

**EDUCATION FOR CAREERS:  
TOWARDS THE FORMATION  
OF A SPECIALIST'S PROFESSIONALLY MOBILE**

*Collective monograph*

**ОСВІТА ДЛЯ КАР'ЄРИ:  
НА ШЛЯХУ ДО ФОРМУВАННЯ  
ПРОФЕСІЙНО МОБІЛЬНОГО ФАХІВЦЯ**

*Колективна монографія*

2015

**ББК 74.5**

**О 72**

Рекомендовано до друку вченою радою ХНУБА, протокол № 3 від 27.11. 2015 р.

**Рецензенти:**

**Подберезький М.К.** – доктор педагогічних наук, професор ХНПУ ім. Г.С.Сковороди

**Сопов В.П.** – доктор технічних наук, професор ХНУБА

**Авторський колектив:** С.О. Даньшева, Ю.В. Журавльов, Д.Л. Череднік

**О 72**

Освіта для кар'єри: на шляху до формування професійно мобільного фахівця[Текст]: колективна монографія / С.О. Даньшева, Ю.В. Журавльов, Д.Л. Череднік - Варшава: «Diamond trading tour», 2015. - 44 стр.

ISBN: 978-83-65207-54-8

The monograph is devoted to the comprehensive analysis of professional mobility, as well as the factors that call for the necessity to train professionally mobile engineers as a prerequisite of their successful career in future. The authors describe the system of forming professional mobility among engineering students in a technical university. The book is addressed to a wide circle of readers interested in professional mobility issues.

Монографія присвячена комплексному аналізу феномена професійної мобільності та фактори, які зумовлюють необхідність підготовки професійно мобільного майбутнього інженера, які будуватимуть успішну кар'єру. Описано систему формування професійної мобільності майбутнього інженера в умовах технічного університету. Книга призначена для широкого кола читачів, які цікавляться процесами професійної мобільності.

**УДК 378.1+316.444.5**

**ББК 74.5**

© С.О. Даньшева, Ю.В. Журавльов, Д.Л. Череднік

© «Diamond trading tour»

ISBN: 978-83-65207-54-8

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
БУДІВНИЦТВА ТА АРХІТЕКТУРИ

**С.О. Даньшева, Ю.В. Журавльов, Д.Л. Череднік**

**ОСВІТА ДЛЯ КАР'ЄРИ: НА ШЛЯХУ ДО ФОРМУВАННЯ  
ПРОФЕСІЙНО МОБІЛЬНОГО ФАХІВЦЯ**

*Колективна монографія*  
**Варшава**

**2015**

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
1. ПРОФЕСІЙНА МОБІЛЬНІСТЬ ЯК АКТУАЛЬНА ЗАДАЧА СУЧАСНОЇ ВИЩОЇ ОСВІТИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.....	7
2. ТЕОРЕТИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ СУТНОСТІ ТА СТРУКТУРИ ФЕНОМЕНУ “ПРОФЕСІЙНА МОБІЛЬНІСТЬ МАЙБУТНЬОГО ІНЖЕНЕРА”.....	11
2.1. Сутність професійної мобільності майбутнього інженера. ....	11
2.2. Структура професійної мобільності майбутнього інженера. ....	18
3. ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЯК ПРОСТІР ФОРМУВАННЯ ПРОФЕ- СІЙНОЇ МОБІЛЬНОСТІ. ....	23
3.1. Система формування професійної мобільності майбутнього інженера. ....	23
3.2. Науково-методичне забезпечення системи формування професійної мобільності майбутнього інженера. ....	25
3.3. Теоретико-методична підготовка викладачів до формування професійно мобільного майбутнього інженера ....	28
ВИСНОВКИ .....	32
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	33
ДОДАТОК А .....	40



## ВСТУП

Під впливом нових соціально-економічних умов і науково-технічної революції ринок праці трансформується та набуває певних особливостей, таких як високий рівень конкуренції, гнучкість, невизначеність, перехід від бюрократичної організації до адхократичної.

Тож, за теперішніх часів, перед молодими фахівцями постає інтегроване завдання, що утворюють процеси оволодіння високою кваліфікацією, та набуття «кар'єрних» компетенцій. Головна мета поставленого завдання – забезпечити адекватне реагування і здатність діяти в ситуації «невизначеності», а також здатність самостійно коригувати й реалізувати професійні плани.

Означена проблема є одним із напрямів науково-дослідної роботи, що здійснюється авторами монографії в рамках виконання теми «Методичні основи розробки системи управління якістю підготовки фахівців з автоматизованого управління технологічними процесами», державний реєстраційний номер 0113U005352, індекс УДК 387.172:331.36.

Проведені, авторами роботи, дослідження дозволяють стверджувати, що основою побудови молодими фахівцями успішної професійної кар'єри повинна стати орієнтація на професійну мобільність в умовах сучасного ринку праці. Однак, як показує соціальна практика, стихійно, під безпосереднім впливом соціального середовища такі якості формуються далеко не у всіх людей. Навпаки, значна їх частина відчуває великі труднощі при адаптації в соціальних, економічних, професійних умовах, що стрімко змінюються і тоді відсутність здатностей до мобільності стає серйозною соціально-психологічною проблемою особистості.

Так, наприклад, використовуючи дані емпіричних досліджень соціальної мобільності в Україні, представлені інститутом соціології НАН України, можна відзначити, що тільки 20% (!) зайнятого населення працює за фахом, а 42% молодих людей змінюють профіль своєї діяльності в перші два роки після закінчення навчального закладу. Крім цього, соціологи лабораторії Національного університету ім. І. Франка на підставі моніторингових досліджень стверджують, що демографічною групою, яка має значний потенціал професійної мобільності, виявляються переважно молоді люди віком 18 – 24 років. Вони, як правило, є найактивнішою частиною суспільства, оскільки мають намір реалізуватися найближчим часом (після закінчення навчального закладу, перекваліфікації, працевлаштування тощо). Для молоді найпомітнішою є стратегія «досягнення», оскільки 50,9% з них розраховують підвищити соціальний статус та поліпшити якість життя. Однак дослідники також зауважують на тому, що незважаючи на більш високий рівень мобільності молоді на ринку праці порівняно з іншими віковими категоріями все ж таки її динамізм виявляється не таким значним як необхідно для сучасного суспільства. Однією з основних причин не ефективного планування професійної кар'єри, на думку дослідників є відсутність(або низький рівень сформованості) у молодого фахівця готовності та здатності до різних типів мобільності, зокрема професійної.

Враховуючи соціально-економічну ситуацію та вимоги сучасного ринку праці, на рівні діючих документів, які регламентують політику держави в галузі освіти, (Закон України «Про вищу освіту», «Національна доктрина розвитку освіти в Україні в XXI столітті», Національна стратегія розвитку освіти в Україні на 2011-2021 роки

та інш.) одним з найважливіших завдань, поставлених перед вищою освітою стало “забезпечення сучасних і перспективних потреб народного господарства кваліфікованими, конкурентоздатними і професійно мобільними фахівцями”.

Мета даного видання ознайомити спеціалістів, магістрів, аспірантів із сутністю та особливостями структури професійної мобільності майбутнього інженера і теоретико-методологічними основами процесу формування професійно-мобільного фахівця в умовах технічного університету.

Видання призначено для категорії молоді, яка відчуває потребу у побудуванні успішної кар’єри.

## 1. ПРОФЕСІЙНА МОБІЛЬНІСТЬ ЯК АКТУАЛЬНА ЗАДАЧА СУЧАСНОЇ ВИЩОЇ ОСВІТИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ.

Генезис сучасного суспільства, що одержало назву інформаційного, супроводжується процесами глобалізації, інтеграції та інформатизації. Ці процеси викликають суттєві зміни в організації функціонування суспільних інститутів, зокрема, системи освіти. При цьому, деякі західні експерти вважають, що саме глобалізація є найбільш фундаментальним викликом з яким зіткнулася система вищої освіти за всю історію свого існування. Тож, яка сутність даного феномену? Британський вчений М. Уотерс глобалізацію визначив як соціальний процес, в якому обмеження, що накладаються географією на соціальний і культурний устрій, слабшають і в якому люди це ослаблення все більше усвідомлюють [115]. Така характеристика глобалізації вказує на появу нових соціальних відносин і принципів взаємодії та нової системи взаємозалежності в світовому соціальному просторі. Англійський соціолог Е. Гідденс пропонує розуміти глобалізацію як інтенсифікацію всесвітніх соціальних відносин, які поєднують відокремлені території на підставі подій, що відбуваються за багато миль одна від одної [109]. У такій інтерпретації глобалізація стимулює формування нового типу суспільства, заснованого на знаннях і новій системі соціальних відносин, що їх відновлюють і підтримують. На такій тенденції розвитку суспільств ще у середині 80-х років ХХ століття акцентував увагу відомий американський соціолог та один з авторів “інформаційної цивілізації” Е. Тоффлер. Вчений зазначав, що більшість компаній “третьої хвилі” вже не збільшують свої прибутки за допомогою “вижимання поту” зі своїх співробітників, головного значення набули інформація та творчість [100]. Активізація процесів перетворення знань на продуктивну силу, які є безпосереднім поштовхом розвитку економіки і суспільства, особливо в другій половині ХХ ст., ознаменувало формування цілісної системи наукових поглядів, яка отримала назву “економіка знань”. На думку Л. Федулової, професора Інституту економіки і прогнозування Національної Академії наук України: “...сьогодні концепція знань стала основною теоретичною базою політики зростання, вона розкриває нову роль і місце інтелекту людини у суспільстві”. Також вчена звертає увагу та те, що внаслідок синергічного ефекту глобалізації та технологічної революції в соціально-економічній сфері різних країн відбуваються фундаментальні зрушення, а їх проявом є зниження частки виробничого сектора і зростання сектора послуг, деконцентрація промислового виробництва, зміна структури його галузей тощо. Зазначені зрушення приводять до змін у структурі й характері зайнятості, значно впливають на стан ринку праці, формують нові тенденції його розвитку.[101]. За оцінками як західних, так і вітчизняних економістів, в умовах глобалізації та технічної революції дедалі актуалізується проблема скорочення попиту на некваліфіковану робочу силу. Наприклад, масове високотехнологічне виробництво вимагає збільшення частки інженерної праці у створенні продукції, порівняно із часткою праці робітника. “За даними обстежень домогосподарств, проведених в останні роки у розвинених країнах, рівень безробіття серед найменш кваліфікованих робітників є набагато вищий, ніж серед тих хто має відповідну освіту” [9]. Систематизація наукових досліджень щодо впливу процесу глобалізації на проектування педагогічних систем, зокрема на застосування – системи формування професійної мобільності дозволяє зробити низку висновків.

По-перше, глобалізація супроводжується “розмиванням” економічних, культурних та інших кордонів, що сприяє активному обміну людськими ресурсами і формує новий тип міжнародного працівника, який достатньо гнучко і швидко може пристосовуватися до вимог сучасного виробництва, здатний до переміщень у професійному полі, вміє працювати в команді та володіє навичками ефективної комунікації в рамках світової спільноти. Саме з цього типу працівників формується новий загін зайнятих в міжнародно-орієнтованому виробництві, яке під впливом низки чинників економічного і політичного порядку продовжує безперервно розширюватися і розвиватися. Отже в умовах глобалізації суттєво зростають міграційні потоки, що виводить нас на проблему підготовки фахівців до професійної мобільності.

По-друге, глобалізація, стимулює появу нових соціальних відносин, нових принципів взаємодії і нової системи взаємозалежностей в світовому соціальному просторі. Як, зауважують А. Беляєв і В. Лівшиц, “... організації XXI століття не будуть мати жорсткої ієрархії. Вони складатимуться з мобільних груп які утворюють конгломерати тимчасового характеру. Ці структури можуть перебудовуватися за необхідністю – подібна тенденція називається “адхократією” (від лат. ad hoc – для даної мети)” [6]. До такого висновку прийшов також О. Тоффлер «У постіндустріальному суспільстві бюрократія буде поступово витіснитися адхократією – структурою холдингового типу, що координує роботу багатьох тимчасових робочих груп, які виникають і припиняють свою діяльність відповідно до темпів змін середовища, яке оточує організацію». Майбутній адхократії будуть потрібні працівники, які володіють зовсім новими якостями. Виникне потреба в людях, які здатні швидко перенавчатися та наділені багатою уявою для вирішення проблем, які виникають вперше або є одиничними, адже такі ситуації вимагають від співробітника корпорації (майбутнього) діяти «не стандартно». Він повинен вміти виносити судження та приймати складні оціночні рішення, а не механічно виконувати «спущені згори» розпорядження, вміти вільно орієнтуватися серед багатьох завдань і організаційних обставин та вчитися працювати з колективом, що постійно змінюється. За таких умов особливого значення набуває здатність особистості адаптуватися до тимчасової співпраці [100].

Глобальна економіка детермінує також тенденцію до нових форм зайнятості, до віртуалізації та інтелектуалізації праці, власності, виробництва, що вимагає від майбутнього фахівця креативності, гнучкості, пластичності та адаптивності. Акцентуємо увагу та тому, що використання мережі INTERNET надало особливих ознак функціонуванню виробництва і тому професійна мобільність майбутнього фахівця може приймати не тільки фізичний характер, а також може бути віртуальною – так звана “телеробота”, коли місцезнаходження працівника вже не має значення.

По-третє, визначальною рисою глобалізації є її всеосяжність та системоутворююча роль у процесі формування “економіки знань”, завдяки чому особливого пріоритету набувають рівень освіти працівників, кваліфікація, професіоналізм та творча активність. Такі процеси вимагають здатності до постійного навчання та підвищення кваліфікації, а також готовності до самоудосконалення (зокрема самоосвіти) у тих випадках, коли способи виробництва або види продукції застарівають. За статистичними даними характерною ознакою інформаційної цивілізації є подвоєння інформації кожні три роки, а також поновлення переліку професій більш ніж на 50 % кожні сім років. Отже, для того щоб бути успішною, людина змушена змінювати місце



роботи в середньому 3-5 разів протягом професійної кар'єри. Слід звернути увагу, що вченими розроблена система індикаторів, які характеризують “економіку знань”. Одним з таких показників є здатність та готовність фахівців різного рівня кваліфікації (особливо вищої кваліфікації) до мобільної поведінки у професійному полі. Такі зовнішні фактори орієнтують освітні заклади, зокрема, ті які готують фахівців за VI та VII освітньо-кваліфікаційними рівнями до формування ООПМ.

Підвищення рівня освітнього потенціалу працівників, якого вимагає будь-яка галузь людської діяльності в інформаційному суспільстві, у науковій літературі називається “технологізацією” та, безпосередньо, супроводжується “технократизацією” суспільства, що формує особливі вимоги до інженерно-технічних працівників. Перш за все, це пов'язано із розширенням професійних функцій інженерної діяльності, наприклад, такими як маркетинг та менеджмент. Крім цього, різко зросла питома вага розумової і навіть творчої праці. На наш погляд, даний факт підтверджує необхідність вести підготовку інженера, здатного до професійної мобільності усередині своєї професії. Цей висновок підтверджується і словами В.А. Дцова, який говорить про «професійну поліфонію», або об'єднання низки професій в одну загальну галузь.

Професійна поліфонія характеризується розмиванням однієї області знань в безлічі спеціальностей. Все це приводить, як вважає учений, до того, що в інформаційному суспільстві слід говорити вже не про професію, а про виконання певного типу робіт, заняття, покликання.

“Поліпрофесіоналізм” інженерної діяльності, який замінив “монопрофесіоналізм” суттєво вплинув на поведінку фахівців у соціально-професійному просторі. Людина, як правило, в суспільному житті виконує кілька соціальних ролей, які утворюють, за термінологією Р. Мертона, «рольовий набір». В.А. Ядов в своїх дослідженнях відзначає, що об'єктивні соціально-економічні закономірності детермінують зміни у типах поведінки людей, тобто зміну ролей. Ми повністю поділяємо таку думку і вважаємо, що поліфункціональність інженерної діяльності сприяє розширенню соціального «рольового набору» фахівця і ми вважаємо цей процес також можна вважати окремим видом професійної мобільності інженера.

Отже, сьогодні від професіонала потрібне не тільки володіння ґрунтовними знаннями та вміннями за обраною спеціальністю, а саме головне бути готовим і здатним орієнтуватися в інформаційних потоках, освоювати нові технології, займатися самоосвітою, шукати і використовувати знання яких бракує або інші ресурси, тобто бути професійно мобільним, тобто професійна мобільність, повинна входити до “ідеології” професіоналізму, зокрема майбутнього інженера.

Проведений теоретичний аналіз дозволяє назвати фактори, які зумовлюють необхідність підготовки професіонально мобільних фахівців інженерно-технічної галузі. Тому що саме фактори як причини або рушійні сили будь-якого процесу, визначають його характер або окремі риси.

Емпіричні дані дослідників дозволяють стверджувати, що фактори, які зумовлюють необхідність мобільної поведінки фахівця у соціально-професійному просторі формуються в межах наявних інституціональних відмінностей конкретного суспільства та умовно їх можна поділити на об'єктивні та суб'єктивні [13].

Серед зовнішніх об'єктивних факторів слід виділити такі:

- формування інформаційного суспільства та “економіки знань”;

- формування світового ринку праці та лібералізація соціальних відносин;
- виникнення нових принципів професійної взаємодії і системи взаємозалежності в світовому соціально-професійному просторі;
- виникнення нових форм зайнятості, віртуалізація та інтелектуалізація праці;
- перехід виробництва у період домінування V-го технологічного устрою і початку реалізацій окремих наукових напрямів – VI-го, націленого на розвиток і застосування біотехнологій, нанотехнологій, генної інженерії, мембранних і квантових технологій, фотоніки, мікромеханіки, термоядерної енергетики та інших наукових досягнень;

До об'єктивних факторів індивідуального характеру відносяться демографічні показники (стать, вік, фізичні дані), рівень освіти, професійно-кваліфікаційні показники (статус професії, досвід роботи).

На суб'єктивному рівні (мікро-рівень) мобільність людини залежить від її ставлення до цього процесу, яке формується особистісними потребами, інтересами, ціннісними орієнтаціями.

Названі фактори зумовлюють такі можливі види професійної мобільності майбутніх інженерів. Перш за все, це професійна мобільність в полі однієї професії – професії інженера. Сучасні освітньо-кваліфікаційні вимоги до інженера встановлюють необхідність готовності до таких функцій: проектно-конструкторська, організаційно-управлінська, виробничо-технологічна, науково-дослідна. Другий тип професійної мобільності – це мобільність в полі здійснення інженерної діяльності. В умовах інформаційного суспільства межі класичної інженерної діяльності розширюють такі нові напрямки, як системотехнічна діяльність та соціотехнічне проектування. Крім цього, розвиток сучасних телекомунікаційних систем зумовлює появлення зовсім нового виду мобільності – віртуальної. Такі суттєві зміни у сфері інженерної діяльності виводять нас на третій тип мобільності – професійна мобільність в полі підвищення професіоналізму (постійне оновлення і модернізація знань, умінь, навиків, здатність до перенавчання і освоєння нові технології).

Отже проведений теоретичний аналіз дозволяє стверджувати, що реакція системи освіти на процеси глобалізації полягає у формуванні та розвитку у майбутнього фахівця професійної інтегральності, сучасних особистісних якостей, зокрема, конкурентоздатності, а також орієнтації його на набуття нових кваліфікаційно-професійних характеристик. Тож, за таких вимог до якостей майбутнього фахівця, задача освіти повинна складатися з низки чинників серед яких суттєвого значення набуває потреба у створенні умов, які дозволили б сформувати у студентів готовність до професійної мобільності.

## 2. ТЕОРЕТИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ СУТНОСТІ ТА СТРУКТУРИ ФЕНОМЕНУ «ПРОФЕСІЙНА МОБІЛЬНІСТЬ МАЙБУТНЬОГО ІНЖЕНЕРА».

Відпрацювання ефективних методик формування професійної мобільності майбутнього інженера вимагає комплексного аналізу його сутності та структури у різних аспектах (філософському, соціологічному, психологічному, педагогічному та ін.), адже даний феномен має складний інтегрований характер і ґрунтується на сукупності різних напрямків соціогуманітарних знань. Особливої актуальності даному напрямку дослідження надає той факт, що для педагогічної науки вивчення професійної мобільності є відносно новим напрямком досліджень, яке актуалізувалося лише у другій половині ХХ століття (до того ж категорія «мобільності» здебільшого виступала предметом соціолого-філософських досліджень).

### 2.1. Сутність професійної мобільності майбутнього інженера.

Аналіз наукової літератури вказує, що енциклопедичним підґрунтям для дослідників мобільності є праці професора Гарвардського університету П. Сорокіна, який трактував сутність соціальної мобільності, як «будь-яке переміщення індивіда або соціального об'єкту (цінності), тобто всього того, що створено або модифіковано людською діяльністю, з однієї соціальної позиції в іншу». Стверджуючи, що іпостасі соціальної мобільності чисельні, він вважав, що їх різноманіття може бути зведене до трьох основних форм: економічна, політична і професійна. Отже, згідно з концепцією П. Сорокіна, однією з форм соціальної мобільності є професійна мобільність, різновидами якої виступають міжпрофесійна і внутрішньо професійна мобільність, що їх виділяють з урахуванням багатовимірності соціального простору. Крім цього, вчений назвав два основні типи мобільності (горизонтальна й вертикальна) та її кількісні показники (інтенсивність мобільності, дистанція мобільності, абсолютний і відносний об'єм мобільності) [93].

Вивчення соціально-професійної мобільності продовжили три покоління американських вчених (С. Ліпсет, Р. Бендікс, О. Блау, О. Данкен, Г. Зеттерберг, Б. Барбер, Дж. Голдторп та ін.), які пропонували сутність соціальної мобільності розуміти, як процес переміщення індивідів або соціальних груп у межах соціальної ієрархії, поділ якої ґрунтується на таких критеріях, як дохід, рівень освіти, престижність професії» [105, 110]. Таке лаконічне трактування практично не відрізняється від даного П. Сорокіним, адже також не відбиває інтегрований характер професійної мобільності. Проте емпіричні дослідження соціально-професійної мобільності на різних етапах розвитку індустріального суспільства дали їм змогу зробити ряд висновків, які стали підґрунтям для уточнення розуміння соціальної мобільності. Зокрема, вчені встановили наявність кореляційного зв'язку між соціально-професійною мобільністю і зміною соціального статусу та впливовість рівня соціально-професійної мобільності на стабільність суспільства. Досить значущим став висновок про те, що в умовах зміни структури робочих місць, статусу різних професій, якими супроводжується розвиток індустріального суспільства значно зменшується прямиий вплив професії батька на професію сина в порівнянні з іншими опосередковуючими чинниками, серед яких вони назвали рівень освіти та особистісні здібності людини. По К.Девісу і У.Муру «вгорі» знаходяться найбільш здатні, гідні індивіди. Суспільство мотивує індивідів

просуватися до позицій, які «явно більш привабливі ніж інші» і які «вимагають особливих талантів і спеціальної підготовки, отже, функціонально більш важливі, ніж інші». Такі дані доводять обов'язкову присутність особистісної компоненти у структурі соціально-професійної мобільності.

Також важливим для викриття сутності професійної мобільності є висновок авторів ЗСМ-гіпотези (Дж. Голдторп, Р. Еріксон, «гіпотеза загальної соціальної мобільності»), про те що структурні зміни, які відбуваються в системі професійної зайнятості суттєво впливають на мобільність фахівця [106].

На те, що мобільна поведінка особистості відбувається не в стаціонарних умовах, а в умовах розвитку суспільства, вказує російський дослідник В.Льїн, який погоджуючись із визначенням соціальної мобільності, введеним П. Сорокіним, зазначає, що під час розвитку суспільства відбувається не тільки переміщення індивідів між статусними позиціями, а також трансформація і зміна статусних позицій з яких складається соціальний простір.

На думку чеського соціолога Н. Форманека, мобільність є спеціальною концепцією і методом соціології, що досліджує масові пересування індивідів (зокрема, страт і груп), які виникають з руху, зміни, розвитку соціально-класової структури і в її рамках [70].

Радянські вчені (Т. Заславська, Р. Ривкіна), розглядаючи мобільність з позиції класового підходу вважали, що основною функцією соціальної мобільності виступає процес перерозподілу робочої сили на ринку праці. Найбільш визнане тлумачення поняття соціальної мобільності було запропоновано М. Руткевичем: «соціальна мобільність містить у собі уявлення про будь-які процеси мінливості в соціальній структурі» [90]. Поряд з таким визначенням заслуговує на увагу підхід до розкриття сутності категорії мобільність, яке наводиться у роботах Т. Здравомислова і В. Ядова. Дослідники розглядають мобільність не стільки, як переміщення у просторі, скільки, як зміну свідомості та виникнення нових типів ставлення до праці [104].

Л.Рибникова і Л.Лесохіна розглядають поняття соціально-професійної мобільності з двох позицій, як необхідність:

- адаптуватися до реальних життєвих ситуацій, що зумовлюються зовнішніми умовами (відсутністю робочих місць, низькою заробітною платнею, побутовою невпорядкованістю тощо);
- самовдосконалюватися, на підставі вже набутого рівня грамотності, освіти та професійної компетентності [54].

Серед українських вчених проблемами соціальної мобільності займаються С.О. Макеєв, Т.М. Кузьменко, Л.О. Олесневич, М.І. Долішній, С.Й. Вовканич, С.М. Злупко, О. Симончук, Н. Ковалиско, С.М. Оксамитная та ін. [94].

Завдяки накопиченій фактологічній та теоретичній базі зараз ми маємо можливість зробити висновки щодо особливостей мобільності фахівців в Україні та усвідомити механізми здійснення соціальної мобільності особистості.

Так, на думку С.О. Макеєва у стратифікованих суспільствах, а інших просто не існує, винагорода у вигляді доходу, престижу та влади немовби закладена в конкретній позиції. Індивіди можуть володіти ними, рухаючись між позиціями. Процес переміщення між ієрархічно і функціонально організованими елементами соціальної структури (класами, верствами, групами та категоріями населення, позиціями)

називають соціальною мобільністю. Збільшити чи зменшити дохід, владу, престиж як результат переходу на іншу позицію, до іншої групи означає здійснити соціальну мобільність [61].

Досліджуючи соціологічний аспект мобільності фахівців з вищою освітою на українському ринку праці О. Симончук [92] виділяє вимушену та добровільну форми мобільності, при цьому відзначає, що сучасна картина соціально-професійної динаміки в Україні характеризується значним масштабом, інтенсивністю та інноваційним характером, а також різноманітністю та несподіваністю професійних траєкторій. Крім цього, вченою досліджено механізм міжпрофесійної мобільності фахівців з вищою освітою в сферу підприємницької діяльності. На її думку елементами такого механізму є:

- виникнення об'єктивної проблеми професійної ідентичності особистості;
- формування мотивації до зміни професії;
- прийняття рішення щодо переміщень у професійному просторі та виконання реальних дій для досягнення поставленої мети;
- адаптація і конструювання нової ідентичності.

Вивчення наукових робіт, в яких мобільність особистості досліджується як соціальний феномен дозволяє констатувати що «соціальна мобільність» тісно пов'язана з:

- переміщеннями фахівців у соціально-професійному просторі;
- зміною професійного самовизначення особистості (добровільна мобільність);
- «зміною позицій, обумовлених зовнішніми обставинами» (зміна структури виробництва, зміна вимог до рівня кваліфікації фахівця, відсутність робочих місць в регіоні, низький рівень заробітної плати, тощо), в такому випадку соціальна мобільність пов'язана із адаптацією особистості до реальних життєвих умов (вимушена мобільність).

Таким чином, соціологи до вивчення мобільності підходять з позиції соціальної структури, та її складових та розкривають її сутність через переміщення між статусними позиціями соціального простору. При цьому ці статусні позиції конституюються незалежно від індивіда, який їх займає.

Науковців у галузі психології (В.Ковальова, В.Тихонович, М. Шабонова, Л.Левченко, М. Дьяченко, Е. Зеер, Л. Кандибович та ін.), перш за все, цікавить психологічна готовність до зміни професії та причини, що дозволяють чи не дозволяють зламати традиційний стереотипи професійної поведінки. При цьому професійна мобільність розглядається ними як «здатність і готовність особистості достатньо швидко й успішно оволодівати новою технікою технологією, набувати нових знань і вмінь, що забезпечують ефективність нової професійної діяльності» [24, 29].

Л. Шевченко визначає професійну мобільність як психологічну готовність робітника, фахівця до розв'язання широкого кола виробничих завдань, здатність оперативно, швидко перебудовуватися залежно від ситуації. За такого підходу цілком вмотивованою є характеристика мобільності висунута Н.Мурадяном як засобу адаптації працівників до діяльності в умовах конкуренції та нестабільності на ринку праці. Такої ж думки дотримуються Ф.Гайсин і Ф.Фаїзов [12, 88].

Розглядаючи професійну мобільність як рушійну силу активності суб'єкта, Н.

Пряжников говорить, що у пошуку власного сенсу в обраній, засвоюваній та вже виконуваній трудовій діяльності й міститься змістовна характеристика професійного самовизначення особистості. Адже професійне самовизначення є основою формування професійної самосвідомості, розвиток і формування якої є одним із центральних моментів становлення професійно мобільного кваліфікованого робітника [87]. Слід відзначити, що звертаючись до проблеми самоактуалізації, науковці акцентують увагу на необхідності створення в суспільстві умов, які забезпечать саморозвиток і самовдосконалення «людини діючої», тобто такої, яка здатна до творчості і «надситуативної активності». Адже, людина здатна творчо діяти, розвивається і «виростає» протягом життя із людини, що весь час адаптується. Чи набуде професійна діяльність відтінок творчості, багато в чому залежить від самої людини. На необхідності розвитку творчого мислення, як основи професійної мобільності наголошує З.Решетова. Л.Рибнікова та В.Нефьодова.

Деякі психологи розкриваючи сутність професійної мобільності визначають її, як якість особистості. Так, наприклад, М. Кормільцева, визначає її, як інтегративну, цілісну якість суб'єкта діяльності, яка дозволяє йому орієнтуватися у динамічних професійних умовах з певним ступенем гнучкості [48].

Отже аналіз генезису становлення поняття «професійна мобільність» в психологічній науковій літературі дає змогу переконатися в тому, що ступінь динамічності фахівця, також ефективність і доцільність такої поведінки суттєво залежить від сформованості певних особистісних якостей. Ми погоджуємося з тими дослідниками, які вважають, що професійна мобільність – це соціальна дія, але не деперсоніфікована, а така що завжди пов'язана з певним психологічним станом особистості. Крім цього, психологи (С. Рубінштейн, Д. Узнадзе, В. Ядов та ін.) акцентують увагу на тому, що динамічна поведінка особистості має бути мотивованою та змістовно залежати від ціннісних орієнтації фахівця.

Вивчення поняття професійної мобільності в економіці пов'язане з розглядом її як елементу ринкової організації праці, а саме: відтворення трудових ресурсів, зміни професійного і кваліфікаційного статусу робітників як виробників та споживачів матеріальних благ.

М.Долішній та С.Злупко у своєму визначенні мобільності, зауважують, що в ринкових умовах мобільність охоплює як певну якісну характеристику трудового потенціалу, його здатність і готовність до зміни праці, швидкої адаптації в динамічних виробничих умовах і кон'юнктурі у сфері зайнятості, так і рух зайнятих у суспільно-му виробництві, внаслідок чого змінюється їх структура.

Досліджуючи професійну мобільність в умовах ринку праці, який швидко змінюється К. Сабір'янова звертає увагу на проблеми професійного вибору в умовах негативних економічних шоків. Грунтуючись на цьому вчена будує динамічну модель створення нового типу професій, що відповідає економічній теорії пошуку роботи. Дослідниця наголошує на тому, що локальні умови попиту та пропозиції праці відіграють суттєву роль у визначенні професійної мобільності робітників.

Л.Абдулліна, порушуючи проблему виникнення у молодого фахівця ускладнень при реалізації своїх можливостей, пропонує розглядати поняття «професійна мобільність» у контексті сучасного ринку праці. При цьому дослідниця вважає, що основою динамічної поведінки повинна стати широкопрофільна (загальну і професійну) підготовка та володіння набором «ключових компетенцій», які формують ядро

справжнього професіонала.

Згідно з теорією О. Білик, мобільність як актив людського капіталу, вимагає від індивіда набуття здатності якісно вдосконалюватись і швидко адаптуватись до нових умов життєдіяльності, а також спроможності до цілеспрямованої зміни свого соціального статусу, сфери зайнятості, виду трудової діяльності, робочого місця, території проживання та ін.

З огляду на вищезазначене, ми доходимо висновку, що вивчення професійної мобільності в економічному аспекті зосереджує увагу на професійно-кваліфікаційному підґрунті даного процесу, а також вмінні володіти ситуацією на ринку праці, адже зміна кількості і якості робочих місць вимагає витрат на підвищення кваліфікації, перепідготовку, адаптацію фахівців. Таким чином, на думку економістів професійна мобільність це таке соціально-економічне явище, реалізація якого стає підґрунтям раціонального використання фахівців.

Вивчення дослідження феномену професійної мобільності в соціологічному, економічному та психологічному аспектах дозволяє науковцям-педагогам застосовувати отримані дані для відпрацювання методик підготовки в вишах майбутніх фахівців соціально, психологічно і функціонально готових до усвідомленої динамічної поведінки у соціально-професійному просторі. Так, Ю. Каліновський, А. Львов, Л. Меркулова, Є. Іванченко та ін. пропонують професійну мобільність розглядати як інтегративну якість особистості, що обумовлює її готовність та здатність до «горизонтальних» і «вертикальних» переміщень, а також до самовдосконалення та самореалізації у соціально-професійному просторі. Дослідники С. Нужнова, В. Базаєв, О. Малигіна та ін. розглядають професійну мобільність, як оптимальний стиль діяльності або реагування на обставини, що склалися. Вивчаючи професійну мобільність педагогів Л. Амірова, також вважає, що це певний тип (спосіб) реагування особистості на оточуючу дійсність, але при цьому розширює попередні визначення характеризуючи професійну мобільність як екзистенціальну орієнтацію особистості та яка входить до її якостей як ціннісно-змістовний конструкт.

Особливу увагу ми приділили вивченню науково-педагогічних робіт, у яких розкрито сутність професійної мобільності працівників технічної галузі (І. Хом'юк, Л. Сушенцева та ін.). Так, Л. Сушенцева вважає, що професійна мобільність кваліфікованого робітника – це «інтегративна якість, що поєднує в собі: сформовану внутрішню потребу у професійній мобільності особистості, що є необхідною для успішності особистості в сучасному суспільстві, яка проявляється в діяльності і забезпечує самовизначення, самореалізацію в житті та професії; здібності та освітню основу професійної мобільності; самоусвідомлення особистістю власної професійної мобільності, сформоване на основі рефлексії готовності до професійної мобільності; прагнення особистості змінити не тільки себе, а й професійне поле та життєве середовище» [95]. Визнаючи ґрунтовність та значущість даного визначення, ми погоджуємося з тим, що професійна мобільність проявляється у діяльності та вимагає сформованості певних особистісних якостей. Проте, на нашу думку, таке трактування сутності даного феномену не розкриває інтегрованості даної категорії та її залежності від динамічних змін зовнішніх умов.

Серед російських дослідників свої роботи професійній мобільності майбутніх інженерів присвятили С. Капліна, Л. Меркулова, О.Малигіна, О.Архангельській,

О.Любімова. У цих роботах науковці висвітлюють професійну мобільність або, як особливий вид діяльності (О. Малигіна, О.Архангельській), або, як властивість особистості (Л.Меркулова, О.Любімова). Вивчаючи мобільну поведінку майбутніх інженерів С. Капліна, вважає, що це інтегративна характеристика готовності фахівця до успішної адаптації в умовах виробництва.

Слід відзначити, що проаналізовані підходи ґрунтуються на лінійній залежності зміни одного із змістових параметрів та не розкривають всієї специфіки змісту комплексного поняття «професійна мобільність». Це пов'язано з тим, що певний стиль діяльності визначається потребами і мотивами, а успішність її виконання визначається сукупністю факторів, зокрема, особистісними якостями. Людина, яка вдосконалюється може виконувати все більш складні професійні завдання. А внаслідок набуття більш високого рівня кваліфікації (професійне становлення) формуються нові завдання і способи їх розв'язання. Все це поповнює предметну область професії, удосконалює її операційно-технічну базу, систему знань і практичного досвіду. Крім цього, даний підхід до визначення сутності професійної мобільності не містить основи для її формування, тому що при визначенні враховуються лише причинні фактори, а формуючі фактори відсутні.

Зняти цю проблему дозволяє інтегрований підхід до розкриття сутності професійної мобільності. Так, дослідники (Б. Ігошев, Л. Сушенцева, І. Ларіонова та ін.) вважають, що професійна мобільність проявляється на двох рівнях: як конкретна форма чи вид діяльності, що дає змогу характеризувати людину як професійно мобільну («зовнішня» мобільність) і як сукупність певних особистісних властивостей людини («внутрішня» мобільність).

Л. Горюнова запропонувала розглядати професійну мобільність фахівця, як триплекс, що поєднує: якості особистості, діяльність людини, а також процес перетворення людиною самого себе та навколишнього професійного й життєвого середовища. Дослідниця зауважує, що цей феномен «варто вивчати на рівні особистісних якостей, на рівні характеристик діяльності та на рівні процесів перетворення власної особистості, діяльності, навколишнього середовища».

Ми погоджуємося з тими вченими, які вважають, що професійна мобільність це інтегрована категорія. Адже людина може бути мобільною, якщо володіє певним суб'єктивним ресурсом (особистісні та професійні якості), проте його мобільність може проявлятися лише в діяльності та говорити про ступінь і рівень мобільності особистості слід лише за умови її реалізації у діяльності. При цьому, зауважимо, що педагогами-науковцями уточнюється межі прояву професійної мобільності. Так, переміщення у соціально-професійному просторі (зміна професійно-соціального статусу, соціальної категорії та ін.), які характеризують мобільність в соціологічному аспекті, педагоги доповнюють галуззю професійної діяльності. Крім цього, професійна мобільність передбачає можливість освоювати не лише новий соціальний і професійний простори, а також новий освітній простір.

Узагальнюючи результати теоретичного вивчення сутності професійної мобільності у науковій літературі та спираючись на проведений теоретичний аналіз генезису його становлення в соціолого-економічній і психолого-педагогічній літературі пропонуємо таке розкриття її сутності.

***Професійна мобільність інженера це феноменологічно спостерігаємий, мо-***



**тивований процес із стійким зв'язком між його компонентами, який спрямований на усунення дисбалансу між об'єктивними вимогами виробництва і суб'єктивною позицією особистості в ньому.**

З нашої точки зору таке трактування дозволяє повністю розкрити сутність професійної мобільності з урахуванням всіх компонентів, які утворюють процес мотивованих змін у професійній життєдіяльності людини.

Теоретико-емпіричний аналіз, поданий у п. 2.1. доводить, що “професійна мобільність” за своїм змістом багатогранний процес, тому визначення компонентів його структури, так саме як й сутності, вимагає вивчення концептуальних позицій представників різних соціально-гуманітарних наук (соціологів, психологів, педагогів, економістів та інш.).

З погляду соціологів [45,52,61] головним джерелом інформації є респондент, а все, що пов'язане з його соціальним оточенням, є умовами та передумовами мобільності. Тому вчені-соціологи розглядають професійну мобільність як похідну від зовнішніх об'єктивних факторів (розвиток науки та виробництва, утворення нових галузей виробництва, зміна структури та правових форм виробництва, зміна статусу та утворення нових професій, характер мікросередовища), і від статусних характеристик (незалежних змінних) респондента та його сім'ї - професійний та освітній статус батьків, їхній дохід, місце проживання респондента до 15-річного віку (соціалізація в місті чи в сільській місцевості впливає на особливості формування ціннісних орієнтацій та прагнень), кількість братів і сестер, здобута респондентом освіта, статус першого місця роботи.

Уявлення про структуру професійної мобільності дозволяють розширити дослідження в галузі економічних наук. Так, на їх думку, крім рівня освіти, на мобільність суттєво впливають такі об'єктивні чинники: демографічна характеристика (стать, вік, фізичні дані), умови професійного середовища, кадрова політика, система професійної освіти [91].

Оскільки професійна мобільність опосередковується не тільки економіко-інституційними процесами на макрорівні, відносно яких фахівець виступає елементом (об'єктом) соціально-професійної системи, а й певними життєвими ситуаціями в яких він бере участь безпосередньо, як суб'єкт, то при аналізі структури професійної мобільності акцентуємо увагу на доцільності виділення окремими авторами в структурі професійної мобільності особистісних якостей (активність, креативність, готовність до дій тощо) і індивідуальних характеристик (потреби, інтереси, ціннісні орієнтації, моральні якості та інші визначальні мотиви). На цих компонентах зосереджуються також й психологи [48], які вивчають мобільність переважно з позицій взаємодій між соціально-професійними групами, зміни статусу, комунікативних процесів тощо.

Розглядаючи професійну мобільність з позиції формування готовності та здатності до неї майбутнього фахівця як одну з цілей освітнього процесу, науковці-педагоги повністю погоджуються з доцільністю введення до її структури “професійної” та “особистісної” складових. Проте, вони на відміну від соціологів та економістів, до побудови структури підходять більш деталізовано і тому в названих складових виділяють компоненти, які визначають особливості функціонування фахівця в обраному соціально-професійному просторі.

Отже, поданий аналіз доводить, що професійна мобільність фахівця як багатоконпонентне та міждисциплінарне поняття дослідниками структурується за допомогою множини різних компонентів. При цьому практично всі дослідники одностайні щодо двох компонентів у структурі професійної мобільності: професійного та соціально-особистісного. Слід звернути увагу на те, що запропоновані структури мають не досить точний характер та суттєво відрізняються за обсягом та складом. Тому проблема конструювання структури професійної мобільності вимагає вирішення цілої низки принципових питань, які ретельно розглянуті Даньшевою С.О. у роботах [18,19]. Перш за все, це уточнення трактування поняття “структура”, що є принциповим для вивчення феномена професійної мобільності. Адже структура як особлива якість досліджуваного об’єкта забезпечує йому стабільність у часі та просторі, а також тотожність та аналогічність при зміні станів.

Виходячи з того, що професійну мобільність детермінують протиріччя двоякого роду: 1) між особистістю та зовнішніми умовами життєдіяльності; 2) внутрішньоособистісні, то при визначенні структури професійної мобільності доцільно враховувати як характеристики об’єкта та взаємний зв’язок між ними, так і дію на систему зовнішніх факторів. Тож, ми пропонуємо структуру професійної мобільності розглядати як сукупність зовнішніх (стан оточуючого соціуму) та внутрішніх детермінант (підготовленість особистості). Підтвердженням справедливості нашого висновку є принцип детермінізму (О. Асмолов, Л. Божович, С. Рубінштейн), який трактується як дія зовнішніх причин через внутрішні умови і як дія внутрішнього через зовнішнє.

Крім цього, ми вважаємо за необхідне описати весь масив властивостей даного поняття. Інтегрований характер поняття «професійна мобільність» визначається тим, що воно ґрунтується на сукупності сутнісних характеристик особистості (професійних, психологічних, фізіологічних) може проявлятися лише у діяльності людини, здібність до якої набувається особистістю в освітньому закладі, шляхом самоосвіти, професійного становлення тощо. При цьому у більшості випадків професійна мобільність має позитивний відтінок (виключаючи випадки вертикальної низхідної мобільності). Крім цього, даний термін може бути застосований виключно до певної ситуації. Таким чином професійна мобільність це категорія:

- високого рівня інтегрованості;
- складається із сукупності дій, спрямованих на позитивний результат та ґрунтується на сукупності сутнісних характеристик фахівця;
- виявляється у певній професійній галузі та виникає за певних обставин (формує фактори професійної мобільності).

## 2.2. Структура професійної мобільності майбутнього інженера.

Професійна мобільність фахівця, в умовах єдиного європейського освітнього простору, відкриває для нього нові можливості в умовах європейського ринку праці, проте вона може бути реалізована **тільки** завдяки сформованості в особистості низки характерологічних ознак, які забезпечують професійну та функціональну підготовленість до динамічності у відповідному соціально-професійному полі. Таким чином, поряд з проблемою уточнення сутності професійної мобільності (див. п. 2.1.) у застосуванні до підготовки майбутнього інженера постає завдання виділення

її структури.

На основі проведеного теоретичного аналізу наукових робіт присвячених дослідженню професійної мобільності представниками різних наукових галузей, а також власних емпіричних досліджень авторами твору доведена доцільність введення до структури професійної мобільності майбутнього інженера таких компонентів:

- гносеологічний (система знань, інформаційні зв'язки і потоки в середині та зовні професійної діяльності необхідні професійно мобільному майбутньому інженеру);
- праксеологічний (способи організації діяльності, в тому числі пізнавальної, які сприяють ефективності процесу професійної мобільності);
- особистісний (здатності та якості особистості необхідні професійно мобільному фахівцю).

Для ефективної організації підготовки професійно мобільних випускників необхідно деталізувати запропоновану структуру професійної мобільності та узгодити її з освітньо-кваліфікаційною характеристикою спеціаліста (бакалавра, магістра) певного напрямку підготовки. Адже професійна мобільність не може бути сформована відокремлено від загальної професійної підготовленості випускника, тобто має бути її складовою. Виходячи з того, що діючі стандарти вищої освіти та розроблені відповідно до них ОПП та ОКХ формують вимоги до результатів освітнього процесу у форматі компетенцій, то деталізацію структури професійної мобільності майбутнього інженера ми пропонуємо розглядати як систему компетенцій, які забезпечують суб'єкту готовність та здатність до розв'язання професійних завдань, освоєння нових професійних досягнень, націленість на самоосвіту і професійний розвиток, готовність до соціальної мобільності, активності та креативності [18]. Виділені види компетенції є орієнтаційною основою професійної мобільності (ООПМ), та повинні входити, як структурні складові до груп компетенцій, зазначених в освітньо-кваліфікаційній характеристиці (ОКХ) для певного напрямку підготовки.

Конкретизуємо зміст ООПМ для майбутніх фахівців напрямку підготовки "Автоматизація та комп'ютерно-інтегровані технології", які навчаються у Харківському національному університеті будівництва та архітектури (ХНУБА) [21].

Для розв'язання поставлених завдань нами вивчалися:

- нормативні документи (Національна рамка кваліфікацій, Довідник кваліфікаційних характеристик, посадові інструкції інженера, а також ОКХ підготовки інженерів спеціальності спеціальності «Автоматизоване управління технологічними процесами», напрямку "Автоматизація та комп'ютерно інтегровані науки", у яких визначено кваліфікаційні вимоги та критерії їх оцінювання, характеристика видів робіт та завдань, які повинен виконувати інженер);
- думка провідних фахівців інженерно-технічного профілю щодо задач, сутності та структурно-функціональної спрямованості інженерної праці, а також їх професійних та соціально-особистісних якостей.

Також ми взяли до уваги, представлений у наукових публікаціях, закордонний досвід оцінки компетентності вже діючих фахівців та випускників ВНЗ.

На основі вивчення теоретичних робіт [43, 102, та ін.] та проведених [19] емпіричних досліджень, ми зробили висновок що інженер це кваліфікований фахівець,

який практикує у сфері практичних застосувань результатів наукових досліджень (виявлених у дослідженні закономірностей, сформульованих теорій і гіпотез, розроблених пояснювальних і функціональних моделей). До основних видів інженерної діяльності (ІД) відносяться: проектно-конструкторська; виробничо-технологічна; організаційно-управлінська; експлуатаційна; науково-дослідна (для магістрів). Тож, фахівець інженерно-технічної галузі – є професія універсального типу, яка затребувана майже усіма галузями економіки, а саме:

- галузі у яких традиційно застосовуються інженерно технічні працівники (виробництво, проектування, сфера споживання, наука та дослідження);
- галузі для яких застосування інженерно-технічних працівників є новітнім напрямком (маркетинг, менеджмент).

Отже діапазон соціально-професійної мобільності інженерно-технічних працівників досить широкий. Наприклад, горизонтальна професійна мобільність інженера, як перехід працівника від однієї соціальної позиції до іншої, що знаходиться на тому ж рівні (соціальному прошарку) або територіальне його переміщення (зміна місця проживання), визначається у межах основних видів та функцій ІД. Вертикальна професійна мобільність інженера визначається посадовою ієрархією, в залежності від одержаного освітньо-кваліфікаційного рівня. Наприклад, на виробництві структура кар'єрної вертикалі інженера така: майстер – начальник цеху – головний спеціаліст – завідувач відділом (лабораторією) – керівник виробничого закладу.

Успішність позначеного діапазону професійної мобільності майбутнього інженера вимагає відповідної соціально-гуманітарної, природничо-наукової, професійної та практичної підготовленості. Крім цього, актуальним завданням при визначенні змісту ООПМ є сформованість певних соціально-особистісних якостей інженера. Якщо виходити з класифікації типів професії (за Клімовим Є.О.), то професію інженера перш за все можна віднести до технономічного (предмет праці – технічні системи, матеріали енергія) та сігномічного (предмет праці – знакові системи, інформація) типів. Крім того, інженер зобов'язаний виконувати функції керівника колективу (починаючи з посади) майстра, то професію інженера також можна віднести до соціономічного типу (предмет праці – людина). У сучасному суспільстві набуває вагомості відповідальність інженера за екологічні напрямки функціонування технічного приладу, тому ми відносимо її також й до біономічного типу (предмет праці – взаємодія з природою) [39]. Отже, інженер це професія інтегрованого типу, адже поєднує у собі всі чотири типи класифікації професій.

Відповідно до психологічних типів професій визначених Клімовим Є.О. до особистісних професійно вагомих якостей інженера відносяться:

- технічні здібності, технічна спостережливість, технічне мислення;
- самостійність, креативність, ініціативність;
- здатність до соціальної взаємодії;
- когнітивність;
- організаторські здібності, відповідальність та ін.

Узагальнюючи проведені теоретичні та емпіричні дослідження нами були визначені компетенції, які увійшли до складу моделі професійно мобільного майбутнього інженера. При визначенні груп компетенцій до яких повинні бути внесені компетенції ООПМ ми керувалися “Комплексом нормативних документів для роз-

роблення складових системи галузевих стандартів вищої освіти, зокрема “Рекомендаціями щодо застосування компетентнісного підходу” [3].

Згідно з цим документом відповідність якості підготовки випускника вимогам галузевого стандарту вищої освіти повинна визначатися такими групами компетенцій:

- компетенції соціально особистісні (КСО);
- компетенції загальнонаукові (КЗН);
- інструментальні компетенції (КІ);
- професійні компетенції (загально професійні – КЗП, спеціалізовано професійні – КСП)

Для конкретизації змісту ООПМ нами було проведено опитування і анкетування керівників та провідних фахівців з виробництва, на яких в основному працюють випускники зазначеної спеціальності: ОАО “Харківметропроект”, КП “Харківводоканал”, ОАО “Євроцемент – Україна”, ПП “Зева” та ін. Всього нами були опитані представники понад 40 організацій, більшість з яких є філіалами кафедр, а їх працівники добре знайомі з студентами ХНУБА (група респондентів А). Також до анкетування та бесід ми залучили ПВС випускових кафедр університету (група респондентів В) і студентів другого та четверного курсів (група респондентів С). Всього в опитуванні взяло участь 55 к.т.н., доцентів; 5 д.т.н., професорів та 350 студентів. Крім цього, ми використовували дані анкетування щодо визначення пріоритетів у змісті підготовки студентів технічного університету, яке щорічно проводиться в ХНУБА [89].

До складу ООПМ були занесені лише ті види компетенцій для яких середній критерій значимості становив 3.0 бали (такий критерій було запозичений з методики вираженості показників компетенцій у проекті Tuning) [74].

Тож, аналіз анкет показав, що всі групи респондентів вважають важливим для професійно мобільного майбутнього інженера оволодіння професійними компетенціями (КЗП, КСП). Досить важливим доробком стало зауваження працевдавців щодо необхідності формування у майбутнього інженера додаткових спеціальних професійних компетенцій: управлінська компетенція – підготовлений до організації серійного випуску конкурентоздатних інноваційних продуктів або послуг; підприємницька компетенція – здатний до самозайнятості; інструментальна компетенція – здатний до ефективної поведінки на ринку праці.

Слід звернути увагу, що респонденти групи В, поділяючи думку роботодавців щодо важливості введення до ООПМ загальнонаукових та професійних компетенцій, зауважують, що професійна мобільність як процес повинна спиратися на ґрунтовну методологічну та фундаментальну підготовленість. Тому професори й доценти надають перевагу таким загальнонауковим компетенціям, як володіння та вміння застосовувати на практиці методи системного аналізу й моделювання, вміння використовувати базові положення математичних, природничонаукових, гуманітарних та економічних наук при вирішенні професійних завдань. На їх думку ці компетенції у поєднанні з професійними нададуть можливість майбутньому інженеру на науковій основі зробити самоаналіз професійних досягнень та відпрацювати вектор професійної мобільності, тобто підсилять вплив на професійну мобільність.

До групи компетенцій соціально-особистісних (КСО) було введено компетенції, пов’язані із комунікативними здібностями майбутнього інженера, адже “ін-

женер нового покоління повинен вміти працювати з людьми з різних культур, мати неабиякі комунікативні здібності і володіти основами проектного менеджменту, логістики та системної інтеграції” [19]. А також компетенції які забезпечують рефлексію, адаптивність, активність та інші ознаки поведінки професійно мобільного фахівця: здатний перебудуватися для роботи в іншій предметній галузі; здатний на науковій основі та з необхідним ступенем самостійності оцінювати результати своєї діяльності; готовий до освоєння нового у вибраній та спорідненій професійній галузі (активність); здатний до системного мислення, генерування й використання новітніх ідей (креативність); орієнтований на досягнення результату; психологічно готовий до ефективної поведінки у невизначених та нестандартних умовах та ін. Всі групи респондентів високо оцінили значення особистісно-соціальних та інструментальних компетенцій для професійної мобільності, адже у поєднанні з іншими групами компетенцій вони посилюють конкурентоздатність фахівця в умовах сучасного ринку праці.

**Таким чином, компетенції ООПМ є необхідним фундаментом формування професійної мобільності майбутнього інженера, тому що оволодіння ними забезпечить майбутньому фахівцю не тільки підґрунття ефективної професійної діяльності за обраною спеціальністю, але й дозволить опанувати видами діяльності, які є непрофільними відносно обраного напрямку підготовки.**

Керуючись проведеними дослідженнями нами була розроблена гіпотетична модель компетенцій інженера напряму підготовки “Автоматизація та комп’ютерно-інтегровані технології”, освітньо-кваліфікаційного рівня бакалавр, (ДОДАТОК А, таблиця 1).

Формування компетенцій, які утворюють ООПМ, забезпечується поетапно завдяки засвоєнню всіх циклів дисциплін та використання різних форм і методів позааудиторної роботи. Отже, розробка ефективних технологій формування ООПМ, на наш погляд є важливим завданням сучасної вищої освіти.

### 3. ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЯК ПРОСТІР ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ МОБІЛЬНОСТІ.

Формування та вдосконалення ООПМ це багатогранний процес, який охоплює весь період професійної діяльності людини, однак передумови такої готовності повинні закладатися вже на етапі отримання вищої освіти. Тому, не випадково сучасна законодавча база декларує необхідність модернізації системи освіти України таким чином, щоб кожна особистість розвивалася в плані професійної мобільності, орієнтувалася на зміну роду діяльності за власним вибором, на горизонтальне та вертикальне професійне переміщення, що надасть можливість більш ефективно використовувати свої здібності, організаційний та творчий потенціал. Проте це необхідно, але недостатня умова вирішення поставленого завдання, адже основні показники якості освіти, суттєво залежать від диверсифікації освітніх програм, використання сучасних інноваційних методів та форм організації навчально-виховного процесу та ефективності управління ним, рівня академічної кваліфікації професорсько-викладацького складу, а також інфраструктури та “фізичного навчального середовища” вищого навчального закладу [11]. Оскільки предметом нашого дослідження є формування професійної мобільності майбутнього інженера, то ми акцентували увагу на організації освітнього процесу у технічних університетах, які покликані готувати фахівців для науково-виробничої, інженерно-екологічної та управлінської сфер громадської діяльності.

Сучасний технічний університет є елітарним навчальним закладом, в якому поряд з глибокими професійними знаннями студенти отримують фундаментальну підготовку з природничих, загально-інженерних, соціально-економічних і гуманітарних галузей знань. Сформувані та розвинути необхідні компетентності в освітньому процесі можливо тільки за умови, якщо він сам відповідає вимогам мобільності і надає майбутньому спеціалісту можливість проявляти власну мобільність. Проте, проведене пілотажне дослідження організації освітнього процесу у багатьох технічних університетах Харкова вказують на певні протиріччя: з одного боку в законодавчих документах декларується орієнтація на підготовку професійно мобільної та конкурентоздатної особистості, а з іншого – навчально-виховна діяльність у вищих навчальних закладах, як правило, організується поза сферою цілеспрямованого формування у майбутнього фахівця компетенцій, які “запускають” механізм професійної мобільності. Тому актуалізується завдання створення у вищому навчальному закладі ефективної системи формування професійної мобільності майбутнього фахівця, зокрема, інженера.

#### 3.1. Система формування професійної мобільності майбутнього інженера.

Розроблена ООПМ майбутнього інженера (див. п. 2.2) складатиметься з функціонально з'єднаних компонентів, які утворюватимуть цілісну систему, що зумовлює необхідність використання положень теорії систем при його реалізації. Таким чином, система формування професійної мобільності майбутнього інженера повинна бути інноваційною та здатною до адаптації, характеризуватися потенціалом функціонування в широкому діапазоні змін зовнішніх і внутрішніх умов і навіть в обстановці конфлікту. Тобто успішне формування професійної мобільності може відбуватися лише за умови взаємодії педагогічної системи з оточуючим середовищем та її відкритості до нових соціальних і педагогічних впливів [22].

Поеднуючи наявні в науковій літературі тлумачення педагогічної системи та уявлення про її структуру і функції пропонуємо власне їх тлумачення.

**Формування професійної мобільності майбутнього інженера це складна, цілеспрямована, динамічна система теоретико-методологічних і методико-технологічних знань про феномен професійної мобільності, яка повно і всебічно розкриває його сутність, структуру, особливості, а також ключові процедури її формування в умовах технічного університету на основі системно-сінергічного, інтегративно-діяльнісного, особистісно-орієнтованого, культурологічного, компетентнісного та середовищного підходів.**

Згідно з запропонованим трактуванням символічний вираз педагогічної системи формування професійної мобільності майбутнього інженера представимо у вигляді:

$\Sigma: \{M\}; \{x\} F, G$ , де

$\{M\}$  – множина компонентів системи;

$\{x\}$  – множина зв'язків і відносин між ними;

F – функція (нова властивість) системи, що характеризує її інтегративність і цілісність;

G – системоутворюючий фактор.

Важливою ознакою розробленої системи є те, що формування професійної мобільності майбутнього інженера є підсистемою, що входить до складу системи більш високого порядку – соціальної, складовою якої є й система в якій безпосередньо відбувається процес формування професійної мобільності майбутнього інженера – технічний університет. Таку ієрархію ми будемо вважати вертикальною структурою.

Горизонтальна структура системи формування професійної мобільності майбутнього інженера складається з двох блоків.

**Блок структурних компонентів** (базові характеристики системи), сукупність яких відрізняє педагогічну систему від інших видів систем та утворює факт її наявності. В структурі цього блоку центральне місце належить суб'єктам процесу формування професійної мобільності це професорсько-викладацький склад університету (суб'єкт 1) та студенти (суб'єкт 2). Між цими елементами має встановлюватися двосторонній (інтерсуб'єктний) зв'язок. Досить важливим є той факт, що студенти як суб'єкти даного процесу мають ряд особливостей, сутність яких розкривається вертикальною структурою запропонованої системи.

Суспільством, як соціальною системою (система I-го рівня) формується соціальне замовлення. У даному випадку його сутність полягає у підготовці професійно мобільного конкурентоздатного фахівця. В умовах же педагогічно процесу в технічному університеті (система II-го рівня) студент, як відносно доросла людина яка свідомо зробила свій професійний вибір розвивається і формується як особистість та професіонал.

**Блок функціональних компонентів** це сукупність функціональних одиниць підпорядкованих досягненню поставленої мети. У його структурі ми виділили такі компоненти: цільовий, змістовий, технологічний, аналітико-корекційний, результативно-діагностичний.

*Цільовий компонент* – функціональна одиниця системи, мета якої формування особистісно-змістового поля (вибудований образ Я) та внутрішньої мотивації



щодо оволодіння механізмом професійної мобільності та набуття особистісних якостей що його забезпечують.

*Змістовий компонент* – функціональна одиниця системи, яка визначається моделлю компетенцій професійної мобільності майбутнього, сутність і видова структура якого забезпечується єдністю з цільовим компонентом.

*Технологічний компонент* – функціональна одиниця, яка поєднує сукупність педагогічних технологій, адекватних меті та змісту системи формування професійної мобільності майбутнього інженера.

*Аналітико-корекційний компонент* – функціональна одиниця системи яка утворює зворотній зв'язок педагогічного процесу формування професійної мобільності системи контролю та самоконтролю щодо досягнутих результатів.

*Результативно-діагностичний компонент* складова системи яка відбиває ефективність досягнутих результатів у відповідності з поставленою метою.

Як вже відзначалося у системі особлива роль відводиться зв'язкам між її компонентами, тому що системність об'єкту дослідження найбільшим чином розкривається саме у зв'язках та їх типології. Відповідно до загальної теорії систем поняття системи та її цілісності у системному дослідженні виконують стратегічну роль, компоненти системи визначають тактику її реалізації, а зв'язки між компонентами системи є засобами дослідження.

На підставі теоретичного аналізу філософської та педагогічної наукової літератури ми вважаємо, що найбільш ефективних результатів функціонування системи формування професійної мобільності буде досягнуто, як що між компонентами системи будуть встановлені такі зв'язки:

- інформаційні;
- організаційно-діяльнісні;
- комунікативні;
- управління і самоуправління, регуляції і саморегуляції;
- причино-наслідкові.

### **3.2. Науково-методичне забезпечення системи формування професійної мобільності майбутнього інженера.**

Ефективне функціонування будь-якої педагогічної системи, в тому числі – системи формування професійної мобільності, передбачає розробку відповідного науково-методичного забезпечення (НМЗ), вимоги до якого в системі сучасної вищої освіти України визначає «Положення про організацію навчального процесу у вищих навчальних закладах». Згідно з прийнятим Законом України «Про вищу освіту» [1] такі документи є законодавчими документами університетського рівня. Зокрема, у ХНУБА, освітній процес організується відповідно до "Положення про організацію освітнього процесу в Харківському національному університеті будівництва та архітектури" [82]. Дане положення об'єднує комплекс нормативно-методичних та навчально-програмних документів, інформаційно-методичних матеріалів та матеріалів для діагностики якості освітньої діяльності і якості освіти. Зауважимо, що застосований в багатьох документах, термін науково-методичне забезпечення все ще не має точного визначення. Так, наприклад, досить часто поняття "науково-методичне забезпечення ототожнюється з поняттям "навчально-методичне забезпечення, яке трактується як процес планування,

розробки і створення оптимальної системи навчально-методичної документації, засобів навчання студентів професії в межах часу і змісту, визначених навчальним планом і програмою. Проте поняття "навчально-методичне забезпечення" не відбиває науковий аспект, прогнозування розвитку освіти, обґрунтування інновацій в освітньому просторі, визначення доцільності впровадження нововведень. Такий підхід, на нашу думку, є неприпустимим, тому ми пропонуємо використовувати термін "науково-методичне забезпечення та погоджуємося з тими вченими, які трактують його як бінарне поняття, що інтегрує наукову та методичну складові.

При проектуванні НМЗ системи формування професійної мобільності майбутнього інженера ми виходили з її сутності, яку визначає низка організаційних і педагогічних заходів підпорядкованих загальній педагогічній системі підготовки студентів в технічному університеті та спрямованих на спеціальну організацію навчально-виховного процесу протягом усього строку навчання. Однак у наявних публікаціях ми знаходимо репрезентацію НМЗ лише окремих етапів цього процесу, наприклад, таких як навчально-методичні комплекси окремих дисциплін (навчально-методичний комплекс дисципліни "Формування професійної мобільності засобами іноземної мови" (Меркулова Л.) [65], «Методичний комплекс на основі інформаційних технологій як основа формування професійної мобільності робітника» (Сушенцева Л.) [95]. Тому теоретичні закономірності та методологічні основи, що визначають структуру і зміст науково-методичного забезпечення системи формування професійної мобільності, потребують всебічного вивчення. В роботі [20] обґрунтовано, що **науково-методичне забезпечення системи формування професійної мобільності майбутнього інженера повинно ґрунтуватися на загальнодидактичних принципах (системно-синергетичний, особистісно-деятельносний, культурологічний, аксіологічний та компетентносний), покладених в основу системи формування професійної мобільності, а також спеціальних (цілісності, міждисциплінарності, інформативності, функціональності).** Крім того, зміст і структура НМЗ повинні відповідати принципу мобільності, адже багато в чому визначаються вимогами виробництва, яке в інформаційному суспільстві є досить динамічним. Згідно із зробленими висновками, ми пропонуємо НМЗ системи формування професійної мобільності майбутнього інженера поділити на два блоки.

Блок I – нормативно-методичне забезпечення системи формування професійної мобільності в технічному університеті (ОКХ спеціальності з додатком «Компетенції орієнтаційної основи професійної мобільності»; освітня програма та навчальний план спеціальності; структурно-логічна схема формування професійної мобільності, що охоплює всі етапи навчання).

Блок II – інформаційно-методичне забезпечення системи формування професійної мобільності в технічному університеті і фонд інструктивно-методичних матеріалів для діагностики рівня сформованості професійної мобільності.

Розглянемо структуру кожного блоку та визначимо вимоги до їх розробки.

ОКХ спеціальності визначає цілі, структуру, зміст підготовки за фахом, а також кваліфікаційні вимоги до випускника, тобто є моделлю випускника. На нашу думку, ОКХ спеціальності, необхідно доповнити низкою видів компетенцій (див. ДОДАТОК А), які є утворюють підґрунття для визначення системи знань і умінь, що забезпечують формування необхідних компетенцій.

Положення, що містяться в ОКХ, конкретизуються у вигляді освітньої програми та навчальних планів. При цьому слід врахувати, що освітні програми вважаються стратегією, а навчальні плани – тактикою навчального процесу, оскільки саме ці документи є найбільш важливою ланкою в організації та плануванні, а також визначенні змісту освітнього процесу кожного навчального закладу [20].

Отже, навчальні плани спеціальності складаються з нормативного та варіативного компонентів. Нормативний компонент змісту освіти визначається державним стандартом, а варіативний розробляється навчальним закладом. Такий підхід до формування навчальних планів спеціальності дозволив нам ввести в зміст варіативного компонента дисципліну «Професійна мобільність як основа успішної кар'єри», яка стала інформаційним ядром системи формування професійної мобільності.

Компетенції орієнтаційної основи професійної мобільності майбутнього інженера формуються всіма циклами навчальних дисциплін, але в різному обсязі. Тому освітня програма та структурно-логічна схема формування професійної мобільності, що входять до складу блоку І є структурно-логічною підсистемою системи формування компонентів професійної мобільності майбутнього інженера на всіх етапах підготовки та дозволяє уникнути дублювання.

До складу блоку II увійшли інформаційно-методичні та діагностичні розробки, що забезпечать теоретичну і технологічну базу формування професійної мобільності.

1. Навчально-методичний комплекс дисципліни (НМКД) «Професійна мобільність як основа успішної кар'єри»:

робоча програма дисципліни;

- курс лекцій дисципліни і його мультимедійне подання;
- інструктивно-методичні матеріали до практичних занять, самостійної роботи;
- завдання підсумкового дослідного завдання «Моя професійна кар'єра» та підготовки до проміжного і підсумкового контролю;
- фонд діагностичних матеріалів для визначення рівня сформованості професійної мобільності та інструкції по їх використанню.

2. Додаткова програма до проходження практики:

- завдання для самооцінки рівня своєї професійно підготовки та особистісних якостей, необхідних професійно мобільного працівнику;
- інструктивно-методичне забезпечення виконання програми.

3. Інформаційно-довідкові матеріали для організації виховної роботи в університеті.

Експериментальна перевірка показала, що розроблена структура науково-методичного забезпечення дозволяє реалізувати такі дидактичні функції як інформаційно-навчальна, мотиваційна, організаційна і виховна, що забезпечують найбільш повне і послідовне здійснення завдань системи формування професійної мобільності.

Інформаційно-навчальна функція полягає в наданні студентам теоретичних відомостей про сутність, структуру і технології професійної мобільності, а також про її ролі в інженерній діяльності.

Організаційна функція полягає в забезпеченні найбільш сприятливих умов для інтеграції компонентів системи формування професійної мобільності в педаго-

гічний процес ВНЗ на підставі навчальних планів, програм, технологій, управлінських рішень.

Мотиваційна функція полягає у формуванні у студентів позитивного ставлення до оволодіння професійною мобільністю, ціннісного ставлення до майбутньої професійної діяльності, а також спрямована на підтримання сприятливого морально-психологічного клімату в колективі викладачів і студентів.

Регулятивна функція сприяє формуванню у студентів рефлексивних здібностей, а також формує бажання і готовність самостійно здобувати знання.

Комунікативна функція сприяє формуванню суб'єкт-суб'єктних відносин між викладачами і студентами.

Виховна функція сприяє формуванню гармонійно розвиненої особистості, готової до життєдіяльності в динамічних умовах, а також до прийняття нестандартних рішень; до розуміння значущості інженерної діяльності для сучасного суспільства, а також спрямована на розвиток особистісних якостей, які запускають механізм професійної мобільності.

### **3.3. Теоретико-методична підготовка викладачів до формування професійно мобільного майбутнього інженера**

Реалізація системи формування професійної мобільності в освітньому процесі технічного університету (як підсистеми загального педагогічного процесу підготовки майбутнього інженера), неможлива без адекватної професійної діяльності викладачів. Адже практичний педагогічний досвід свідчить, що будь-які теоретичні психолого-педагогічні розробки залишаються лише здобутком їх авторів до того часу, поки вони не реалізовані у навчально-виховному процесі, і в цьому визначальна роль належить викладачу. Академік І. Зязюн стверджує, що у досягненні якісних результатів навчання важливу роль відіграє особистість педагога, його "фахова компетентність, зумовлена рівнем розвитку професійної самосвідомості, індивідуально-типовими особливостями і професійно значущими якостями" [31].

Вивчаючи проблему формування професійної мобільності майбутнього фахівця в умовах сучасної системи освіти, вітчизняні та закордонні дослідники [5, 15,18,19,22,24,30,32-34,37,52,65-67 та інш.] відносять формування професійної мобільності до завдань нового типу та вважають, що його розв'язання вимагає відповідного змістовно-організаційного супроводу з боку викладачів. Л. Сушенцева зауважує, що "результативність формування професійно мобільного майбутнього робітника залежатиме від ставлення педагога до своєї професії, від його психолого-педагогічної готовності до такої діяльності, від його відповідальності за результати своєї праці" [95]. При цьому вчені наголошують на тому, що успішність діяльності викладача багато в чому визначається рівнем його готовності до реалізації педагогічних можливостей формування професійної мобільності. Особливо актуальним це завдання є для науково-педагогічних працівників вищої технічної школи. Як свідчать емпіричні дані навчально-виховний процес у технічному університеті здійснюється фахівцями, біля 80% з яких не мають спеціальної педагогічної підготовки, адже для обрання на посаду науково-педагогічного працівника вищого навчального закладу

України (Ш–ІУ рівня акредитації) необхідна лише вища освіта за фахом (інженерно-технічна, економічна, юридична тощо), а щоб обійняти посади доцента, професора – відповідний науковий ступінь і досвід викладання у вищій школі.

На жаль, завдання опанування майбутніми викладачами українських ВНЗ системними психолого-педагогічними знаннями на науковій основі ніколи не було предметом інституальної освіти, а магістральним шляхом підготовки викладачів для вищої школи була і є аспірантура. Однак аспірантура орієнтована в основному не на викладацьку, а на науково-дослідну діяльність. Іншими словами, спеціальної педагогічної підготовки викладача ВНЗ як такої не існує. Бесіди, проведені з викладачами технічних університетів (ХНУБА, ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, НТУ “ХПІ”) показали, що вони, як правило, впевнені у своєму професіоналізмі і переконані в тому, що успішна педагогічна діяльність ґрунтується на відповідній предметній підготовці та бажанні кваліфіковано надати студентам інформацію. Проте у дослідженнях, присвячених професійній діяльності викладача ВНЗ ми заходимо дані, про те що наукова компетентність сприяє ефективності праці викладача в цілому лише на 69,4%, збагаченню змісту освіти на 32,4%, вирішенню конкретних педагогічних завдань навчання і виховання на 32%, технологічному рішенням задач професійної підготовки і створення нових дидактичних технологій лише на 6-10%.

Наведені дані не тільки підтверджують необхідність розробки програми спеціальної підготовки викладачів до формування професійної мобільності майбутнього інженера, а також значно актуалізують проблему. Проведений авторами теоретичний аналіз та емпіричні дослідження дозволяють стверджувати, що ефективне рішення поставлених завдань вимагає від викладача володіння певними компетенціями (дидактичною, науково-предметною, інформаційно-дослідницькою, соціально-особистісною), які дозволять йому наповнити освітній процес відповідним змістом і відібрати або розробити відповідні технології, засоби та методи навчання та виховання.

Визнання актуальності підготовленості викладачів до педагогічної діяльності в умовах сучасної вищої технічної школи простежується і в законодавчому освітньому полі України. Зокрема, у ст. 55, п.9. Закону України “Про вищу освіту” на законодавчому рівні сформульована вимога: “Посади науково-педагогічних працівників можуть займати особи, які мають науковий ступінь або вчене звання, а також особи, які мають ступінь магістра.” [1], тобто пройшли спеціальну педагогічну підготовку. Це означає, що невдовзі слід чекати і на конкретні нормативні акти.

Звернення до зарубіжних джерел вказує на те, що підготовці викладачів в каїнах Європейського співтовариства сьогодні приділяється значна увага. Зокрема, у загальноєвропейському проєкті TUNJNG (Настроювання освітніх структур в Європейському просторі вищої освіти) визнається необхідність психолого-педагогічної підготовленості викладача ВНЗ: «Засноване на знаннях суспільство, що динамічно розвивається істотно залежить від висококваліфікованих викладацьких кадрів, які мають педагогічну підготовку» [74].

Крім цього у багатьох країнах (США, Великобританія, Франція, Австрія, Ні-

меччина та ін.) існує практика призначення на високі викладацькі посади фахівців тільки після завершення трирічної додаткової підготовки й отримання диплома викладача вищого закладу освіти.

Підготовку викладача до формування професійної мобільності майбутнього інженера ми пропонуємо розглядати як інноваційний проект, реалізація якого передбачає розробку відповідної програми спрямованої на набуття науково-педагогічними працівниками розробленого кластеру компетенцій.

З метою уточнення вибору базових технологій і форм організації підготовки викладачів, учасникам експерименту, було запропоновано оцінити ступінь володіння кластером компетенцій, які сприяють ефективному формуванню професійної мобільності майбутнього інженера. Проведені на базі ХНУБА, ХНУМГ ім. О. Бекетова, НТУ "ХПІ" дослідження, показали, що майже 52,4 % науково-педагогічних працівників, мають власний практичний досвід професійної мобільності, який складається з академічної, наукової і навіть віртуальної видів мобільності, а також мають досвід виконання робіт у тимчасово діючих корпоративних об'єднаннях або адаптації до співпраці з різними підприємствами тощо. При цьому викладачі вважають професійну мобільність власним здобутком та не планували цілеспрямовано передавати набуті ЗУН студентам. Лише 44,4% опитаних мотивовані на організацію співпраці зі студентами щодо формування в них професійної мобільності і тільки 23 % мають епізодичні відомості з теорії професійної мобільності (сутність, структура, компетенції ООПМ) та знайомі з технологіями формування ООПМ.

Проведене емпіричне дослідження дозволило нам сформулювати основні завдання науково-теоретичної підготовки викладачів.

1. Мотивування до організації взаємодії типу (викладач-студент, студент-студент) щодо формування компетенцій ООПМ.

2. Конкретизація педагогічного змісту процесу формування компетенцій ООПМ як цілеспрямованого процесу.

3. Підвищення рівня готовності викладачів по всім компонентам кластеру компетенцій з формування у студентів ООПМ шляхом засвоєння основних психолого-педагогічних інновацій цього процесу:

- мотиваційно-ціннісного (розуміння і визнання значущості професійної мобільності майбутнього інженера як сучасної вимоги ринку праці);

- когнітивного (знання основних положень теорії професійної мобільності та особливостей мобільної поведінки на ринку праці майбутнього інженера);

- функціонального (володіння методикою формування компетенцій ООПМ та досвідом її застосування у практичній діяльності);

- рефлексивного (готовність до аналізу якості виконання базових видів діяльності).

Зміст поставлених завдань було розкрито у програмі підготовки викладачів, яка враховує нормативні вимоги до їх професійної діяльності і компетентності, а також до змісту кластеру компетенцій, необхідних для формування професійної мобільності майбутнього фахівця. У розробленій програмі, ми виділили теоретичний, методичний та практичний напрями підготовки викладачів до формування професійної мобільності майбутніх інженерів.

Для здійснення науково-теоретичної підготовки викладачів були відібрані

модульна, інформаційна, контекстна і рефлексивна технології, які сприяли поетапному і системному формуванню педагогічної готовності викладачів до реалізації системи формування професійної мобільності. Крім цього, застосування зазначених технологій дозволило утворити “андрологічне середовище”, завдяки якому створювалися сприятливі умови для вдосконалення творчого потенціалу викладачів та їх активної колективної діяльності з набуття відповідних компетенцій на основі вивчення існуючого досвіду формування професійної мобільності у майбутніх фахівців.

Структуру підготовки викладачів до формування професійної мобільності майбутніх інженерів, утворили організаційно-діагностичний, інформаційний, діяльнісно-формуючий та рефлексивний етапи.

На організаційно-діагностичному етапі ставилася така мета: організація підготовчої роботи (відбір складу контингенту викладачів, які бажають взяти участь у експерименті, ознайомлення їх з задачами системи формування професійної мобільності у майбутніх інженерів, презентація програми підготовки викладачів до формування ООПМ майбутніх інженерів); оцінка рівня здатності та готовності викладачів до формування ООПМ майбутніх інженерів; створення сприятливих умов для реалізації програми підготовки до формування ООПМ; координація дій викладачів кафедр з питань системного характеру формування готовності до реалізації завдань системи формування ООПМ майбутніх інженерів.

Інформаційний (теоретико-методичний) етап передбачав ознайомлення викладачів з окремими теоретичними положеннями сучасної педагогіки вищої освіти; теоретичними положеннями про сутність та структуру професійної мобільності; змістом компетенцій ООПМ, якими повинен оволодіти майбутній інженер, тощо. Особливістю цього етапу було застосування таких інноваційних методів як “бенчмаркінг” та «коучинг».

Для реалізації програми з підготовки викладачів було розроблено відповідне науково-методичне (інструктивно-нормативні, інструктивно-методичні матеріали), а також інструментальне супроводження викладачів.

Інструктивно-методичне забезпечення ми представили як банк відкритої документації користувача до якого увійшли нормативні документи державного та університетського рівнів, які регламентують діяльність вищих навчальних закладів технічного профілю.

До інструктивно-методичних матеріалів ми включили теоретичні положення що до сутності, складових професійної мобільності, а також методичні вказівки щодо оволодіння викладачами методикою формування у студентів пропедевтичного рівня мобільної поведінки в умовах сучасного ринку праці.

#### 4. ВИСНОВКИ

Вивчення, проблеми професійної мобільності, показало, що практично всі науковці одним з основних “ліфтів” для фахівця у соціально-професійному просторі визнають освіту. Тому проблему формування професійно мобільного майбутнього інженера ми пропонуємо вважати тим системоутворюючим фактором, що дозволяє з’ясувати якою повинна бути сучасна вища технічна освіта, щоб виконувати випереджуючу функцію та відповідати сучасним вимогам до розвитку особистості, суспільства, держави.

Слід відзначити, що проблематика даної роботи є актуальною, як на макро-, так й на мікрорівні, адже соціально-економічні зміни в українському суспільстві, пов’язані з глобалізацією всіх сфер життєдіяльності людини, суттєво впливають на кон’юктуру ринку праці та вимоги, які висуваються до професійних та особистісних характеристик майбутнього фахівця. Тож випускники вишив та молоді фахівці для того, щоб «вбудуватися» у систему нових соціально-економічних відносин та побудувати успішну кар’єру повинні володіти низкою окремих компетенцій, які ми пропонуємо об’єднати та назвати орієнтаційною основою професійною мобільності.

Аналіз репрезентованих даних щодо розвитку вищої освіти в Україні показав, що за теперішніх часів вже створені певні передумови, які забезпечують формування професійної мобільності майбутнього фахівця. До основних з них відносяться інноваційний розвиток освітніх систем, впровадження ступеневої освіти та перехід до гнучкої моделі функціонування. Проте зазначені передумови, безумовно, виявляються необхідними, але недостатніми, тому що не є формуючими. Тому нами було розроблена система формування професійної мобільності майбутнього фахівця в умовах технічного університету, яка пройшла експериментальну перевірку на базі Харківського національного університету будівництва та архітектури.

Розроблена нами система є відкритою, динамічною і гнучкою, що дає змогу використовувати її в навчально-виховному процесі будь-якого вищого навчального закладу з урахуванням соціально-економічних та виробничих змін, а також динаміки змін на ринку праці.

У формуванні професійної мобільності майбутнього інженера провідну роль відіграють науково-педагогічні працівники, ефективна педагогічна діяльність яких визначається передусім високою психолого-педагогічною готовністю до здійснення такої діяльності. Тому для з метою найбільш ефективної реалізації етапів запропонованої системи нами було розроблено відповідне науково-методичне забезпечення до складу, якого увійшли: Навчально-методичний комплекс дисципліни «Професійна мобільність як основа успішної кар’єри», додаткова програма для проходження різних видів практик, а також інформаційно-довідкові матеріали для організації виховної роботи зі студентами.



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про вищу освіту» № 1556-VII від 01 липня 2014 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1556-18>.
2. Національна доктрина розвитку освіти України у XXI столітті. – К., 2004р.
3. Наказ Міністерства освіти і науки №642 (v0642290-09) від 09.07.2009 “Щодо нормативно-методичного забезпечення розроблення галузевих стандартів вищої освіти”.
4. Науково-методичне забезпечення навчального процесу (Положення про організацію навчального процесу у вищих навчальних закладах) // Зб. закон. та норм. актів про освіту. – К.: МО України, 1994. – Вип.1. – С. 11-131.
5. Амирова Л.А. Развитие профессиональной мобильности педагога в системе дополнительного образования: автореф. дис. на соискание науч. степени доктора пед. наук: спец.13.00.08 “Теория та методика профессионального образования” / Л.А. Амирова – Уфа, 2009. – 44с.
6. Беляев А., Лившиц В. Educationalgap: технологическое образование на пороге XXI века. Томск: СТТ, 2003. – 503 с.
7. Бодаев А.А. Личность и общение. Избр. психол. труды. – М.: Международная педагогическая академия, 1995. – 328с.
8. Большой толковый психологический словарь / [под ред. А. Ребера]. – М.: Вече, АСТ, 2000. – 291 с.
9. Волкова В.О. Ринок праці. Навчальний посібник. / В.О. Волкова – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 624 с.
10. Выготский Л.С. Педагогическая психология. / Под ред. В.В. Давыдова – М.: Педагогика, 1991. – 360 с.
11. Высшее образование в XXI веке: подходы и практические меры. – Париж: ЮНЕСКО, 1998, С.36-38
12. Гайсин Ф.А. Город: обновление духовной деятельности / Под ред. Д.М. Гилязетдинова. Уфа: Баш.кн.изд-во, 1992. – 127 с.
13. Гераськова А.А. Социальная мобильность специалистов в условиях перехода к рыночным отношениям (на примере Читинской области): Дис. канд. социол. наук. Улан-Уде, 2000. 191 с.
14. Гончаренко С.У. Український педагогічний словник / С.У. Гончаренко. – К.: Либідь, 1997. – 376 с
15. Горюнова Л.В. Профессиональная мобильность специалиста как проблема развивающегося образования России: дис... доктора пед. наук: 13.00.08 – Лилия Васильевна Горюнова.- М., 2006. – 430с.
16. Грішнова О. А. Економіка праці та соціально-трудова відносини: [підруч.] / Олена Грішнова – К.: Знання, 2004. – 535 с.
17. Гусак О.Г. Між професійна мобільність фахівців у системі державної служби України (на прикладі офіцерів, звільнених у запас): автореф. на здобуття наук. ступеня канд. наук з державного управління: спец. 25.00.03 “Державна служба” / О. Г. Гусак – Дніпропетровськ, 2008. – 23с.
18. Даньшева С.О. Компетентнісний підхід до формування професійної мобільності майбутнього інженера // Новий колегіум. – 2012. – №4. – С.57-62
19. Даньшева С. О. Обґрунтування відбору компонентів орієнтаційної основи професійної мобільності майбутнього інженера / С.О.Даньшева // Міжнародний на-

- уковий форум: соціологія, психологія, педагогіка, менеджмент. – 2013. – Вип. 14. – С. 202-209. – Режим доступу:[http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Mnf\\_2013\\_14\\_22.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Mnf_2013_14_22.pdf)
20. Даньшева С.О. Обоснование структуры научно-методического системы формирования профессиональной мобильности будущего инженера. // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. – 2014. №2. – С. 197-201
  21. С.Даньшева, М.Гуд, Ю.Журавлев. Модульные технологии в техническом вузе // Новый Коллегиум. – 2005. – №3. – С.22-31
  22. Даньшева С.О., Чередник Д.Л., Полупан Е.В., Журавлев Ю.В. Теоретическое обоснование педагогических условий формирования компетенций, составляющих ориентационную основу профессиональной мобильности будущего инженера // Science and Education a New Dimension. Pedagogy and Psychology, II (16), Issue: 33, 2014, P.42-45
  23. Дьюи Д. Демократия и образование [Текст] / Д. Дьюи. – М.: Педагогика-Пресс, 2000. – 384 с.
  24. Дьяченко М. И. Психологический словарь-справочник / М. И. Дьяченко, Л. А. Кандыбович. – М.: Харвест, 2004. – 576 с.
  25. Енциклопедія освіти/ АПН України; гол. Ред.. В.Г. Кремень. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – 1040 с.
  26. Жизненные пути одного поколения / Ред. кол.: М.Х. Титма (отв. ред.) и др.; РАН, Ин-т социологии. – М.: Наука, 1992. – 186 с.
  27. Закон України “Про захист економічної конкуренції” від 11.01.2001, №2210-III
  28. Зимняя И.А. Ключевые компетентности как результативно-целевая основа компетентного подхода в образовании / И. А. Зимняя. Авторская версия. – М.: Исследовательский центр проблем качества подготовки специалистов, 2004. – 42с.
  29. Зеер Э.Ф. Психология профессий: Учебное пособие для студентов вузов./ Э.Ф. Зеер [3-е изд., перераб., доп.] – М.: Академический Проект; Фонд „Мир”, 2005. – 336 с.
  30. Зеер Э.Ф., Романцев Г.М. Личностно ориентированное профессиональное образование // Педагогика. – №3. – 2002. – С. 16-21.
  31. Зязюн І. А. Педагогічна майстерність: підруч. для вищ. пед. навч. закл. / І. А. Зязюн, Л. В. Карамущенко, І. Ф. Кривонос та ін. // За ред. І. А. Зязюна. – К.: Вища школа, 1997. – 349 с.
  32. Іванченко Є. А. Формування професійної мобільності майбутніх економістів у процесі навчання у вищих навчальних закладах: дис...кандата. пед. наук: 13.00.08 – Євгенія Анатоліївна Іванченко. – Одеса, 2008.- 262с.
  33. Ігнатюк О.А. Формування готовності майбутнього інженера до професійного самовдосконалення: теорія і практика: монографія / О.А. Ігнатюк. – Х.: НТУ “ХПІ”, 2009. – 432 с.
  34. Игошев Б.М. Ситемно-интегративная организация подготовки профессионально мобильных педагогов:автореф. дис. на соиск. научн. степени доктора пед. наук: 13.00.08 “Теория та методика профессионального образования” / Б.М. Игошев. – М., 2008. – 39с.
  35. История педагогики. Ч.1. От зарождения воспитания в первобытном обществе до середины XVII в./ Под. Ред. А.И. Пискуновой – М.: Сфера, 1997. – 192с.
  36. Калиновский Ю.И. Введение в андрагогику. Мобильность педагогика в образовании взрослых: Монография.- М.,2000.

37. Каплина С.Е. Концептуальные и технологические основы формирования профессиональной мобильности будущих инженеров в процессе изучения гуманитарных дисциплин: дис... доктора пед. наук: 13.00.04 – Світлана Евгеньевна Каплина. – Чебоксары, 2008. – 427с.
38. Кирх А.В. Опыт измерения межгенерационной мобильности молодежи // Социологические исследования. – 1984. – №4. – С. 108-110
39. Климов Е.А. Психология профессионала: избр. психол. тр. / Е.А. Климов. М.: Изд-во Моск. психолого-социального ин-та; Воронеж: Изд-во НПО «МОДЭК», 2003. 456 с. (Психологи России).
40. Климов Е. А. Психология профессионального самоопределения / Е.А. Климов. Учеб. пособие для студ. высш. пед. учеб. заведений. М.: Издательский центр «Академия», 2004. 304 с.
41. Кремень В. Шляхи розвитку сучасної філософії інженерної освіти / В. Кремень, С. Пазинич, О. Пономарьов // Вища освіта України. – 2006. – № 1. – С. 7-12.
42. Кремень В. Освіта і наука в Україні – інноваційні аспекти. Стратегія. Реалізація, Результати / В. Кремень. – К.: Грамота, 2005. – 431 с
43. Крик Э. Введение в инженерное дело [Текст] / перевод с англ. Ю.Л.Голубева / Е.Крик. – М.: Энергия, 1970. – 176 с.
44. Коваленко О.Е. Методичні основи технології навчання: теоретико-методичний та практичний аспект викладання дисциплін електроенергетичного циклу: монографія / О.Е. Коваленко. – Х.: Основа, 1996. – 184 с.
45. Коваліско Н.В. Трудова мобільність в умовах регіонального ринку праці: дис... канд. соціол. наук: 22.00.07 – Наталія Володимирівна Ковалівко. – Львів, 1999.-184с.
46. Кожемякіна Н. І. Соціально-педагогічні умови формування професійної мобільності майбутніх менеджерів-аграріїв: дис... канд. пед. наук: 13.00.04 – Н.І. Кожемякіна — Одеса, 2006. — 248с.
47. Конкурентоспроможність національної економіки / за ред. д.е.н. Б.Є.Кваснюка. – К.: Фенікс, 2005. – 582с.
48. Кормильцева М.В. Социально-личностные компетенции студентов как фактор развития их профессиональной мобильности: автореф. дис. на соиск. научн. степени кандидата псих. наук: 19.00.07 “Педагогическая психология” Мария Владимировна Кормильцева. – Екатеринбург, 2009. – 24с.
49. Кораблева Г.Б. Теоретико-социологический анализ взаимосвязи профессии и образования: дис. д-ра соц. наук. – Екатеринбург, 1999. – 462 с.
50. Королев Ф.Ф. Системный подход и возможности его применения в педагогических исследованиях // Советская педагогика, 1970. – №9. – С.103-115
51. Краевский В.В. Содержание образования – бег на месте [Текст] / В.В. Краевский // Педагогика. – 2000. – № 7.
52. Кутель С.А. – Профессиональная мобильность в науке. М.: Мысль, 1983.
53. Леонтьев А.Н. Деятельность. Сознание. Личность. / А. Н. Леонтьев. – М.: Смысл:Академия, 2004. -346 с.
54. Лесохина, Л.Н. К обществу образованных людей. Теория и практика образования взрослых. / Л.Н. Лесохина. – СПб.: ИОВ РАО, «Тускарора», 1998
55. Ломов Б. Ф. Методологические и теоретические проблемы психологии. / Б.Ф. Ломов – М., 1984. – 226 с.

56. Лосев А. Ф., Тахо-Годи А. А. Платон. Аристотель. — 3-е изд., испр. и доп. — М.: Молодая гвардия, 2005. — 392с.
57. Лук'янова Л.Б. Теорія і практика екологічної освіти у професійно-технічних навчальних закладах: дис... д-ра. пед. наук: 13.00.04 — Л.Б. Лук'янова — Київ, 2006. — 469с.
58. Любимова О.В. Формирование профессиональной мобильности будущих инженеров-строителей в процессе обучения в ВУЗе: автореф. дис. на соиск. научн. степени кандидата пед. наук: 13.00.08 “Теория та методика профессионального образования” — Ставрополь, 2011. — 27с.
59. Львов А.Ю. Организационно-педагогические условия становления профессиональной мобильности студентов педагогического университета: автореф. дис. на соиск. научн. степени кандидата пед. наук: 13.00.08 “Теория та методика профессионального образования” / А.Ю. Львов. — Санктпетербург, 2011. — 23с.
60. Макаров В.Л. Микроэкономикананий/МакаровВ.Л., Клейнер Г.Б. — М.:Экономика, 2007. — 204 с.
61. Макеев С.А. Социальная мобильность и идентичности в структурной перспективе // Методологія, теорія та практика соціологічного аналізу суспільства: Зб. наук. праць. — Харків: Вид. центр ХНУ ім. В.Н. Каразіна, 1999. — С. 9–14.
62. Марру А.-И. История воспитания в античности (Греция)/Пер. с франц. А.И. Любжина. — М.: «Греко-латинский кабинет Ю.А. Шичалина, 1998.
63. Мартенс Р. Социальная психология и спорт: [пер. с англ.; послесл. В.И. Стоярова.]/ Р. Мартенс — М.: ФиС, 1979. 176с.
64. Матуленис А.А. Включение молодежи в социальную структуру. — Вильнюс: Минтис, 1983.
65. Меркулова Л.П. Формирование профессиональной мобильности специалистов технического профиля средствами иностранного языка: автореф. дис. на соиск. научн. степени доктора пед. наук: 13.00.08 “Теория та методика профессионального образования” /Л.П. Меркулова. — Самара, 2008. — 40с.
66. Митина Л.М. Психология развития конкурентоспособной личности / Л. Митина. — М.: “МПСИ”, 2002. — 400с.
67. Мищенко В.А. Формирование профессиональной мобильности в системе высшего профессионального образования [Текст]: монография /В.А.Мищенко. — Ханты-Мансийск: ОАО «Информационно-издательский центр», 2010. — 215с.
68. Мищенко В.А. Интегративный подход к образованию как способ формирования профессиональной мобильности у выпускников вузов / В.А. Мищенко // Педагогическое образование и наука. Научно-методический журнал. — М.: МАНПО, 2009. — № 8. — С.20-25.
69. Молодь в умовах становлення Незалежності України (1991-2011 роки): щоріч. доп. Президенту України, Верховній Раді України, Кабінету Міністрів України про становище молоді в Україні/ М-во освіти і науки, молоді та спорту України, Державний інститут розвитку сімейної та молодіжної політики; [редкол.: О.В.Белишев (голова) та ін.]. — Київ, 2011. — 316 с.
70. Мобильность кадров на промышленном предприятии / Л.А. Олесневич, С.И. Вовканич, С.Н. Злупко и др.//; АН УССР, Львовское отд-ние Ин-та экономики. — К.: Наукова думка, 1981. — 218 с.

71. Мурадян Н.Г. Рынок и занятость (социально-экономический анализ и прогноз) / Н.Г. Мурадян.- М.: Луч, 1991.- 245 с.
72. Мясищев В.Н. Психология отношений: Избранные психологические труды. — М., 1995. — 356 с.
73. Назарова Т. С., Шаповаленко В. С. «Синергетический синдром» в педагогике // Педагогика, 2001. – № 9. – С. 25 – 33.
74. Настройка образовательных структур в Европе. Вклад университетов в Болонский процесс / Tuning General Brochure: <http://www.unideusto.org/tuningeu/documents.html>
75. Неделько Е.Г. Формирование мотивационной готовности к профессиональной мобильности у студентов ВУЗа: дис...канд. пед. наук: 13.00.08 / Е.Г. Неделько – Магнитогорск, 2007. – 167с.
76. Нестерова Д. Инвестиции в человеческий капитал в переходный период в России [Электронный ресурс] Д. Нестерова, К. Сабирьянова – Электрон.ст. – Б.м., 1998.- Режимдоступакт.: <http://www.eerc.ru>
77. Новиков В. В. Профессиональная мобильность выпускников технических вузов в России на рубеже XX – XXI веков: дис... кандидата философских наук: 09.00.11 / В.В. Новиков – Москва, 2001, 183 с.
78. Овчарук О. В. Розвиток компетентнісного підходу: стратегічні орієнтири міжнародної спільноти / О. В. Овчарук // Компетентнісний підхід у сучасній освіті: світовий досвід та українські перспективи / під заг. ред.О. В. Овчарук. – К., 2004. – 111 с.
79. Ожегов С.И. Словарь русского языка / под ред. Н.Ю. Шведовой. – М.: Рус. яз., 1986. – 1240 с.
80. Остапчук О. Ефективні педагогічні системи: Інноваційна стратегія проектування / Олена Остапчук // Рідна школа. – 2005. – № 8. – С. 16-19.
81. Парыгин, Б. Д. Практикум по социально-психологическому тренингу / Б. Д. Парыгин. – СПб.: Михайлов, 2000. – 352 с.
82. Положення про організацію освітнього процесу в Харківському національному університеті будівництва та архітектури / Д.Л. Чередник, М.Ю. Колодязна, Ю.А. Чорний, Ю.В. Журавльов, С.С. Шкарлупа, О.В. Коломієць //; Х.: ХНУБА, 2015. –38с.
83. Пометун О. І. Дискусія українських педагогів навколо питань запровадження компетентнісного підходу в українській освіті /О. І. Пометун // Компетентнісний підхід у сучасній освіті. Світовий підхід та українські перспективи / під заг. ред. О. В. Овчарук. – К., 2004. – 111 с.
84. Портер Майкл Э. Конкуренция. / Майкл Э. Портер [пер. с англ.] – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. — 608 с.
85. Преодоление неравенства: важная роль управления. Всемирный доклад по мониторингу ОДВ (образование для всех) – 2009: перев. с англ. – Б.г.: Изд-во ЮНЕСКО, 2009. – 560с.
86. Пріма Р.М. Теоретико-методичні засади формування професійної мобільності майбутнього фахівця початкової освіти: автореф. дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.04 / Р.М. Пріма; Південноукраїнський НПУ ім.. К.Д. Ушинського. – Одеса, 2010. – 42 с.

87. Пряжников Н. С. Методы активизации профессионального и личностного самоопределения: учеб.-метод. пособие / Н. С. Пряжников. – М.: Московский психол.-соц. ин-т ; Воро- неж: МОДЭК, 2002. – 400 с.
88. Психология / Энциклопедия практической психологии / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.psychologos.ru>,
89. В.Ренев, Ю.Журавлев, Е.Петрова. Европейское образование в Украине: миф или реальность //Новый Коллегиум. – 2009. – №4. – С.17-23
90. Руткевич М.Н. Социология образования и молодежи: Избранное (1965-2000). – М.: Гардарики, 2002. – 541с
91. Сабирьянова К. Структурные изменения, адаптация работников и равновесие на локальных рынках труда/ К. Сабирьянова.- М.:ВЛАДОС, 2002.- с. 36.
92. Симончук О.В. Міжпрофесійна мобільність та зміна соціальної ідентичності: автореф. дис. на здобут. наук. ступеня кандидата соціологічних наук: 22.00.03 “Соціальна структура, соціальні інститути та соціальні відносини” / О. В. Симончук – Київ, 2000. – 17с.
93. Сорокин П. Человек. Цивилизация. Общество / П. Сорокин ; [под ред. А.Ю. Соломонова]. – М.:Политиздат, 1992. – 543 с.
94. Социологический справочник / Под ред. В.И. Воловича. – К.: Наук. думка, 1990. – 330 с
95. Сушенцева Л.Л. Теоретико-методичні засади формування професійної мобільності майбутніх кваліфікованих фахівців у професійно технічних навчальних закладах: дис... д-ра. пед. наук: 13.00.04 – Л.Л. Сушенцева — Київ, 2012. – 469с.
96. Татур Ю.Г. Компетентностный подход в описании результатов и проектировании стандартов высшего профессионального образования: Материалы 2-го заседания методологического семинара. Авторская версия. – М.: Исследовательский центр проблем качества подготовки специалистов, 2004. – с.18.
97. Тенилов Е.А. Развитие конкурентоспособности работников сферы сервиса в постдипломном профессиональном образовании: автореф.дис.на соиск.научн. степени д-ра пед.наук: 13.00.08 “Теория та методика професійного образования”, 13.00.01 “Общая педагогика, история педагогики и образования” / Е.А. Тенилов – Нижний Новгород, 2012. – 48 с.
98. ТитмаМ.Х.,СаарЭ.А.Молодоепоколение. / М.Х.Титма,Э.А.Саар. -М.:Мысль, 1986. – 254 с.
99. ТодаМ.,Шуфорд Э. Логика систем, введение в формальную теорию структур // Исследование по общей теориисистем. – М.: Наука, 1969. – 489 с.
100. Тоффлер Э.,Тоффлер Х.Революционное богатство: Как оно будет создано и как оно изменит нашу жизнь / Пер. з англ. М. Султановой, Н. Цыркун. — М.: АСТ, 2008. — 569 с.
101. Федулова Л.І. Сучасні концепції менеджменту. Навч. посібник / За. ред. д-ра екон. наук, проф. Л.І. Федулової. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 536 с.
102. Энгельмейер П.К. Технический итог XIX века. – М., 1898.с.41-42.
103. Энгельмейер П.К. Материалы доклада на IV Международном конгрессе по философии, Болонья, 1911.
104. Ядов В.А. Междисциплинарный подход к проблемам личности и городского образа жизни / В.А. Ядов. Вильнюс, 1983. – 143 с.

105. BlanP. M., Duncan O. D. The American occupational structure. N. Y., 1967
106. EriksonR., GoldthorpeJ. National variation in social fluidity // CASMIN project two rking paper. 1986. №9; Hout M. Status, autonomy and training occupational mobility // American journal of sociology. Vol. 89.№ 6.Dec.1984.P. 1379-1409.
107. Erikson, Goldthorpe. Constant flux; Y. Xie. The logmultiplicative layereffect model for comparing mobility tables. American Sociological Review57. 1992. P. 380–395.
108. Ganzeboom H.B.G, Luijckx R., Treiman D.J. Intergenerational class mobility in comparative perspective. Research in Social Stratification and Mobility 8. 1989. P. 3–84.
109. Giddens, A. The third way. The renewal of social democracy [Текст] / A. Giddens. – London: Polity Press, 1998. – 45 p.
110. Lipset, S., Bendix R. Social mobility in industrial society. – London: William Heinemann Ltd., 1959. -P. 24-25.
111. Lipset S. M., Zetterberg H., “A Theory of Social Mobility”,Transactions of the Third World Congress of Sociology, volume III, London, International Sociological Association, 1956, p. 155-177.
112. Narendranathan W. Modelling the process of job search / W.Narendranathan, S.Nickell // Journal of Econometrics-1985-№28- P. 29-49., Becker G. Human Capital/ G.Becker – Chicago: Chicago Press, 1993- P. 327
113. Raven J.Competence in Modern Society [Text]: Its Identification, Development and Release / byJ. Raven. – Oxford, England: Oxford Psychologists Press, 1984. – P. 420 (Русский перевод:Равен Д.Компетентность в современном обществе: выявление, развитие и реализация /Д. Равен. – М., 2002. – 396 с.
114. Resolution Concerning Updating the International Standard Classification of Occupations Annex to the resolution: ISCO-08 Structure, Group Titles and Codes [www.ilo.org/public/english/bureau/stat/isco/docs/resol08.pdf](http://www.ilo.org/public/english/bureau/stat/isco/docs/resol08.pdf)
115. Waters, M. Globalization. – London; N. Y.: Routledge, 1995.

**ДОДАТОК А**  
**Компетенції ООПМ**

Компетенції у рамках компонентів структури професійної мобільності майбутнього інженера	Шифр компетенції	Компоненти професійної мобільності майбутнього інженера		
		гносеологічний	праксеологічний	особистісний
1	2	3	4	5
- здатний до соціальної взаємодії на основі прийнятих у суспільстві моральних і правових норм;	KCO.02		+	
- здатний до соціально-комунікативної та професійної адаптації;	KCO.03		+	
- здатний до роботи в команді, в тому числі в міждисциплінарному й міжнародному середовищі;	KCO.04		+	
- здатний перебудуватися для роботи в іншій предметній області;	KCO.08		+	
- здатний на науковій основі та з необхідним ступенемсамостійності оцінювати результати своєї діяльності;	KCO.09			+
- готовий освоєння нового у вибраній та спорідненій професійній галузі (активність);	KCO.10			+
- здатний до системного мислення, генерування та використання новітніх ідей (креативність);	KCO.11			+
- орієнтований на досягнення результату;	KCO.13			+
- психологічно готовий до ефективної поведінки у невизначених та нестандартних умовах;	KCO.14			+
- готовий до ефективної поведінки на ринку праці.	KCO.15		+	
- здатний до використання загальних та окремих методів пізнання;	K3H. 01	+		
- здатний використовувати базові положення математичних, природно наукових, гуманітарних та економічних наук при вирішенні професійних завдань;	K3H.02	+		



## Продовження таблиці

1	2	3	4	5
- здатний розуміти і застосовувати традиційні або іноваційні рішення, знаходити підходи до їх реалізації і брати участь у роботі над проектами, використовуючи базові методи дослідницької діяльності (аналіз, співставлення, систематизація, абстрагування, моделювання, перевірка достовірності даних, оцінка ризиків та ін.);	K3H.04	+		
- здатний до придбання нових знань з великим ступенем самостійності;	K3H.05	+	+	
- здатний до освоєння новітніх технологій;	K3H.07	+		
- демонструє розуміння значимості обраної спеціальності та відповідальне ставлення до професійної діяльності	K3H.08			+
- здатний аналізувати ресурси та ризики у професійній діяльності;	K3H.10	+		
- володіє основними положеннями економічної теорії та готовий застосовувати їх в умовах ринкової економіки;	K3H.11	+		
- готовий дотримуватися всіх юридичних норм і вимог щодо інженерної діяльності;	K3H.12	+	+	
- володіє однією з іноземних мов на рівні соціального спілкування (проф);	KI.02	+	+	
- володіння знаннями та навичками в галузі інформатики та сучасних комп'ютерних технологій, користування INTERNET-ресурсами;	KI.06	+	+	
- володіє основними методами, способами і засобами отримання, зберігання і переробки інформації, навичками роботи з комп'ютерами як засобом управління інформацією, у тому числі в глобальних комп'ютерних мережах корпоративних інформаційних системах.	KI.07		+	
- готовий до віртуальної професійної взаємодії у мережі INTERNET	KI.08		+	

Продовження таблиці

1	2	3	4	5
- здатний формулювати мету проекту (програми), завдання та визначати пріоритети їх вирішення з урахуванням етичних аспектів діяльності, а також планувати реалізацію проектів;	КЗП.01	+	+	
- володіє основами розробки проектів автоматизації процесів і виробництв (галузі) з урахуванням механічних, технологічних, конструкторських, експлуатаційних, естетичних, економічних, управлінських параметрів;	КЗП.02	+	+	
- здатний здійснювати аналіз варіантів та обирати оптимальний, прогнозувати наслідки та знаходити компромісні рішення в умовах багатокритеріальності, невизначеності;	КЗП.03	+	+	
- володіє основами розробки функціональної, логічної і технічної організації автоматизації процесів і виробництв (галузі), автоматичних і автоматизованих систем контролю і управління, їх технічного, алгоритмічного і програмного забезпечення на основі сучасних методів, засобів і технологій проектування;	КЗП.04	+	+	
- здатний спроектувати архітектуру апаратно-програмних комплексів і автоматичних автоматизованих систем контролю і управління загальнопромислового і спеціального призначень в різних галузях національного господарства;	КЗП.05	+	+	
- володіє основами розробки моделей продукції на всіх етапах її життєвого циклу як об'єктів автоматизації і управління	КЗП.06	+	+	
- готовий до вибору засобів автоматизації процесів і виробництв, апаратно-програмного забезпечення для автоматичних і автоматизованих систем контролю і управління;	КЗП.07	+	+	
- володіє основами розробки (на основі діючих стандартів) технічної документації для регламентного експлуатаційного обслуговування засобів і систем автоматизації і управління в електронному вигляді.	КЗП.08	+	+	

## Продовження таблиці

1	2	3	4	5
- здатний провести монтаж та налаштування систем автоматизації;	КЗП.09	+	+	
- володіє основами стандартизації і сертифікації засобів автоматизації і управління, програмних засобів і апаратно-програмних комплексів.	КЗП.10	+	+	
- уміє застосовувати всі види стандартів;	КЗП.11	+	+	
- готовий до розробки технічної документації на різних етапах інженерної діяльності	КЗП.12	+	+	
- здатний до експлуатації та супроводу систем автоматизації	КЗП.13	+	+	
- здатний до організації процесів розробки, виробництва і впровадження засобів, систем автоматизації і управління заданої якості;	КЗП.14	+	+	
- володіє науково-організаційними основами проведення аудиту безпеки інформаційних і комунікаційних систем;	КЗП.15	+	+	
- володіє знаннями наукових та практичних основ адміністрування та експлуатації захищених інформаційних і комунікаційних систем;	КЗП.16	+	+	
- підготовлений до організації серійного випуску конкурентоздатних інноваційних продуктів або послуг;	КЗП.17	+	+	
- володіє основними принципами сучасного менеджменту якості та вимог, регламентованих ISO;	КЗП.18	+	+	
- знає та розуміє політику у сфері якості організацій та здатний знайти своє місце у її виконанні;	КЗП.19	+	+	
- здатність організувати роботу колективу виконавців, приймати управлінські рішення в умовах різноманіття думок, визначення порядку виконання робіт;	КЗП.20	+	+	
- здатний до підприємницької діяльній професійній галузі.	КЗП.21	+	+	

КОЛЕКТИВНА МОНОГРАФІЯ

**Авторський колектив:** С.О. Даньшева, Ю.В. Журавльов, Д.Л. Череднік

ОСВІТА ДЛЯ КАР'ЄРИ: НА ШЛЯХУ ДО ФОРМУВАННЯ  
ПРОФЕСІЙНО МОБІЛЬНОГО ФАХІВЦЯ

Набір: Даньшева С.О.

Підписано до друку: 25.12.2015р.

Формат: 60x90М/16

Друк цифровий. Ум.др.арк.: 2,75

Наклад: 50 прм.

Wydawca: Sp. z o.o. «Diamond trading tour»

Druk i oprawa: Sp. z o.o. «Diamond trading tour»

Adres wydawcy i redakcji: 00-728 Warszawa, ul. S. Kierbedzia, 4 lok.103  
e-mail: info@conferenc.pl