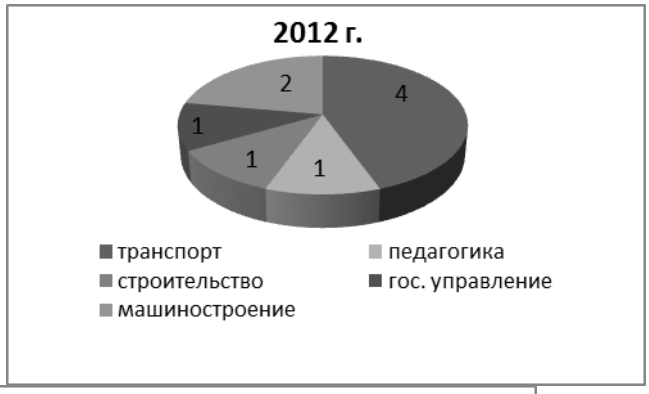
ПРАКТИКА МЕЖДИСЦИПЛИНАРНОЙ ИНТЕГРАЦИИ РАЗЛИЧНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ПОДГОТОВКИ ПРИ ОБУЧЕНИИ МАГИСТРАНТОВ

Фаттахова А.Ф., Якунина Н.В.
Оренбургский государственный университет, г. Оренбург

Открытие магистерской программы по направлению 23.04.01 Технология транспортных процессов состоялось в 2012 году и изначально предполагало обучение специалистов, имеющих базовое образование по профильным транспортным специальностям. Однако, анализ базового образования поступивших с 2012 по 2016 год показал, что их количество составляет от 10 до 50 % в разные годы (рисунок 1).

Рисунок 1 – Распределение количества магистрантов с профильным транспортным образованием по годам приема

Остальные магистранты имеют образование по следующим направлениям: стандартизация и сертификация, управление качеством, юриспруденция, менеджмент, коммерция, государственное и муниципальное управление и др. (рисунок 2).


2012 г.
4
2
1
1
1
транспорт
педагогика
строительство
гос. управление
машиностроение

2013 г.
1
1
1
2
1
2
1
транспорт
СС
УК
коммерция
экономика
машиностроение
ТХ

2014 г.
1
1
1
2
1
3
2
транспорт
СС
юриспруденция
психология
машиностроение
менеджмент
механизация с/х

2015 г.
1
1
4
1
2
транспорт
юриспруденция
СС
УК
метрология

2016 г.
1
1
1
5
3
транспорт
юриспруденция
информатика
менеджмент
машиностроение

Рисунок 2 – Распределение обучающихся по базовому образованию по годам приема

Проведенный анализ еще раз показал, что транспортная отрасль является сферой приложения труда специалистов различных профессий.

В связи с этим при планировании обучения и проведении занятий необходимо ориентироваться на связь преподаваемых дисциплин и область профессиональной деятельности обучающихся.

Тенденция к постепенному сближению наук и учебных дисциплин захватывает и такие, казалось бы, совершенно различные по своей природе дисциплины как юриспруденция и организация транспортных процессов. Будучи явно противоположными по формальным признакам (технические и гуманитарные), они, тем не менее, имеют общее происхождение, являясь производными от общественного развития.

Так, невозможно развитие транспорта как системы, включающей в себя в том числе и дорожную подсистему, без соответствующего создания и развития общества, а такое развитие, в свою очередь, неизбежно сопровождается создание определенных правил поведения, в дальнейшем перерастающих в нормы права. Впрочем, можно найти связь между и правом, и транспортом.

Речь идет о комплексе норм, связанных с регулированием транспортных процессов. Такие нормы – не систематизированные в единый акт – содержатся в большинстве своем в административном (ФЗ «Устав автомобильного транспорта», ФЗ «О безопасности дорожного движения», КоАП РФ) и гражданском праве. Ряд норм также содержится в трудовом праве (Трудовой кодекс РФ, подзаконные акты Минтранса), а также в специфических актах. Все эти нормы так или иначе образуют определенную систему, что позволяет некоторым авторам (Егиазаров В.А.) говорить о существовании комплексной отрасли права – транспортного права. И хотя до закрепления данной отрасли, как полноправной, наряду с новыми отраслями (тем же спортивным правом), в юридических сознании и доктрине, ещё далеко, тем не менее, определенные результаты уже имеются.

Совместная работа специалистов-транспортников и обучающихся-юристов вполне возможна по такой схеме:

1. Специалист транспорта сталкивается с конкретной проблемой в правовом регулировании отношений на транспорте в ходе работы и/или обучения;

2. Юрист предлагает пути решения данной проблемы, связанные не только с внесением изменений в законодательство, но и с изменением правоприменения;

3. Специалист транспорта, дает свою экспертную оценку предложенному решению.

В случае, если подобного рода взаимодействие будет проходить в академической среде, так или иначе, обе стороны получат необходимые знания. Юрист при дальнейшем решении поставленных перед ним профессиональных задач будет иметь в голове некий образ желаемого результата в общей картине (создание положительной судебной практики, например), специалист транспорта

же при столкновении с подобной проблемой в своей профессиональной деятельности будет иметь представление о возможных путях решения.

Также имеет смысл общее обучение студентов транспортных факультетов азам законодательной техники. Обучение подобного рода позволит им в дальнейшем, во-первых, знать и отстаивать свои (трудовые) права, во-вторых, не допускать нарушений прав других лиц в результате своей деятельности (например, при разработке и организации перевозочного процесса необходимо постоянно отслеживать режим работы водителя, установленный в приказе Минтранса от 20.08.2004 г. № 15).

Эта тенденция поддерживается на кафедре автомобильного транспорта. Необходимо отметить, что результаты научных разработок магистрантов находят свое применение и за пределами академической среды. В частности, выводы и рекомендации, содержащиеся в публикациях и магистерских диссертациях, независимо от их базового образования, используются при разработке законодательных актов по транспортной деятельности в Оренбургской области.

Кроме того, заинтересованность получения дополнительного образования для специалистов, работающих в транспортной отрасли и не имеющих профильное транспортное образование, подтверждает тот факт, что один магистрант после получения магистерской степени поступил в аспирантуру по направлению 23.06.01 Техника и технология наземного транспорта для продолжения обучения.