

должны быть использованы в инновационном проекте. Оцениваются общие затраты, будущий эффект, определяется рентабельность предлагаемых изменений.

Работа выполняется тремя командами групп и защищается перед судейской коллегией, назначаемой преподавателем. Эта инновационная игра - интеллектуальная: здесь выигрывает тот, у кого большой творческий потенциал, запас знаний и умений.

Игра ориентирована на будущую производственную деятельность студентов - выпускников вуза. В ней есть элементы самообучения. Такую игру можно провести только со студентами старших курсов, которые прошли производственную практику на предприятиях и обладают запасом знаний, накопленных за четыре года обучения в вузе.

К числу инновационных игр, направленных на совершенствование производственной деятельности специалиста, можно отнести также деловую игру "Оптимизаций производственной деятельности специалиста". Особенно хорошо эта игра удается со студентами заочной формы обучения.

Игра позволяет на основе самоанализа своей производственной деятельности составить функционально-динамическую структуру деятельности руководителя любого ранга и на основе этого совершенствовать труд руководителя. В деловой игре предусмотрено изучение профессиональной деятельности с использованием хронометража, алгоритмического метода, анализа ошибочных действий. После составления студентом схемы структурного информационного взаимодействия появляется возможность анализа фактического распределения рабочего времени по видам выполняемых работ.

Такой анализ позволяет выявить недостатки в распределении рабочего времени специалиста, их причины и разработать предложения по их устранению. И здесь надо учитывать, что в жизни настоящий капитал - это время, так как запоздалые решения малоэффективны.

Эту деловую игру можно провести и со студентами-выпускниками, которые на производственной практике работали дублерами механика, технолога, мастера. При этом студент использует материалы отчетов по своей практике, где имеется информация, собранная на производстве по существу игры.

Не остаются в стороне вопросы, как наши будущие выпускники-специалисты будут принимать решения в области обеспечения качества. Это и экология, и умение использовать совокупные ресурсы (малоотходное и безотходное, энергосберегающее производство), то есть - забота о производстве, стремление к получению положительных результатов. Это также и забота о людях, то есть стремление к достижению конечных положительных результатов на основе доверия и уважения работников, ибо только на технологическо-производственном поле производственные успехи малодостижимы.

Среди игр, проводимых со студентами в учебном процессе, две вышеназванные игры имеют, по нашему мнению, инновационную направленность в будущую производственную деятельность выпускника БГАТУ.

**ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СИБИРСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
(СТУПСА) С ПРЕДПРИЯТИЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА И ЕГО ИНФРАСТРУКТУРЫ**

О. В. Матвейчук

*Сибирский государственный университет путей
сообщения (Министерство путей сообщения
Российской Федерации)*

Железные дороги России занимают ведущее место в транспортной системе мира и нашей страны. Летом 2001 г. Россия отметила 100-летие Великого Сибирского пути – Транссибирской магистрали. Большая часть объема перевозок страны (70-80%) осваивается Транссибирской магистралью. Наиболее напряженным звеном остается участок Новосибирск–Омск [1, с. 4-9].

Именно строительству Великого Сибирского пути обязан своим рождением город Новосибирск, в 1893 году, в связи с утверждением строительства железнодорожного моста через Обь именно в этом месте – у небольшого села Кривошеково [3, с.19].

Обычно железнодорожный транспорт чаще всего ассоциируется с паровозами, электровозами, вагонами, рельсами, депо. Верно, без них нет транспорта. Однако, железнодорожный транспорт - это прежде всего люди – рабочие, инженерно-технические работники. Вместе с дорогой интеллектуально росли и воспитывались ее кадры. В 1930 г. из Сибирского технологического института, расположенного в Томске, были выделены Сибирский институт инженеров путей сообщения (СИИПС), Сибирский строительный институт (Сибстрин) и Сибирский институт водного транспорта. В сентябре 1932 года СИИПС был разделен на два самостоятельных транспортных вуза – электромеханический и путейско-строительный. Первый (ТОЭМИИТ) остался в Томске, второй был переведен в Новосибирск и стал называться Новосибирским путейским институтом инженеров транспорта (НоПИИТом). В 1934 г. НоПИИТ был переименован в Новосибирский институт военных инженеров транспорта (НИВИТ), в 1953 г. НИВИТ переименован в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ). Таким образом, с 1 сентября 1932 года и начинается, по сути, история СГУПС [2, с. 7, 36-37, 58-62].

На протяжении всех этих лет СГУПС стремится идти в ногу со временем, использовать в учебном процессе прогрессивные технологии, рекомендации Минобразования и МПС России. К 70-летнему юбилею (который университет будет отмечать в ноябре 2002 г.) вуз превратился в современный компьютеризированный учебно-научный и производственный комплекс. В течение 5 последних лет университет устойчиво находится в тройке лучших вузов отрасли. В 1993 г. Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта получил статус академии, а в 1998 г. – университета. На 8 факультетах вуза осуществляется подготовка по 29 специальностям. За годы своего существования вуз подготовил более 40000 специалистов-железнодорожников. В университете идет процесс подготовки кадров высшей квалификации как для научно-педагогической деятельности, так и научных работников для предприятий железнодорожного транспорта, через аспирантуру СГУПС. Ежегодный выпуск вуза составляет более 1200 инженеров. В 2001-2002 учебном году по спискам университета числится более 6000 студентов дневной формы обучения, более 5000 - заочной формы обучения, около 200 студентов-вечерников.

Осуществление качественной подготовки специалистов-железнодорожников заставляет каждого педагога вуза сделать переоценку своих знаний, стремиться к повышению своего профессионального уровня путем прохождения стажировок, различных курсов, обучения в аспирантуре. Остепенность профессорско-преподавательского состава СГУПС составляет почти 70%. Так же, для ведения учебного процесса привлекаются высококвалифицированные специалисты-производственники [4, с. 266].

В университете разработана методика довузовской подготовки абитуриентов на подготовительных курсах, внедрен принцип целевого приема в вуз по направлениям дорог, работает система трудоустройства выпускников. С 1997 г. в вузе действует система подготовки инженерных кадров в сокращенные сроки по железнодорожным специальностям. За основу принят концептуальный признак переименования среднего профессионального образования по специальностям соответствующего профиля, на базе которого обоснованы сокращенные сроки подготовки инженеров, разработаны учебные планы железнодорожных специальностей. Учащиеся, закончившие техникум по учебному плану среднего профессионального образования повышенного уровня, при поступлении в вуз на одноименную специальность по результатам тестирования могут зачисляться на второй курс. Для этой категории студентов составляются индивидуальные образовательные программы с сокращенным сроком обучения, соответствующие требованиям государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования. При университете в 1999 г. образован Институт повышения квалификации, который ежегодно проводит краткосрочную переподготовку более 3000 руководящих работников и специалистов железнодорожных предприятий. С 1998 года успешно функционирует Сибирский центр сертификации экономистов, который осуществляет переподготовку экономических работников железных дорог по Минфиновской программе на главного бухгалтера, бухгалтера-эксперта, аудитора, финансового управляющего. В результате комплекса мероприятий, разработанных и проведенных университетом совместно с железными дорогами Сибирского региона – основными потребителями специалистов-выпускников – в СГУПС реализуется комплексная система непрерывной подготовки специалистов-железнодорожников. Она включает:

-Довузовскую подготовку.

-Подготовку инженеров с сокращенным сроком обучения из числа лиц, имеющих среднее профессиональное образование и продолжающих учебу по избранной в техникуме специальности.

-Целевое направление в вузы с учетом перспективного кадрового заказа железных дорог в сочетании с договорной системой на подготовку и трудоустройство специалистов.

- Стажировку молодых специалистов на предприятиях МПС РФ.

- Выполнение дипломных проектов и хозяйственных тем, выполняемых по заданиям производства и актуальным в настоящее время темам для железнодорожной отрасли.

- Переподготовку и повышение квалификации специалистов производства в системе послевузовского образования с получением свидетельств и сертификатов.

- Подготовку научных кадров путем обучения в аспирантуре [5].

Предпринимаемые железными дорогами в содружестве с университетом меры, позволяют вести планомерную замену и закрепление инженерных кадров, укомплектование ими предприятий, где инженерные должности занимались специалистами со средним профессиональным образованием. Таким образом, постоянное взаимодействие университета с потребителями специалистов позволяет решать кадровые проблемы отрасли.

Список литературы:

1. Пехтерев Ф.С. Стержень транспортной системы страны // Железнодорожный транспорт. – 2001. - № 7. С. 4-9.

2. Москалев П.И. Этапы пройденного пути. Субъективные заметки по истории НИВИТа – НИИЖТа. Новосибирск: 1999. – 115 с.

3. Осокин Г. Рождение Новосибирска // Труд. – 2001. ноябрь. С. 19.

4. Матвейчук О.В. Итоги, перспективы научно-педагогической кадровой работы СГУПС // Беринговский межконтинентальный транспортный коридор в развитии Чукотки: вчера, сегодня, завтра: Мат-лы Межд. конгр. ноябрь-декабрь 2001 г. Новосибирск.: 2001. Ч. 1. - 474 с.

5. Статистические отчеты СГУПС.

ИННОВАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В УНИВЕРСИТЕТАХ И ПРОБЛЕМЫ ВВЕДЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ В ГРАЖДАНСКИЙ ОБОРОТ

Ю. В. Нечепуренко

*Учреждение Белорусского государственного
университета «Научно-исследовательский институт
физико-химических проблем»*

Эффективное использование исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности (интеллектуальная собственность) является одним из основных внутренних ресурсов вузов республики, который в настоящее время реализован не в полной мере. Политика университетов в области интеллектуальной собственности (ИС) должна являться составной частью проводимой ими научно-технической и инновационной политики.

Быстро развивающаяся в университетах инновационная деятельность требует выработки новой стратегии управления интеллектуальной собственностью, которая, с одной стороны, должна стать одним из стимулирующих факторов развития прикладных исследований с ориентацией на конечный коммерческий продукт, а, с другой – способствовать установлению справедливого баланса прав и законных интересов субъектов правоотношений, участвующих в создании, правовой охране и использовании результатов интеллектуальной деятельности (РИД).

В условиях рыночной экономики эффективное использование прав на РИД обеспечивает их владельцам преимущества на рынке наукоемких технологий по извлечению материальной выгоды. Вузы республики обладают значительным интеллектуальным потенциалом, реализация которого сопряжена как с проблемами правовой охраны объектов ИС, так и с проблемами, возникающими при введении их в гражданский оборот.

Обеспечение правовой охраны РИД является одним из важнейших условий создания рынка инноваций. Введение в гражданский оборот объектов ИС, в том числе путем трансфера инноваций, возможно только после оформления прав на их использование. Правовая охрана создает основу для защиты интересов авторов, инвесторов и производителей продукции (работ, услуг) от недобросовестной конкуренции в процессе оборота этих результатов, который регулируется нормами гражданского права.