного зростання інженера залізничного транспорту**

*У статті висвітлено основні напрями оновлення та передбачення належної психолого-педагогічної підготовки майбутніх інженерів залізничного транспорту до формування комунікативності як професійної якості та органічної складової управлінської культури. Аналізуються концептуальні парадигми та актуальні проблеми професійної підготовки інженерів залізничного транспорту у вищих навчальних закладах. Обґрунтовуються напрями, умови оновлення цього процесу з урахуванням сучасних ринкових умов та особливостей розвитку в цих умовах залізничної галузі. На основі результатів аналізу наукової літератури визначено й обґрунтовано особливості парадигмальних змін та їх вплив на формування професіоналізму майбутніх залізничників.*

**Ключові слова:** комунікативність, конфліктологія, професійна підготовка, управлінська культура.

*Постановка проблеми у загальному вигляді...* Професійна підготовка інженерних кадрів перебуває у стані глибоких кількісних і якісних змін: постійно збільшується кількість кафедр і спеціальностей, студентських контингентів, оновлюються навчальні плани і освітні стандарти, з'являються нові профілі інженерної підготовки.

Ці зміни мають стати втіленням у вищій інженерній освіті тих фундаментальних демократичних цінностей та нових якісно партнерських інтеграційних зв'язків, які дають можливість поставити на якісно новий рівень викладання навчальних дисциплін, особливо фахової й культурологічної підготовки.

*Аналіз досліджень і публікацій...* Різні аспекти цих проблем, зокрема формування комунікативної культури сучасного інженера, привертають увагу багатьох дослідників. Особливий інтерес представляють наукові праці А. Афанасьєва, А. Берга, І. Блауберга, М. Вебера, І. Герчикової, О. Ігнатюк, І. Ладенко, О. Пономарьова, О. Столбова, О. Романовського, Ф. Тейлора, А. Файоля, Ф. Хміля, Г. Щюкіна та ін.

Науково-теоретичні та організаційно-прикладні основи професійної діяльності достатньо розроблено та висвітлено в працях: Є. Березняка, В. Бондаря, Л. Даниленко, М. Дарманського, Г. Дмитренка, Г. Єльнікової, Л. Калініної, В. Козлова, В. Лутая, Л. Макаренка, В. Маслова, В. Олійника, С. Пікельної, Н. Підбуцької, О. Пономарьова, В. Семиченко, Д. Тимохи, Т. Шаргун, Є. Хрикова, Т. Шамової, Є. Ямбурга та ін.

Важливі аспекти суб'єкт-об'єктної парадигми професійної підготовки досліджуються В. Авер'яновим, Б. Бакуменком, А. Буреґою, В. Гамаюновим, М. Згуровським, В. Князевим, О. Коваленко, В. Луговим, В. Малиновським, Н. Нижник, В. Огаренком, О. Скідним, Л. Товажнянським, В. Шандриковим, С. Шевченком та ін.

Найбільш вагомий внесок у розроблення методологічних, науково-теоретичних засад підготовки інженерних кадрів в Україні зробили такі вчені, як М. Білинська, М. Данько, В. Луговий, В. Пономаренко, О. Романовський, Т. Чернишенко, Л. Шипіліна та ін.

*Формулювання цілей статті...* Отже, мета статті – висвітлення нових парадигм та комунікативно-управлінських напрямів професійної підготовки інженерів залізничного транспорту в умовах практичного входження в європейське освітянське середовище.

*Виклад основного матеріалу...* На наших очах відбувається становлення нової історичної епохи, яка потребує інших, фундаментальних засобів професійного мислення і поведінки, створення усе чіткішого уявлення про те, що жоден окремо взятий індивід або нація без всезагальної кооперації не можуть створити умови для повноцінного життя на принципах безпеки та справедливості. Всюди відчувається необхідність більш глибокого пізнання суті й визнання в усьому (і в житті, і в професії) ролі людського фактора.

Тому як ніколи актуальним і найважливішим для професійної педагогіки є висновок академіка С. Гончаренка про те, що професійну підготовку не можна сьогодні розглядати лише як навчальну підготовку до чогось (до професії, спеціальності тощо) [1, с.2].

Однією з найважливіших складових такої фундаменталізації, на його думку, особливо професійної підготовки «технарів», яка без гуманітарних знань з людської культури до кваліфікованої професійної діяльності просто неможлива. Отже, першим у системі

фундаментальності професійної підготовки будь-якого спеціаліста з вищою освітою було й залишається знання про людину [1, с.2].

У чому ж має полягати корекція парадигм професійної підготовки інженера залізничного транспорту сьогодні?

*По-перше*, перехід на нові парадигми професійної підготовки майбутніх інженерів залізничного транспорту (далі – ЗТ) в Україні має відбуватися в умовах поступового впровадження особистісно орієнтованого навчання, модернізації спеціальної та культурологічної освіти, розширення можливостей її впливу на комунікативну й управлінську культуру інженера як важливу складову майбутньої професійної діяльності.

Саме система професійної освіти, її якісно нові цілі, принципи добору й систематизації професійних знань з фундаментальних технічних і гуманітарних дисциплін, їхнє взаємоузгодження сприяють досягненню нової якості професійної освіченості інженера, його компетентності, ерудиції, загальної й управлінської культури, що пов'язано зі змінами в системі життєвих цілей і цінностей інженера, коли сучасна динамічна молодь набагато швидше й легше сприймає ці цінності і з більшою готовністю керується ними у своєму житті й діяльності.

*По-друге*, зміни в розумінні змісту сутності професіоналізму інженера залізничної галузі.

Вивчення та аналіз практичної діяльності молодих інженерів залізничного транспорту дозволяє говорити про наявність певних труднощів на шляху розв'язання цих проблем, пов'язаних із подоланням протиріч між новими вимогами до інженерної праці і фаховим рівнем випускників залізничних вузів.

Розв'язання цих протиріч неможливе без виявлення суттєвих характеристик професіоналізму як наявності в інженера особливого інтелектуального фону, високої комунікативної культури, роль якої сьогодні особливо зростає, впевненості в собі, вміння успішно контактувати з людьми, без комплексу неповноцінності у спілкуванні, замикання в собі, зверхності та пихатості у взаєминах з колегами із виробничих колективів.

Основою професійної діяльності інженера залізничного транспорту є її стратегічний характер, націленість на максимальну ефективність, підвищення особистісного авторитету, повсякденне керування своїм професійним життям, ефективна реалізація внутрішнього потенціалу, раціоналізація інженерного мислення, інформаційний пошук, визнання значущості та результативності власної професійної діяльності.

*По-третє*, перетворення студентського життя в середовище гармонійного співжиття й професійної співтворчості, шанування культури спілкування й успіху в просуванні до вершин професіоналізму,

Втім, наш попередній аналіз інженерної практики дозволяє стверджувати: причиною низької результативності інженерної діяльності є недостатньо високий рівень комунікативної культури інженерів. Динаміка рівня сформованості цього складного особистісного професійного утворення схильна останні роки більше до зниження, ніж до зростання у переважній більшості інженерів, що опитувалися нами. Це пояснюється тим, що не всі резерви професійної підготовки інженерних кадрів використовуються з метою професійного росту.

Одним із головних пріоритетів «Закона про вищу освіту» України є прагнення побудувати орієнтовану на людину, відкриту для всіх і спрямовану на максимальну ефективність професійну підготовку інженера залізничної галузі, в основі якої лежить комунікативна раціональність, висококультурна комунікативна практика, прагнення до взаєморозуміння та узгодження поглядів, розвитку особистого авторитету, гідності, совісті, внутрішньої незалежності, визнання прав окремої особистості, культури кожного громадянина, що відкриває найширші можливості для виявлення справжнього професіоналізму інженера залізничної галузі, суспільного визнання його соціальної значущості.

Всі ці якості характеризують персонологічний (особистісно центрований) концептуальний підхід до професійної підготовки інженерних кадрів, який має відбуватись від першого до останнього курсу вузівського навчання. Тільки за умови відповідної організації міжособистісних стосунків майбутній інженер зможе виявити потім у своїй професійній діяльності самобутність, своєрідність і неповторність власного «Я». Такий концептуальний підхід до професійної підготовки спеціалістів залізничної галузі є прогресивною тенденцією розвитку ще з часів становлення залізничної галузі.

Звернемося на підтвердження такого підходу до прикладів визнання вказаних професійно важливих якостей конкретними особистостями в історії зародження та розвитку залізничної галузі.

Сергій Дем'янович Карейша (народився на Полтавщині), професор і директор Інституту інженерів шляхів сполучення імператора Олександра I, інженер шляхів сполучення, присвятивши себе залізнично-дорожній діяльності, виконував обов'язки інженера для технічних занять при конторі служби шляхів, начальника дистанції та помічника головного інженера служби шляхів. Із 1880 по 1895рр.. служив у товаристві Південно-Західних залізниць у якості начальника дистанції,

старшого інженера служб шляхів та інженера для технічних занять при управлінні товариства в Санкт-Петербурзі. У 1895 р. перейшов на службу до товариства Московсько-Ярославської залізниці помічником головного інженера з будівництва Вологодсько-Архангельської лінії. У 1898 р. перейшов до товариства Московсько-Казанської залізниці як уповноважений правління в Санкт-Петербурзі з технічних питань. У 1903 р. С. Карейша був призначений помічником керівника експлуатаційного відділу управління залізниць Міністерства шляхів сполучення. У 1901 та 1902 рр. був прикомандирований до інспекції Імператорських поїздів.

Окрім службової діяльності, Сергій Дем'янович завжди займався навчально-педагогічною. Ще у 1895 р. в Інституті інженерів шляхів сполучення Імператора Олександра I був удостоєний звання ад'юнкта інституту і тоді ж призначений штатним ад'юнктом. З 1896 р. став професором кафедри залізничних доріг. У січні 1911р. обраний директором цього ж інституту.

За пропозицією С. Карейші до навчальних планів підготовки інженерів весь час включалися нові предмети або розділи, які набули широкого розвитку у першій половині ХХ ст.: залізобетонні конструкції та мости, повітроплавання, електричні двигуни, автомобільна справа, депо та залізничні майстерні. Протягом 1912-1913 рр. ним були переглянуті усі основні програми обов'язкових курсів. Курси боротьби зі сніговими заметами на залізних дорогах набули світового визнання, ставши класичними. Значної модернізації зазнали програми підготовки спеціалістів не тільки з предметів залізничної справи. Наукові інтереси професора С. Карейші були пов'язані не тільки з практичними питаннями залізничних доріг, але й присвячені людинознавчим питанням інженерної діяльності [2, с.68].

Завжди вважалося, що найвагомішим важелем впливу на будь-який розвиток виробництва є людський фактор, що соціальна цінність людини впливає на розвиток залізничного транспорту більше, ніж усі інші фактори й чинники в цілому. Про це свідчать багато фактів та імен з розвитку залізничного транспорту України, який очолювали інженери залізничного транспорту, ставши відомими діячами навіть у наші часи, і які завдяки новаторському хисту надали потужний імпульс розвитку української Залізниці.

Найяскравішим прикладом підтвердження цього слугує особистість колишнього Міністра транспорту та зв'язку України, Генерального директора Укрзалізниці – Георгія Миколайовича Кірпи, який як інженер-управлінець нової генерації за короткий час довів, що навіть у тих умовах, коли сфера безпосереднього державного управління залізничним транспортом звужується, оскільки зменшується кількість господарських об'єктів, які функціонують на базі державної форми власності, можна, за певних умов, успішно реалізувати і господарсько-організаційну, і соціальну, і контролюючу, і координаційну функцію залізничної галузі на користь людині, народу України і держави.

Ми переконані, що пройде небагато часу й суспільство належним чином оцінить інноваційний досвід розвитку залізничного транспорту Георгія Миколайовича Кірпи, досвід на випередження, про який уже багато знають і використовують у багатьох країнах світу.

Навіть поверховий аналіз «секретів» новаторської, інноваційної інженерно-управлінської практики показав: найважливішими рисами їх праці була інноваційність як сутнісна характеристика життя й діяльності заради суспільства і окремої людини, відсутність у процесі розвитку залізничної сфери кризи цілі, кризи якості, кризи партнерських стосунків з вираженою духовно-етичною домінантою, присутність особливої форми діалогу з людьми, висока інформованість влади про стан малого й великого залізничного господарства, відповідне забезпечення ресурсами, гармонізація інженерної діяльності відповідно до інтересів народу, створення умов для добровільної співпраці усіх підрозділів залізниці з урахуванням історичних, економічних, екологічних, географічних і демографічних особливостей, етнічних і культурних традицій.

Ці та інші постаті, які високопрофесійно працювали інженерами в минулому, а потім стали державними діячами-новаторами змогли довести, що професійне середовище на залізничному транспорті можна і потрібно будувати на основі цілеспрямованого формування і стимулювання продуктивного зв'язку в роботі інтелектуально-творчого стилю взаємин з людьми, що найбільше відповідає логіці ринкових перетворень на залізничному транспорті, сприяє прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси залізниць та споживачів їх послуг.

Сьогодні на залізничному транспорті з'являється багато сміливих і талановитих людей, молодих керівників виробництва. Процес входження їх до владних структур вищих органів влади вимагає формування у них якісно нової управлінської культури з точки зору правової

компетентності й професіоналізму, державницької позиції, творчості, інтелектуальних можливостей, нарешті – моральної комунікативності.

На думку доктора технічних наук, професора Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут» професора Ю. Зіньковського [3], на цьому шляху треба, щоб нас не спіткала загрозлива небезпека. Вона в тому, аби наші перетворення не виявилися лише поверхневими, косметичними. Вони повинні бути такими, щоб досягти основної мети – надати молоді можливість надійного працевлаштування з допомогою сучасної професійної освіти на основах вільного вибору закладу освіти та її високої якості.

Досліджуючи результативність професійної підготовки інженерів залізничної галузі під кутом зору розглянутих нами парадигм, ми використали суттєві показники, зокрема для вивчення стану комунікативної культури, структурні елементи професора О. Пономарьова [5, с.176].

Зібрані нами дані свідчать, що з 236 опитаних інженерів залізничної галузі сформована комунікативність як висока комунікативна готовність до роботи у професійному та соціальному середовищі – 14%;

- психічна усталеність – 19%;
- знання психології та етики спілкування, володіння навичками управління професійною групою чи колективом – 12%;
- розуміння природи інженерного конфлікту, грамотно управляти ним задля того, щоб мінімізувати напруженість у відносинах з людьми – 11%;
- знання загальноприйнятих норм поведінки і моралі у міжособистісних стосунках, створення умов до їх дотримання – 24%;
- уміння адекватно сприймати співробітників, мовленнєвого спілкування з ними – 31%;
- здатність будувати взаємини в системі «керівник-підлеглий» на основі спільних інтересів – 26%;
- володіння методами складання технічних завдань на проектування – 41%;
- вміння формувати і підтримувати належний психологічний клімат і корпоративну культуру в колективі – 17%.

Такий стан можна пояснити відсутністю професійної спрямованості навчальних предметів, методичної роботи залізничних вищих навчальних закладів на підготовку інженера як фахівця, особистість якого належить до інтелігенції соціально-професійної групи.

У сучасних умовах комунікативність інженера залізничного транспорту, за О. Романовським, означає: професійну кваліфікованість, здатність професійно здійснювати всі види інженерної діяльності, спрямованість інженера на професійне співробітництво, діалог, комунікативну взаємодію; розвинену здатність володіння літературним і діловим письмом і усним мовленням рідною мовою; володіння, як мінімум, однією з найпоширеніших в світі іноземних мов; уміння розробляти технічну документацію і користуватися нею, уміння користуватися комп'ютерною технікою і іншими засобами зв'язку та інформації, включаючи телекомунікаційні мережі; знання психології і етики спілкування, володіння навичками управління професійною групою або колективом [5, с.173].

Ключова проблема полягає в ставленні викладачів, які готують інженерів залізничної галузі, до визначення головного результату своєї викладацької діяльності. Ним має стати для викладача не тільки наявність знань і технологій навіть найсучасніших, а відповідність викладання меті випереджального, а не наздоганяючого розвитку студента (П. Саух), означає, що професійне середовище університетів повинно стати середовищем становлення успішної особистості, інженера-професіонала [5].

Для забезпечення якості професійної підготовки інженера залізничної галузі, на думку Ю. Зіньковського, є, принаймні, дві причини, які змушують сучасну професійну школу педалювати проблеми духовного виховання студента, вважаючи їх базовими під час придбання ним професійних знань. Перша полягає в тому, що у «техніків» два завдання – виготовлення засобів та об'єктів технологічної культури і участь у створенні гуманітарного фундаменту і гуманних механізмів взаємодії матеріального і духовно-особистісного. Це пов'язано з тим, що епоха технологій повинна бути забезпечена готовністю людства до їх безпомилкового сприйняття на благо, а не на зло. Учасники «виробничого» процесу повинні формувати у потрібному напрямі суспільну думку, приймати участь у створенні філософських аспектів технологічного розвитку світу, піднесення значущості в сучасному і майбутньому потужному технологічному середовищі таких категорій як законність, мораль, порядок, без чого в умовах дії потужної техніки суспільство ризикує зіткнутися з громадянською та економічною нестабільністю.

Ще один наслідок «не виховання» робить його громадсько небезпечним.

Минуле століття було часом техніки, його досягнення – дослідження космосу, атомна енергія, радіоелектроніка, обчислювальна техніка, Інтернет та ін. Однак вони не виключили війн,

міжетнічних і релігійних конфліктів, законнепослух, беззаконня, тероризму. Таким чином, у сфері моральності, духовності – малий прогрес, у сфері технології – зростаючий. Щоб звести ці два начала, змусити їх працювати один на одного, умиритворити два різні компонента – природознавчий і гуманітарний, тобто гармонізувати складові людського буття, система освіти повинна бути суттєво деформована імперативністю, в неї має бути моральне виховання [3].

Отже, вузівський педагогічний процес має бути заснованим на парадигмі примата людських цінностей – природа, людина в ній, її здоров'я, культура – над технологіями, які повинні лише слугувати цьому всьому.

У історії громадсько-культурних рухів другої половини XIX ст., що мали місце в Україні, пріоритетом професійної вищої школи є випускник з гармонійно розвинутими соціально-суспільними, духовно-інтелектуальними якостями і глибокою професійною підготовкою.

Останнє – не є кінцевим, сталим, а здатне змінюватися протягом життя фахівця у зв'язку зі зміною особистих запитів і неминучим прогресом технологій. Перші два компоненти (соціальні і духовні) повинні бути ґрунтовними, постійно діючими, незмінними, такими що представляють собою духовний стрижень особистості, інваріантний до різних умов її прояву. Зрозуміло, що їх досягнення вимагає більш відповідальних і більш безпомилкових педагогічних зусиль, ніж утилітарне професійне навчання.

Можна з подивом констатувати, що сьогодні відсутні наразі конкретні критерії та показники, за якими можна більш-менш надійно та об'єктивно оцінювати якість вищої освіти, якість закладу освіти, якість випускника, якість професійної підготовки інженера залізничного транспорту. У визначенні основної компоненти його професіоналізму більше професійної сліпоти й соціальної наївності.

*Висновки та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі...* Таким чином, на підставі аналізу науково-педагогічної літератури, фіксованого спостереження за професійною діяльністю інженерів залізничної галузі, вивчення досвіду професійної підготовки в сучасних вузах виявлено показники, які характеризують:

- присутність у вищому навчальному закладі особливої форми діалогу викладачів і студентів, висока інформованість про стан малого й великого залізничного господарства, відповідне забезпечення ресурсами, гармонізація управлінської діяльності відповідно до інтересів студентів, викладачів і замовників-роботодавців, створення умов для добровільної творчої співпраці усіх підрозділів університетів;

- нове професійне мислення, зміна застарілих шаблонів, догм, стереотипних установок, уявлень викладачів стосовно вузівського педагогічного процесу з підготовки висококваліфікованих інженерів залізничного транспорту, націленість на випередження і передбачення майбутнього ЗТ, створення нових концепцій і нових педагогічних технологій, презентація престижу та популярності професії інженера ЗТ;

- набуття в процесі професійної підготовки навичок праці з електронними пристроями, з інтернет-ресурсами, «швидше, ніж писати» (М. Козяр);

- максимальний розвиток комунікативної культури студентів на основі науково достовірних і принципово нових психолого-педагогічних знань з урахуванням особливостей інженерної діяльності;

- формування внутрішньої готовності студентів до безперервного продуктивно-креативного професійного самонавчання впродовж життя;

- психолого-педагогічна підготовка майбутніх інженерів залізничного транспорту, яка стосується розвитку комунікативності, соціальної психології, культури управління, конфліктології, ефективної взаємодії тощо.

Водночас проведене дослідження не вичерпує всіх аспектів розглянутої проблеми. Подальшого вивчення потребує такий напрям, як оновлення концептуальних підходів до формування майбутнього інженера залізничного транспорту.

#### **Список використаних джерел і літератури:**

1. Гончаренко С. У. Фундаменталізація освіти як дидактичний принцип / С. У. Гончаренко // Шлях освіти. – 2008. – № 1. – С. 2–6.
2. Зенько С. В. «Труд и надежда». Сергей Демьянович Карейша (1854-1934) / С. В. Зенько [Электронный ресурс]. – Режим доступу: [http://www.institute-spb.standardsite.ru/userdata/files/07-04\\_Zenko.pdf](http://www.institute-spb.standardsite.ru/userdata/files/07-04_Zenko.pdf)
3. Зінковський Ю. Ф. Якість освіти – запорука громадської довіри до ВНЗ в контексті сучасних завдань педагогіки / Зінковський Ю. Ф. // Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право : зб. наук. праць. – 2010. – № 2(6). – С. 17–20.
4. Романовський О. Г. Вимоги до інженера-професіонала / Конфліктне спілкування в інженерній діяльності: навч. посіб. / О. Г. Романовський, О. С. Пономарьов, Н. В. Підбуцька. – Х. : НТУ «ХП», 2014. – 293 с.

5. Саух П. Ю. Сучасна освіта: портрет без прикрас: [монографія] / П. Ю. Саух. – Житомир : Вид-во ЖДУ ім. І. Франка, 2012. – 382 с.

**Spysok vykorystanykh dzherel i literatury:**

1. Honcharenko S. U. Fundamentalizatsiya osvity yak dydaktychnyy pryntsyyp / Honcharenko S. U. // Shlyakh osvity. – 2008. – № 1. – S. 2-6.

2. Zen'ko S. V. «Trud y nadezhda». Serhey Dem'yanovych Kareysha (1854-1934) / S. V. Zen'ko [Elektronnyy resurs]. – Rezhym dostupa: [http://www.institute-spb.standardsite.ru/userdata/files/07-04\\_Zenko.pdf](http://www.institute-spb.standardsite.ru/userdata/files/07-04_Zenko.pdf)

3. Zin'kovs'kyu Yu. F. Yakist' osvity – zaporuka hromads'koyi doviry do VNZ v konteksti suchasnykh zavdan' pedahohiky / Zin'kovs'kyu Yu. F. // Visnyk NTUU «KPI». Politolohiya. Sotsiolohiya. Pravo : zbirnyk naukovykh prats'. – 2010. – № 2(6). – S. 17–20.

4. Romanovs'kyu O. H. Vymohy do inzhenera-profesionala / Konfliktne spilkuvannya v inzhenerniy diyal'nosti: navch. posib. / O. H. Romanovs'kyu, O. S. Ponomar'ov, N. V. Pidbut's'ka. – Kh. : NTU «KhPI», 2014. – 293 s.

5. Saukh P. Yu. Suchasna osvita: portret bez prykras: [monohrafiya] / P. Yu. Saukh. – Zhytomyr : Vyd-vo ZhDU im. I. Franka, 2012. – 382 s.

**Аннотация**

**Роман Сущенко**

**Коррекция парадигм вузовского педагогического процесса с целью ускорения профессионального роста инженера железнодорожного транспорта**

*В статье изложены основные направления и перспективы психолого-педагогической подготовки будущих инженеров железнодорожного транспорта к формированию коммуникативности как профессионального качества и органической составной управленческой культуры. Анализируются концептуальные парадигмы и актуальные проблемы профессиональной подготовки инженеров железнодорожного транспорта в высших учебных заведениях. Обосновываются направления, условия обновления этого процесса с учетом современных рыночных условий и особенностей развития в этих условиях железнодорожной отрасли. На основе результатов анализа научной литературы определены и обоснованы особенности парадигмальных изменений и их влияние на формирование профессионализма будущих железнодорожников.*

**Ключевые слова:** коммуникативность, конфликтология, профессиональная подготовка, управленческая культура.

**Summary**

**Roman Sushchenko**

**Correction of Paradigms of University Pedagogical Process to Accelerate the Professional Growth of Engineers of Railway Transport**

*The article highlights the basic directions of renovation and prevision of proper psychologic-pedagogical preparation of the future engineers of railway transport to forming communicativeness as professional quality and organizational component of managerial culture. Conceptual paradigms and topical problems of professional preparation of engineers of railway transport in higher educational establishments have been analyzed. The directions, conditions of renovation of this process, taking into account modern market conditions and peculiarities of development under these conditions the branch of railway transport have been grounded. On the basis of the results of the analysis of scientific literature, the peculiarities of paradigm changes and their influence over formation of professionalism of the future railwaymen have been determined and grounded.*

**Key words:** communicativeness, conflictology, professional training, management culture.

Дата надходження статті: «24» вересня 2014 р.

УДК 37.091.2–053.6:37.015.31

**ОЛЬГА ФЛЯРКОВСЬКА,**  
аспірантка  
(м.Київ)

**Вплив педагогічних умов на процес творчої самореалізації підлітків**

*Стаття присвячена результатам дослідження опитування учнів загальноосвітніх навчальних закладів щодо формування готовності до творчої самореалізації у процесі позакласної виховної роботи. В статті акцентовано на необхідності формування творчої самореалізації у підлітковому віці. Зазначається, що сукупність педагогічних умов організації позакласних виховних заходів, позитивно впливають як на підлітка, так і на педагога щодо формування готовності до творчої самореалізації підлітків у процесі позакласної виховної роботи загальноосвітнього навчального закладу. Також наголошується на необхідності створення об'єктивних нових передумов для розробки принципово нових підходів до формування у підлітка готовності до діяльності, що забезпечує йому можливість більш повної і успішної творчої самореалізації. В статті зазначено, що в процесі формування готовності до творчої*