

Роман Сущенко

кандидат наук з державного управління, доцент, кафедра транспортних технологій,
Запорізький національний технічний університет; Україна
E-mail: roman-s2001@mail.ru

**ОРГАНІЧНА ЄДНІСТЬ СОЦІАЛЬНОГО Й ПЕДАГОГІЧНОГО ФАКТОРІВ
У ФОРМУВАННІ УПРАВЛІНСЬКОЇ КУЛЬТУРИ МАЙБУТНІХ ІНЖЕНЕРІВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

***Анотація:** в статті подано наукове обґрунтування необхідності органічної єдності соціального й педагогічного факторів у концептуальному підході до формування управлінської культури майбутніх інженерів залізничного транспорту на основі врахування особливостей сучасного соціального середовища й духовно-ціннісної спрямованості професійного розвитку особистості інженера. Проблема формування управлінської культури вимагає глибоких теоретичних та експериментальних досліджень, наукового обґрунтування і практичної перевірки основних концептуальних положень, пов'язаних з втратою частини культурного потенціалу технічних ВНЗ, зі створенням для цього спеціального соціально-педагогічного й культурологічного середовища.*

***Ключові слова:** органічна єдність соціального й педагогічного факторів, майбутній інженер залізничного транспорту, процес формування, управлінська культура.*

Roman Sushchenko

Candidate of Sciences in public administration, associate Professor, Department of transport technologies, Zaporozhye National Technical University; Ukraine
E-mail: roman-s2001@mail.ru

**THE ORGANIC UNITY OF SOCIAL AND EDUCATIONAL FACTORS IN SHAPING
THE ADMINISTRATIVE CULTURE OF FUTURE RAILWAY TRANSPORTATION
ENGINEERS**

***Abstract:** The article presents the scientific rationale for the organic unity of social and educational factors in the conceptual approach to the formation of administrative culture of future railway transportation engineers taking into account the features of modern social environment, spiritual and value orientation of engineer's professional development.*

It has been specified that a modern engineer is a carrier of active, cultural, communicative and administrative principles, able to plan, organize, correlate, analyze, evaluate his or her informational, emotional and intellectual potential to upgrade professionally and contribute to the development of his or her colleagues' administrative skills.

***Keywords:** organic unity of social and educational factors, future railway transportation engineer, formation process, administrative culture.*

Роман Сущенко

**ОРГАНИЧЕСКОЕ ЕДИНСТВО СОЦИАЛЬНОГО И ПЕДАГОГИЧЕСКОГО
ФАКТОРОВ В ФОРМИРОВАНИИ УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ
БУДУЩИХ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

© Роман Сущенко, 2016

Аннотація: в статті представлено наукове обґрунтування необхідності органічного єдинства соціального і педагогічного факторів в концептуальному підході к формированию управленческой культуры будущих инженеров железнодорожного транспорта на основе учета особенностей современной социальной среды и духовно-ценностной направленности профессионального развития личности инженера. Проблема формирования управленческой культуры требует глубоких теоретических и эмпирических исследований, научного обоснования и практической проверки основных концептуальных положений, связанных с потерей части культурного потенциала технических вузов, с созданием для этого специальной социально-педагогической и культурологической среды.

Ключевые слова: органическое единство социального и педагогического факторов, будущий инженер железнодорожного транспорта, процесс формирования, управленческая культура.

Roman Sushchenko

An extended abstract of a paper on the subject of:
“The organic unity of social and educational factors in shaping the administrative culture of future railway transportation engineers”

Abstract: *The article presents the scientific rationale for the organic unity of social and educational factors in the conceptual approach to the formation of administrative culture of future railway transportation engineers taking into account the features of modern social environment, spiritual and value orientation of engineer’s professional development.*

With the development of social reality culture traditionally holds a special place, solving specific problems of social processes regulation, meaning that any action of railway transportation engineer should be socio-cultural motivated, and the administrative culture is associated not only with the deep mechanisms of social development, but also with the individual features of an engineer, his or her professional activities, background and personal value in social activities.

It has been specified that a modern engineer is a carrier of active, cultural, communicative and administrative principles, able to plan, organize, correlate, analyze, evaluate his or her informational, emotional and intellectual potential to upgrade professionally and contribute to the development of his or her colleagues’ administrative skills.

The problem of administrative culture formation cannot be regarded as an isolated, purely educational task. It requires deep theoretical and experimental studies, scientific examination and practical verification of basic conceptual principles related to the loss of the cultural potential of technical universities, creation of special social, educational and cultural environment to develop a high level of general culture, overcome the decline in the prestige of engineering professions and subjective reasons, which depend on the educational establishment and its teaching staff.

Thus, the formation of an engineer as a personality, who is able to live and function in constantly changing environment, cannot be separated from the railways history and the history of society. The peoples’ attitude to railway transport depends on the rate of society’s development, general quality of life, attitude of the government to railways, education, authority of the state and other factors. Social, historical and pedagogical analysis is considered helpful in identifying existing problems and difficulties in the process of development of humanistic, cultural approach to education.

It has been found out that by changing the external world, railway transportation engineer, as a creative person due to his efficient work, changes himself, which is a new condition for further existence and development.

It has been proved that in railway industry engineer has to be the carrier of modernity, innovative approaches to engineering, communicative and educated, able to plan and organ-

ize his own engineering activities consciously, intellectually influence his partners to perceive, analyze, evaluate information and intellectual content of speech, emotional intelligence to self-assess his actions, behavior, administrative decisions adequately.

We have concluded that modern social and cultural trends lead to a new paradigm of vocational education, with the transformation as its basis, so as to create conditions for the development of a new paradigm based on flexibility, renewal and formation of a new value approach to engineering, to rapid changes in the labor market, to professional career changes, development of partnerships with organizations, enterprises and departments of the railway industry and service sector.

Keywords: *organic unity of social and educational factors, future railway transportation engineer, formation process, administrative culture.*

Постановка проблеми в загальному вигляді. Сьогоднішня соціальна економічна практика характеризується розбудовою української державності, становленням ринкових і демократичних відносин, новими міжнародними господарськими зв'язками і входженням у процеси розвитку світової науки, культури, техніки в умовах наростаючої необхідності гармонізації і взаємодії відносин між особистістю і суспільством. Саме це і є викликом системі вищої професійної підготовки інженерів залізничного транспорту, що потребує радикальної її трансформації.

Помітне підвищення ролі людського фактору й культури у забезпеченні ефективності суспільного виробництва є однією з визначальних тенденцій світового розвитку, що вимагає від професійної діяльності кожного сучасного інженера, незалежно від його посади та службового стану, високого рівня управлінської культури, глибоких знань психології людини, культури міжособистісного спілкування, уміння створювати умови, сприятливі для реалізації творчого потенціалу кожного співробітника з урахуванням світових тенденцій суспільного, соціально-економічного і науково-технічного розвитку.

Тому загальноприйнятим у глобальному світі є здобуття такої професійної інженерної освіти, яка задана соціумом, тенденціями суспільного розвитку, його особливостями.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення проблем професійної й соціальної компетентності та особистих якостей інженерних кадрів інтенсивно здійснюється науковцями. Плідно в цій царині працюють Є. Александров, Т. Дніпровська, М. Добрускін, М. Згуровський, О. Ігнатюк, В. Клепиков, О. Коваленко, В. Кремень, Б. Ломов, С. Пазинич, О. Пономарьов, В. Радул, О. Романовський, Л. ТОВАЖНЯНСЬКИЙ, Т. Шаргун та ін. У працях цих дослідників розглядається вітчизняний та зарубіжний досвід створення ефективних систем професійної підготовки інженерних кадрів.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на багатоплановий характер досліджень, присвячених професійній підготовці інженерів, багато питань цієї складної проблеми залишається поки що не з'ясованими.

Формулювання цілей статті – наукове обґрунтування необхідності органічної єдності соціального й педагогічного факторів у концептуальному підході до формування управлінської культури майбутніх інженерів залізничного транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналіз наукової та методичної літератури показав, що залізничний транспорт являє собою одну з найбільш перспективних галузей, що може і повинна представляти Україну у глобальному світі як активного суб'єкта економічного, культурного й соціального співробітництва.

Сучасний інженер є носієм активного, діяльного, культурного, комунікативно-управлінського начала, здатного планувати, організовувати, співставляти, аналізувати,

оцінювати інформаційний, емоційний та інтелектуальний стан готовності до постійно зростаючого творчого оновлення своєї професійної діяльності й сприяти розвитку цих управлінських якостей у інших.

Цей постійний процес творення певного суспільно-історичного інженерного досвіду, що виявляється у діях, спрямованих на творення нових, суспільно значущих продуктів залізничного транспорту й способів інженерної діяльності, способів буття і послідовного розвитку інженерних кадрів і є інженерна діяльність, яку виділяють як особливу – перетворювальну, творчу, інноваційну.

Переконує в цьому застосування історико-системного соціального аналізу розвитку, що допомагає простежити поетапне становлення загальної соціально-професійної *раціональності*, яка відбувається у зв'язку з ускладненням або змінами соціуму, або парадигм діяльності особистості інженера, яких він дотримується.

Перший період пов'язаний з розвитком соціально-педагогічної думки, який відбувався з давніх часів – до XVII століття, був пов'язаний зі становленням практики виховання та формуванням соціально-педагогічного досвіду. Ще в античні часи висловлювалися думки про доцільність початку виховання людини з раннього дитинства, урахування природи та особливостей дитини, вплив навколишнього середовища на виховання. У період Відродження розвиваються гуманістичні ідеї. Саме на цей час припадає створення першої школи інтернатного типу для дітей «Будинок радості» Віторіно Да-Фельтре (1378-1446).

Другий період (XVII-XIX ст.) відбувається формування провідних ідей та концепцій соціальної поведінки, становлення педагогіки як науки, а наприкінці XIX ст. з'являється соціальна педагогіка, яка виокремлюється у самостійну галузь.

Третій період (з початку XX ст. – 90-ті роки XX ст.) пов'язаний з розробкою моделей соціальної поведінки й її виховання. К. Магером вводиться спеціальний термін «соціальна педагогіка», яка вивчає соціальну сторону розвитку людини в суспільстві, для суспільства, через суспільство.

В Україні інститут соціальної педагогіки було введено на початку 90-х років минулого століття, офіційне введення інституту соціальних педагогів відбулося в 1992 році затвердженням навіть нової спеціальності «Соціальна педагогіка».

На думку психологів, одна і та сама соціальна реальність може бути розглянута з різних позицій і може виступати предметом освоєння за допомогою різних типів раціональності. «Різні парадигми є історичними етапами людського пізнання й елементами цілісної системи сучасного наукового мислення. Тому вони можуть несуперечливо, системно співіснувати в цілісному науковому світогляді ученого» [3, с. 36].

З розвитком соціальної реальності, культура традиційно посідає особливе місце в суспільному розвитку, вирішуючи своєрідні завдання щодо управління соціальними процесами, що має наступне значення: у будь-якому вчинку інженера залізничного транспорту присутній соціально-культурний мотиватор, а сама управлінська культура причетна не тільки до глибинних механізмів суспільного розвитку, а й сама особистість інженера, його професійна діяльність обов'язково пов'язана з історичною творчістю і його особистісним значенням в соціальній діяльності.

Ми повністю погоджуємося з теоретичним обґрунтуванням думки С. Пазинича про те, що люди цілеспрямовано й активно діють. Проте цього визнання недостатньо, щоб вважати людину суб'єктом суспільного процесу: в її діяльності є моменти адаптації до існуючих умов і моменти будування, що перетворюють наявну дійсність. Якщо особистість цілком визначена соціальною дійсністю і залишається в існуючих межах, вона не спроможна творити нове. Якщо так, то справжня «суб'єктивність» особи

пов'язана зі здатністю підноситися над пануючими аспектами життєдіяльності суспільства. Здатність особи піднятися над наявним соціальним простором реалізується в умовах, коли вона сама по собі є об'єктом, що побутує на тлі її ж суворої заданості, визначеності цими обставинами. Очевидно, що суперечність між об'єктивними обставинами і суб'єктивним чинником припускає існування специфічних соціальних механізмів, які спроможні вирішити нагальні проблеми. Одним з них можна назвати свідомість. Будучи сама продуктом даних обставин, вона «виводить» особу з-під впливу безпосередньої даності, висуваючи перед нею ідеальні орієнтири для педагогів. У таких ситуаціях мораль має свій особливий «вимір» суперечностей суб'єктивності особи, свої способи їх зняття і навіть надання своєрідної допомоги суспільній людині в її діяльності [5, с. 45].

Життєдіяльність і праця інженера залізничного транспорту теж базується як на загальнопедагогічних, спільних з іншими галузями принципах культурологізму, детермінізму, системно структурному, особистісному підході, так і на специфічних. Цінності фахівця фундаментально детермінують професійну поведінку, забезпечуючи зміст і спрямованість діяльності і надаючи сенсу професійним діям; персоніфіковані (в процесі особистісного і професійного розвитку) цінності змінюють ставлення людини до власного розвитку, визначаючи нові перспективи особистісного перетворення.

Отже, формування особистості інженера, здатного жити й функціонувати в умовах світу, який постійно змінюється, не можна відокремити від історії розвитку залізничного транспорту, від історії розвитку суспільства. Ставлення людей до нього залежить від темпів розвитку самого суспільства, загального рівня якості життя, позиції влади до залізничного транспорту, рівня освіти, авторитету держави та багатьох інших чинників. З допомогою суспільно-історичного й педагогічного аналізу вбачається більш повне окреслення існуючих проблем, труднощів у процесі становлення гуманістичного, культурологічного підходу до організації освіти.

Таким чином, змінюючи зовнішній світ, інженер залізничного транспорту, будучи творчою особистістю, відповідно через свою результативну працю змінює й сам себе, що є новою умовою подальшого його існування й розвитку.

Відомий в Україні та за її межами дослідник О. Романовський першим визнав факт вичерпаності ресурсів традиційної системи підготовки інженерних кадрів, що привело їх до необхідності розробки нової інженерної педагогіки, її гуманізації й гуманітаризації, практичної реалізації інноваційної педагогічної концепції, яка отримала підтримку від провідних науковців, вітчизняних й іноземних фахівців та схвалена Міністерством освіти і науки України.

За його науковою концепцією, управлінська культура є об'єктивно важливою й науково обґрунтованою складовою професійної культури інженера залізничного транспорту, що уможливило існування почуття особистісної відповідальності за її якісне формування організаторами вузівського педагогічного процесу, цілком природною педагогічною вимогою - пошуку викладачами технічних ВНЗ і науковцями педагогіки вищої школи нових, інших шляхів і педагогічних засобів її розв'язання, що орієнтує на серйозний перегляд цілей, змісту та організації вузівського педагогічного процесу [6, с. 366].

Отже, сучасні соціальні та культурні тенденції зумовлюють нову парадигму розвитку професійної освіти, основою якої є її трансформація, таким чином, щоб створити умови для розвитку цієї нової парадигми на основі гнучкості, оновлення і формування нового ціннісного підходу до інженерної діяльності, до стрімких змін на ринку праці,

до можливих змін у професійній кар'єрі, розвитку партнерських відносин з організаціями, підприємствами і відомствами залізничної галузі та сфери обслуговування.

На думку І. Зязюна, «у сучасній освіті реалізуються важливі соціокультурні функції: способи входження людини до світу культури, її соціалізація, передача зразків людської діяльності і культурних цінностей. Зазвичай, освіта стане фактором гармонізації сучасного суспільства лише в тому випадку, якщо, з одного боку, в ній знайдуть відображення видатні досягнення всіх попередніх культурних епох, а з другого – вона відповість на найбільш гострі питання сучасної цивілізації, пов'язані з динамічними змінами в науці, техніці, економіці з ускладненнями між особистістю і суспільством... Освіта є відображенням культури і цивілізації певної епохи, однак сьогодні вона ще вибудовується на культурних домінантах епохи безроздільного «панування науково-технічного прогресу» раціонального погляду на життя, інтелектуалізму, утилітарності, монокультурності, що зумовлює ряд суттєвих протиріч між ними» [1, с. 62].

Система професійно-технічної освіти має планомірно готуватися до цих змін. Розглядаючи в історичному ракурсі сутність та розвиток професійної освіти, підготовки інженера залізничного транспорту як суспільної істоти з позицій суспільно-історичного розвитку, слід брати до уваги ще одну важливу особливість цього процесу – прискорення соціального часу, коли формування особистості, а разом з цим і її вміння управляти самою собою відстають від динаміки соціальних вимірів. Особливе занепокоєння викликає те, що особистість сьогодні не встигає повноцінно засвоювати накопичений духовний досвід суспільства (традиції, мораль старших поколінь тощо), тоді відбувається деяке відчуження між особистістю і суспільством.

Втім, доведено, що критерієм взаємодії соціального й особистісного є рівень взаємних домагань, коли взаємні очікування суспільства і особистості обґрунтовані й виправдані. Дуже важлива при цьому урівноваженість взаємовпливів суспільства на особистість і, навпаки. Гармонійним буває цей взаємовплив тоді, коли особистість усвідомлено визначає мету свого розвитку (маємо на увазі професійного), знаходить для цього необхідні засоби, визначає порядок руху до мети, корегує свою поведінку.

Сучасний науково-синергетичний підхід дає можливість в контексті певних цінностей розглянути та уможливити дослідження спрямованості управлінської культури інженера і на тих, з ким він працює, і на тих, хто ним керує, допомагає переосмислити зміст власної діяльності, змушує відмовитися від існуючих стереотипів [2, с. 103-104].

Як показують психолого-педагогічні дослідження, така здатність інженера стає реальністю тільки за наявності в нього чітко визначеної системи соціальних цінностей, які стають основою організації професійної активної життєдіяльності з урахуванням міри відповідальності, розуміння значущості вміння попереджати ситуації ризику, приймати доцільні рішення в розв'язанні професійних завдань.

Гармонізація, таким чином, взаємодії між особистістю і суспільством у формуванні управлінської культури інженера залізничного транспорту – одна з найважливіших природних соціально-педагогічних закономірностей цього процесу.

Але для цього належить вищим навчальним закладам зробити дуже багато, щоб така гармонізація набула системного, сталого розвитку. Якщо цього не робити, то майбутній інженер залізничного транспорту втрачає інтерес до професії, віру в існування загальних моральних принципів, довіру до владних структур, втрачає розуміння істинності, чіткіше виявляється неузгодженість дій інженера і суспільства в умовах кволої соціальної незавершеності, що врешті-решт поведінка людини стає непередбаченою, без будь-якої моральної відповідальності, без напруження душевних сил. Ця загроза для працівника сучасного залізничного транспорту критично небезпечна.

Отже, щоб мотиваційна сфера інженера була коректно визначеною, а емоційно-ціннісні потреби були чітко сформульованими, професійна культура трансформувалась у прояв соціальної активності, необхідно шукати дієві педагогічні засоби формування управлінської культури, визначати нові стратегічні цілі цього процесу, нову парадигму професійної освіти з включенням культурологічних, духовно-моральних чинників в систему соціально орієнтованого навчання і виховання інженерних кадрів.

Ґрунтовний аналіз нами (педагогами) професійної діяльності майбутнього інженера засвідчує, що на залізничному виробництві він буде носієм сучасності в розумінні інженерної діяльності, комунікативно освіченою людиною, здатною свідомо планувати й організувати власну інженерну діяльність, інтелектуально впливати на партнерів, сприймати, аналізувати, оцінювати інформаційний, інтелектуальний зміст висловлювань, емоційний інтелект, мати адекватну самооцінку своїх дій, поведінки, прийнятих управлінських рішень.

Для співставлення теорії і практики органічної єдності ми використали уявлення про ефективність інженерної діяльності на виробництві відомим соціологом О. Скідним, який висуває такі ознаки її ефективності: продуктивність, відповідність, кількість і якість кінцевої продукції, прибуток, відсутність або слабо виражена травматичність; більш широко – відсутність аварійних чи небажаних пригод і ситуацій; зростання; задоволеність (працею, винагородою чи людським оточенням); стабільність (з іншого боку – плинність) кадрів (можливості для службового просування); рівень, структура і вагомість позитивних мотивацій; соціально-психологічний клімат в організації; дієвість контролю й заохочувальних чи карних санкцій; рівень конфліктності (можна навпаки – рівень згуртованості інтегрованості, консолідованості); гнучкість (здатність реагувати на виклики ринку чи очікування навколишнього середовища); рівень і структура планування, переважання в плануванні стратегічних, тактичних, чи оперативних цілей; досяжність цілей, включаючи також оперативність емпіричних ознак; рівень ангажованості персоналу в цілі організації; чіткість і внутрішня несуперечливість правил і санкцій; загальна і спеціальна компетентність персоналу; інформованість і добровільна комунікативність персоналу щодо діяльності організації; загальна й професійна задоволеність перебуванням в організації; адаптивність до суспільства взагалі й безпосереднього оточення організації зокрема; рівень використання ресурсів; ступінь опікування людським ресурсом; реальна співучасть (або лише виражена готовність до неї) у справах організації; підготовка й перепідготовка кадрів; рівень контролю й самоконтролю тощо. У разі теоретичної чи практичної необхідності кожна з цих ознак або певна їх впорядкована сукупність може бути достатньою підставою для відповідної класифікації. Можлива також класифікація за характером влади (ступенем формою дисциплінування, застосування санкцій, демонстративності покарання та ін.); її реальною чи потенційною могутністю, жорсткістю, ефективністю застосування і т.д. [7, с. 122-147].

Порівнюючи тільки практичний аспект успішності організацій, у яких будуть працювати майбутні інженери залізничного транспорту, з'ясовано: у сучасних умовах соціокультурної трансформації суспільства важливими залишаються проблеми підготовки інженера до свідомої участі в житті соціуму, сформованість його соціальної й управлінської культури, глибина та повнота зв'язків із соціумом, високий рівень перетворення особистості інженера на суб'єкта суспільних відносин шляхом піклування про залізничний транспорт взагалі і про відповідальність за досягнення особистісного успіху. Отже, управлінська культура – це ще й показник суб'єктивного сенсу (М. Вебер),

змісту професійної поведінки й сенсу соціальних дій, яка ніби супроводжує соціальні явища.

Ефективність самовиявлення управлінської культури інженера насамперед як виконавця виробничої функції залежить від таких найважливіших людських якостей: зібраності в думках і професіоналізмі, свіжості й інноваційності підходів до можливих змін і вдосконалення інженерних справ, комунікативності, індивідуальної привабливості, здатності до порозуміння й співчуття, довіри з боку людей та до них, добровільної особистої відданості тощо. На питання, як сформувати ці всі якості інженера, має відповісти професійна педагогіка.

За І. Зязюном, особистість стверджує себе не лише через адаптації до предметно-професійного і соціального середовища, а через подолання цього середовища, його творче переосмислення, перетворення, створює принципово нові діяльності і технології. Індивід, на його думку, стає особистістю в міру опанування ним змісту соціального досвіду, який є сукупністю засобів і способів діяльності, створених в процесі суспільно-історичної практики. Тому суспільству потрібна, передусім, особистість, яка ставить і вирішує соціально значущі завдання. Саме у такий спосіб відбувається, за І. Зязюном, *зрощування* освіти, культури й діяльності [1, с. 36].

Ці та інші концептуальні підходи виявились для нашого дослідження важливим теоретичним підґрунтям в розробленні загальної стратегії соціально спрямованого формування у майбутніх інженерів залізничного транспорту управлінської культури – складової їхнього професіоналізму.

Висновки з даного дослідження та перспективи подальших розвідок. Безумовно, наведеним аналізом не може обмежуватися дослідження цієї проблеми у сьогоденнішому її розумінні. Ми цілком згодні з висновками О. Романовського стосовно того, що ця проблема не може розглядатися як ізольоване, суто освітнє завдання. Вона дійсно вимагає глибоких теоретичних та експериментальних досліджень, наукового обґрунтування і практичної перевірки основних концептуальних положень, пов'язаних з втратою частини культурного потенціалу технічних ВНЗ, зі створенням для цього спеціального «освітнього середовища» для розвитку високого рівня загальної культури, подоланням падіння престижу інженерних професій та суб'єктивних причин, які залежать від самого навчального закладу та його професорсько-викладацького складу.

До перспективних напрямів досліджень у даній сфері вважаємо за доцільне висвітлити особливості концептуально-ціннісного оновлення процесу формування управлінської культури майбутніх інженерів залізничної галузі.

Список літератури:

1. *Зязюн І.А.* Філософія професійного розвитку людини / Зязюн І.А. // Проблеми та перспективи формування національної гуманітарно-технічної еліти: Збірник наукових праць / За редакцією Л.Л. ТОВАЖНЯНСЬКОГО та О.Г. РОМАНОВСЬКОГО. – Вип.5(9). – Харків : НТУ «ХПІ», 2004. – 484 с.

2. *Інженер ХХІ століття: особистість і професіонал в світі гуманізації та гуманітаризації вищої технічної освіти* / За ред. М.Є. Добрускіна. – Харків : Рубікон, 1999. – 512 с.

3. *Карпова Н.Л.* Психологические, философские и аксиологические проблемы смысла жизни (обзор материалов симпозиума) / Н.Л. Карпова // Психологический журнал. – 1999. – Т. 20. – № 1. – С.135-138.

4. *Кролевец О.М.* Критерії порівняння образів зв'язку групових стилів життя та соціальної структури в різних концепціях / Кролевец О.М., Яковенко Ю.І. // Соціаль-

ные технологии: актуальные проблемы теории и практики: Международный межвузовский сб. науч. работ. – Запорожье : КПУ, 2005. – Вып. 28. – С.130-140.

5. *Пазинич С.М.* Філософія духовно-ціннісної спрямованості розвитку особистості – основа соціально орієнтованого управління / Пазинич С.М. // Теорія і практика управління соціальними системами // Щоквартальний науково-практичний журнал. – Харків : НТУ «ХПІ», 2009. – № 2. – С.41-49.

6. *Романовський О.Г.* Педагогіка успіху: підручник / О.Г. Романовський, В.Є. Михайличенко, Л.М. Грень. – Харків : НТУ «ХПІ», 2011. – 368 с.

7. *Скідін О.Л.* Управління освітою: теоретико-методологічний аналіз соціальних технологій / Скідін О.Л. – Запоріжжя : ЗДУ, 2000. – 290 с.

References:

1. *Ziaziun I.A.* Filosofiia profesijnogo rozvytku liudyny [Professional Development Philosophy] / Ziaziun I.A. // Problemy ta perspektyvy formuvannia natsional'noi humanitarno-tekhnicnoi elity: Zbirnyk naukovykh prats' / Za redaktsiieiu L.L. Tovazhnians'koho ta O.H. Romanovs'koho. – Vyp.5(9). – Kharkiv : NTU “KhPI”, 2004. – 484 s.

2. *Inzhener XXI stolittia: osobystist' i profesional v sviti humanizatsii ta humanitaryzatsii vyschoi tekhnichnoi osvity* [The 21st-Century Engineer: Personality and Professional in the World of Humanization and Humanitarization of Higher Technical Education] / Za red. M.Ye. Dobruskina. – Kharkiv : Rubikon, 1999. – 512 s.

3. *Karpova N.L.* Psykholohycheskye, fylosofskye y aksyolohycheskye problemy smysla zhyzny (obzor materyalov sympozyuma) [Psychological, Philosophical and Axiological Aspects of Life Purpose (symposium materials review)] / N.L. Karpova // Psykholohycheskyj zhurnal. – 1999. – T. 20. – № 1. – S.135-138.

4. *Krolevets' O.M.* Kryterii porivniannia obraziv zv'iazku hrupovykh styliv zhyttia ta sotsial'noi struktury v riznykh kontseptsiiakh [Criteria for the Comparison of Correlation of Group Lifestyles and Social Structures in Diverse Conceptions] / Krolevets' O.M., Yakovenko Yu.I. // Sotsyal'nye tekhnolohyy: aktual'nye problemy teoryy y praktyky: Mezhdunarodnyj mezhvuzovskiy sb. nauch. rabot. – Zaporozh'e : KPU, 2005. – Vyp. 28. – S.130-140.

5. *Pazynych S.M.* Filosofiia dukhovno-tsinnisnoi spriamovanosti rozvytku osobystosti – osnova sotsial'no oriientovanoho upravlinnia [The Philosophy of Spiritual and Value Oriented Personality Development – the Basis for Socially-oriented Administration] / Pazynych S.M. // Teoriia i praktyka upravlinnia sotsial'nymy systemamy // Schokvartal'nyj naukovopraktychnyj zhurnal. – Kharkiv : NTU “KhPI”, 2009. – № 2. – S.41-49.

6. *Romanovs'kyj O.H.* Pedahohika uspikhu: pidruchnyk [Pedagogy of Success: Manual] / O.H. Romanovs'kyj, V.Ye. Mykhajlychenko, L.M. Hren'. – Kharkiv : NTU «KhPI», 2011. – 368 s.

7. *Skidin O.L.* Upravlinnia osvitoiu: teoretyko-metodolohichnyj analiz sotsial'nykh tekhnolohij [Learning Administration: Theoretical and Methodological Analysis of Social Technologies] / Skidin O.L. – Zaporizhzhia : ZDU, 2000. – 290 s.

Стаття надійшла до редакційної колегії 23.04.2016