

• Характер деятельности.

Для транспорта характерен не очень высокий оборот оборотного капитала. Это вынуждает фирма поддерживать более высокую ликвидность.

В заключение можно сказать, что анализ и оценка ликвидности не теоретический вымысел. Они продиктованы полностью прагматичными потребностями и предоставляют определенную пользу менеджерскому коллективу, их клиентам, кредиторам, поставщикам т. д. Анализ и оценка ликвидности и платежеспособности необходим менеджерам, которые взяли на себе задачу умело управлять фирмами в рыночных условиях.

УДК 656.1/25

**Система качества обучения и европейские перспективы
высшего транспортного образования
в Республике Болгария**

Детелин Василев

Высшее транспортное училище им. Т.Каблешкова
София, Р. Болгария, e-mail: dvasilev@vtu.bg

Высшее образование является индивидуальным и общественным благом, а потому – личной и общественной ответственностью. Оно не должно быть заботой только государства, но и отдельного индивидуума, а также общества в целом в лице различных его (в том числе частных) организаций и сообществ. Доступ к разным степеням и формам высшего образования на равных условиях – право каждого гражданина, но его приобретение зависит от личного потенциала и возможностей индивидуума. Любая национальная система высшего образования является общепризнанным механизмом урегулирования справедливых социальных отношений.

В современном обществе высшие учебные заведения участвуют на рынке образовательных услуг, так как основной результат их деятельности получает рыночную реализацию. В своей деятельности они считаются с рыночными механизмами, так как свободная конкуренция является основным двигателем их развития. Высшее образование, однако, остается сферой, где главенствуют академические ценности и нормы, на которых

строятся взаимоотношения между членами академического сообщества.

Определение проблемы управления качеством, как основной, отражает реальную действительность в нашей стране и вместе с тем перекликается с декларацией, принятой на конференции в Берлине (2003 г.), на которой качество высшего образования было определено как центральный вопрос – “находящийся в сердцевине” строительства европейского пространства в области высшего образования.

В последние годы не только в академическом сообществе, но и в политических кругах настойчиво ставилась проблема качества нашего высшего образования под давлением и со стороны бизнес элиты. О строительстве внутренних систем обеспечения качества в болгарских вузах пошла речь очень активно в последние годы, когда университеты в нашей стране начали развиваться в условиях рыночной среды, и соответствующие требования рынка труда стали касаться в полной мере и сферы высшего образования. Это обстоятельство привело к необходимости внесения поправок в Закон о высшем образовании, согласно которому вузы уже обязаны принять “систему оценки и поддержания качества обучения и академического состава, что включает в себя и анализ мнения студентов”.

Существует тесная связь между качеством и стандартами в области образования. Учет принципов институциональной автономии и плюрализма предусматривает ориентацию на разработку стандартов (по специальностям и программам) на выходе высшего образования, причем нельзя недооценивать значение стандартов на входе и в самом процессе обучения.

Воспринятое понимание качества и стандартов в области высшего образования:

а) утверждает автономию и ответственность каждого отдельно взятого вуза;

б) стимулирует инновации в высших учебных заведениях;

в) учитывает многосторонние интересы и ожидания в отношении высшего образования в условиях его массовизации;

г) действует в качестве механизма для повышения ответственности в отношении достигнутых результатов.

Согласно принципу институциональной автономии следует принять тот факт, что главную ответственность за обеспечение качества несет сам университет, что со своей стороны создает основу для реального учета и измеримости достигнутых отдельными его звеньями результатов.

В высшем транспортном училище разработана схема обеспечения качества обучения и академического состава. Основной целью любой системы качества является обеспечение саморегулирования всех процессов, связанных с обучением студентов и развитием академического состава. Успешно функционирующая система поддержания качества делает лишним вмешательство внешних институтов контроля в деятельность университета и вместе с тем гарантирует высокое качество учебного процесса. Все управленческие решения основываются на конкретных и достоверных данных, за которыми система качества следит постоянно. Эти данные, объединенные в форме индикаторов (показателей) касаются входа, процесса и выхода обучения. В системе качества акцент надо поставить на показатели на выходе, чтобы можно было установить реальные знания и умения студентов по окончании их образования. Такими данными, наблюдаемыми в качестве исходных, должны стать результаты стандартизированных тестов компетенций заканчивающих свое образование студентов и их сравнение с данными, полученными в других университетах, а также наблюдение за соотношением между уровнями выхода-входа. Важным представляется также наличие внешнего оценивания студентов, т.е. гарантированное присутствие преподавателей других университетов в составе комиссий при защите дипломных работ и при проведении государственных экзаменов. Главное место в системе занимает качество преподавания в университете.

Высшее транспортное училище принимает активное участие в процессах, развивающихся в европейском образовательном пространстве, стремясь сохранить многолетние традиции подготовки специалистов транспорта. Благоприятными предпосылками перспективности высшего транспортного образования в нашей стране являются не только ее географическое расположение, но и основные приоритеты

транспортной отрасли в процессе присоединения страны к Европейскому Союзу.

Через территорию нашей страны пролегают четыре шоссейно-железнодорожные коридоры из десяти общеевропейских транспортных коридоров:

- Транспортный коридор IV – Калафат (Румыния) – Видин – София – Кулата – Промахон (Греция) и София – Пловдив – Свиленград – граница с Турцией;
- Транспортный коридор VIII – граница с Македонией – Гюешево – София – Пловдив – Бургас/Варна;
- Транспортный коридор IX – Гюргево (Румыния) – Русе – Габрово – Димитровград;
- Транспортный коридор X – граница с Сербией и Черной горой – Калотина – София – Пловдив – Димитровград – граница с Турцией.

Общая длина железнодорожных транспортных коридоров на территории Болгарии составляет 1800 км или 42% всей железнодорожной сети страны (4300 км.) Включение национальной транспортной сети в европейскую сеть сообщений будет способствовать расширению инфраструктуры транспорта. К 2008 году (лишь через год после прогнозного срока присоединения Болгарии к ЕС) предусматривается достижение 50 000 км общей длины всей европейской железнодорожной сети.

Географическое расположение Болгарии дает большие преимущества для включения ее транспортной системы в транспортную систему Европы.

Этот факт имеет исключительно положительное значение, но он нас и обязывает, так как требует огромных инвестиций, в первую очередь, в улучшение и содержание существующей инфраструктуры и, в меньшей мере, в строительство нехватяющих дорог.

Именно в целях реализации этих стратегических направлений, разработки конкретных целей, ключевых задач и мер по их выполнению необходимы молодые специалисты с оформленным мышлением, что касается современного управления, владеющие иностранными языками и обладающие компьютерной грамотностью.

В Высшем транспортном училище относительно неплохо сохранилось обучение для приобретения правоспособности, что по существу является обучением вне системы высшего образования. Это – так называемое “фирменное обучение”, которое очень популярно и хорошо развито почти во всех крупных европейских компаниях. К сожалению, в Болгарии крупные фирмы, за небольшим исключением, все еще не выделяют средств на обучение, квалификацию и переквалификацию своего персонала. Вообще, у нас форма постоянного обучения (обучения в течение всей жизни) сильно ограничена и отстала в организационном и методическом плане. Такая форма предусматривает подготовку принципиально новых и дорогих дидактических материалов и новых организационных мероприятий, каким является дистанционное обучение. Создание подобной организации требует от преподавателей серьезной подготовки, большого творчества и времени на реализацию. С другой стороны, организация такой формы в каждом высшем училище требует серьезных инвестиций, каких не хватает, и возвращение которых начнется спустя немало времени. Высшее транспортное училище, исторически связанное с болгарскими железными дорогами, имеет богатый опыт в проведении курсов последиplomной специализации и квалификации. После обеспечения финансирования со стороны международной программы проводились курсы, которые в настоящее время являются очень необходимыми в процессе перестройки системы железнодорожного транспорта. Нам совершенно ясно, что в течение следующих 8-10 лет и больше этот вид обучения в высших учебных заведениях будет занимать все более важное место, и в то же время все большее число фирм будет нуждаться в повышении квалификации своего персонала.

В заключение, можно заявить, что Высшее транспортное училище в качестве одного из ведущих университетов в системе высшего транспортного образования в Болгарии принимает активное участие в процессах реформ системы болгарского высшего образования и ставит в центр своих стратегических программ вопросы постоянного повышения качества обучения.