

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РЕСПУБЛИКИ
КАЗАХСТАН КАРАГАНДИНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ**



УТВЕРЖДАЮ

Первый проректор КарГТУ

А.З. Исагулов

2018 г.

**Стратегический план развития кафедры «Транспортная
техника и логистические системы»
на период 2018-2023 гг.**

Караганда 2018

1 Общая характеристика

1.1 Состояние и перспективы развития транспортной отрасли

В течение всей предшествующей истории транспортные средства (суда, поезда, автомобили и др.), по мере того, как укрупнялись предприятия усложнялась техника и технология производства, возрастал объем продукции, становилось все труднее содержать дорогостоящее транспортное хозяйство, которое иногда не могло быть рационально использовано в силу специфики каждого данного производства, например, при вынужденной неравномерности. В связи с этим вскоре транспорт выделился в самостоятельную отрасль, осуществляющую перевозку грузов и пассажиров. Непременным условием эксплуатации транспорта являются: обеспечение транспортной безопасности, повышение комфорта пассажиров, гарантирование сохранения груза и др.

Транспорт, с одной стороны, является частью инфраструктуры рынка, а с другой — он сам как субъект рынка продает свои услуги, перемещая товары и пассажиров. Различные виды транспорта могут по-разному оказывать эти услуги, образуя тем самым транспортный рынок. Труд транспортных рабочих является трудом производительным, он создает национальный доход, увеличивает общественное богатство, измеряемое в стоимостной форме. Доля транспортных издержек в стоимости продукции промышленности и сельского хозяйства составляет 15—20%, достигая по некоторым грузам 45—50%.

Транспорт не производит новой вещественной продукции, а как бы является продолжением производства в пределах процесса обращения. Продукция транспорта — перевозка грузов и пассажиров — неотделима от процесса транспортного производства. Продукция транспорта не содержит сырья. Доля заработной платы в ее себестоимости вдвое выше, чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо и электроэнергию составляют почти половину всех эксплуатационных расходов транспорта. Поэтому важнейшее значение для снижения себестоимости перевозок имеет увеличение производительности труда, улучшение использования транспортных средств, особенно подвижного состава, сокращение расхода топлива и электроэнергии на единицу перевозочной работы.

Транспорт ежегодно потребляет 18% дизельного топлива, 6% электроэнергии, 10% лесоматериалов и 4% черных металлов.

Предприятиями негосударственных форм собственности в настоящее время выполняется: на автомобильном транспорте — 95% перевозок грузов и 19% перевозок пассажиров.

В структуре перевозок грузов и пассажиров наблюдаются тенденции в сторону опережающего развития автомобильного, к совершенствованию международных транспортных коммуникаций путем развития и модернизации инфраструктуры, ускорения оборачиваемости транспортных средств, интенсивного развития смешанных бесперегрузочных сообщений, соответствующей специализации транспортных средств и услуг, образования

крупных специализированных транспортно-распределительных центров международного значения.

Переход к постиндустриальному этапу развития ставит совершенно новые задачи перед транспортной отраслью Республики Казахстан. Без кардинальной перестройки транспортной системы, без превращения ее в распределительно-логистическую систему доставки движение мирового хозяйства к своему постиндустриальному этапу было бы невозможным.

В условиях перехода к рыночным отношениям роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятий, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

Наиболее острой конкуренции на транспортных рынках подвержены сухопутные виды транспорта — железнодорожный, автомобильный, а также речной — особенно в тех случаях, когда они обеспечивают доставку грузов до морских портов. Проходящая параллельно с научно-технической революцией монополизация транспортных средств только обостряет конкуренцию.

Транспортные системы по своему техническому уровню, масштабам, организационным формам и качеству транспортного освоения международных пассажирских и грузовых потоков адаптируются к новым требованиям клиентуры. Среди них на передний план все в большей степени выступает фактор качества транспортного обслуживания, тогда как затраты отодвигаются на второй план. Эти новые требования связаны:

- с усиливающейся дифференциацией отправок: наряду с возрастанием размера грузоотправлений, по мере увеличения территориального разрыва в технологическом процессе ряда производств растет потребность в перевозках грузов мелкими партиями;

- со стремлением к повышению эффективности перевозок в связи с ростом транспортных издержек;

- с необходимостью приспособления к меняющейся структуре экономических связей;

- с обеспечением регулярности и ритмичности пассажирских и грузовых перевозок;

- с повышением уровня сохранности и скорости доставки грузов;

- с необходимостью обеспечения безопасности движения при увеличивающейся его интенсивности в условиях продолжающейся территориальной концентрации населения и производства в районах транспортных узлов и вдоль основных транспортных осей;

- с резким повышением уровня комфортности в международных пассажирских сообщениях;

- с необходимостью учета экологического аспекта развития транспорта (включая вопросы отчуждения территории под транспортное строительство);

с необходимостью снижения энергоемкости транспорта.

Таким образом, качество транспортного обслуживания приобретает особое значение в связи с развитием международных форм производственного кооперирования.

Все эти факторы ведут к сдвигам в структуре перевозок в сторону опережающего развития автомобильного, к совершенствованию международных транспортных коммуникаций путем развития и модернизации инфраструктуры, обслуживающей эти связи, ускорения оборачиваемости транспортных средств, интенсивного развития смешанных бесперегрузочных сообщений, соответствующей специализации транспортных средств и услуг, образования крупных специализированных транспортно-распределительных центров международного значения.

В основе всех этих изменений в транспортной системе лежат принципиальные сдвиги в структуре грузовой массы, предъявляемой к перевозке, что наложило свой отпечаток на структуру стоимости товара у потребителя, обозначенную аббревиатурой СИФ. В период первоначального накопления капитала и индустриального развития, когда в структуре грузовой массы преобладали относительно дешевые массовые грузы и транспортная составляющая достигала 30—40% и более, главной задачей транспортной отрасли было снизить удельные затраты на транспортировку. Это достигалось главным образом за счет увеличения грузоподъемности транспортных средств в соответствии с принципом экономии масштаба.

Диверсификация и совершенствование производства, модификация товарной структуры международной торговли шли в направлении снижения доли добывающих отраслей и первичных отраслей обрабатывающей промышленности и сельского хозяйства. В то же время резко возрастает доля производства высоких технологий с большим удельным весом стоимости обработки. На основе новых технологий повышается эффективность производства, что сужает спрос на ресурсоемкую продукцию, вообще резко снижается энерго-, материало- и ресурсоемкость производства и ВВП в целом. Модифицируются критерии конкурентоспособности, находящейся в сложной причинно-следственной связи с состоянием транспортной и информационной технологии. Все большее значение приобретают также такие факторы, как точность, надежность, компактность, безопасность, доступ к информационным системам на любом отрезке транспортной сети, гибкость и ответственность транспортных служб, оптимизация времени доставки, частота отправок, нередко отесняя на второй план роль издержек производства. Перевозки осуществляются, таким образом, по принципу точно в срок, который отражает приоритет требований клиентуры.

В Республике Казахстан, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым

сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей Казахстана и ее интеграции в глобальную экономическую систему.

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности Казахстана определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

В условиях глобализации, учитывая обширность территории Казахстана, конкурентоспособность экономики и государства будет во многом зависеть от эффективной деятельности транспортно-коммуникационного комплекса. Залогом конкурентоспособности отечественных товаров, услуг и экономики в целом является высокотехнологичная транспортная инфраструктура, соответствующая государственной транспортной и транзитной политике.

Высокие темпы роста экономики Казахстана доказывают эффективность построения и реализации собственной модели развития, основанной на долгосрочном планировании. Обеспечение устойчивого развития, улучшение инвестиционного климата, рост конкурентоспособности национальной экономики, формирование условий для перехода Республики Казахстан на инновационный путь развития, стимулирование процесса регионального развития в значительной степени зависят от наличия и качества инфраструктуры, важной составляющей которой является сеть автодорог.

Особенно актуальной является необходимость сбалансированного развития транспортной системы регионов и усиления взаимодействия центральных и местных исполнительных органов в вопросах государственного регулирования транспортной деятельности при сохранении тенденции к децентрализации. За прошедшие годы было введено в строй множество крупных стратегических объектов промышленной, транспортной инфраструктуры и инфраструктуры жизнедеятельности. Это - автомобильные и железнодорожные магистрали, трубопроводы, логистические центры, терминалы, аэропорты, вокзалы, порты и так далее. Все это дало работу многим казахстанцам, встроило нас в систему региональных и глобальных хозяйственных связей. В настоящее время возрождается Новый Шелковый путь, создавая магистральный транспортный коридор «Западная Европа - Западный Китай»

В настоящее время имеет место отставание дорожной инфраструктуры от потребностей общества - следствие несбалансированного роста автопарка и финансирования отрасли. Отсталость дорожной сети в условиях интенсификации внешнеэкономических связей выступает фактором,

ограничивающим реализацию транзитного потенциала Казахстана в качестве логистического центра между европейским и азиатско-тихоокеанским глобальными экономическими кластерами. Строительство и реконструкция автодорог международного класса выступает необходимым условием успешной интеграции Казахстана в мировое экономическое пространство.

Анализ системы межфакторных взаимосвязей требует дополнительно сопоставления их динамики. К примеру, опережающий рост автопарка (на 60%, до 3,64 млн. единиц) в сочетании с недостаточными темпами его обновления (степень износа снизилась на 7,4%) привел к повышению нагрузки на автотранспортную инфраструктуру, увеличению себестоимости, аварийности и общему снижению эффективности отрасли. При этом транспортные расходы составляют 8-10% от конечной стоимости казахских товаров, в отличие от 3,5-4,5% для развитых стран

За последнее десятилетие на развитие автотранспортной инфраструктуры Казахстана (включая местные дорожные сети) выделено более \$6,5 млрд. (995 млрд. тенге), при этом объемы финансирования выросли почти в 8 раз. Ежегодно ремонтируется около 600 км дорог, в то время как потребность составляет порядка 1 тыс. км, ведь средний возраст дорог - 40-50 лет, и более 80% (а для Восточно-Казахстанской области - более 90%) автотранспортной инфраструктуры не соответствует международным стандартам, что обуславливает следующие основные проблемы:

- отставание темпов дорожного строительства от потребностей экономики и темпов роста автопарка;
- низкое качество (технические параметры) автодорожной сети, высокий уровень рисков автоперевозок (уровень аварийности и смертности на дорогах);
- невысокая инвестиционная привлекательность отрасли, ограничивающая приток частных инвестиций;
- неразвитость внутренней автотранспортной инфраструктуры (дорог, сооружений, сервисных центров вследствие недостатка финансирования из местных бюджетов: отсутствуют подъездные дороги с твердым покрытием к 800 населенным пунктам);
- технологическое отставание, несовершенство законодательной базы, отсутствие опыта управления проектами автотранспортной инфраструктуры.

Большая часть перечисленных проблем тем или иным образом связана с недостаточным финансированием, следовательно, главной задачей в области модернизации дорожной инфраструктуры является разработка и внедрение современных механизмов инвестирования, что позволит привести автотранспортную инфраструктуру в соответствие с потребностями динамично развивающейся экономики.

Развитие экономики приводит к увеличению спроса на все виды транспортных услуг, а это способствует развитию транспортной инфраструктуры. Предприятия могут нормально функционировать только при условии быстрой, своевременной и сохранной

доставки грузов. Для Казахстана, учитывая ее геополитическое положение, развитие всех видов транспорта — это не только экономическая задача, а прежде всего задача обеспечения единства страны.

Главной задачей транспортной системы РК является формирование интегрированной транспортной системы, обеспечивающей потребности общества качественными и конкурентоспособными транспортными услугами при минимизации нагрузки на окружающую среду.

Только интегрированная система может обеспечить максимальную коммуникационную способность общества за счет своей наибольшей проводимости. Достичь этого можно только при максимальной пропускной способности транспортных сетей и максимальной провозной способности транспортных средств всех видов транспорта. Ни один из видов транспорта самостоятельно с этой проблемой не справится

Рациональная транспортная инфраструктура предполагает решение исключительно сложной и важной проблемы взаимодействия различных видов транспорта в рамках интегрированной системы. В данном случае необходима совокупность правовых норм по определенному кругу взаимных отношений, образующих согласованность между всеми видами транспорта, участвующими в транспортном процессе. Это позволит более рационально использовать перевозочную способность транспортных средств и повысить качество транспортных услуг

Формирование модели рынка транспортного обслуживания, основывающейся на постоянном изучении потребностей общества, выработке четких представлений не только о количественных, но и качественных потребностях заказчика. Разработка стандартов на основные виды услуг, предусмотрев в них научно обоснованные требования к условиям обслуживания, обеспечить совершенствование форм и методов контроля качества транспортных услуг. Разработка и реализация новых информационных технологий, разработка новых принципов снижения влияния деструктивных факторов естественного и искусственного происхождения на основе построения модели рынка транспортных услуг и дальнейшей ее оптимизации. Развитие рационального взаимодействия видов транспорта. Формирование структуры управления и регулирования транспортными сетями на маршрутах международных и внутренних перевозок на основе координации перевозок, связывающей всех участников рынка транспортных услуг (грузовладельцы, грузоотправители, грузополучатели, перевозчики, экспедиторы, таможенные брокеры, стивидоры, кредитно-финансовые и страховые компании). Создание общих взаимовыгодных инфраструктурных проектов и оптимизационных проектов с грузовладельцами. Основой решения указанных проблем должно стать использование современных системных методов теории конфликтов, теории компромиссных решений, теории построения транспортных сетей, теории создания интеллектуальных систем, позволяющих определить количественные оценки рационального взаимодействия участников смешанных перевозок.

В «Транспортной стратегии Республики Казахстан» представлены применительно к автомобильному транспорту особенности реализации государственной транспортной политики, характеризующие роль автомобильного транспорта в обеспечении развития единой транспортной системы, заключаются в необходимости решения ряда первоочередных задач по следующим направлениям.

Обширная территория РК и относительно низкая плотность сети автомобильных дорог придают особое значение их техническому состоянию, поскольку разрушение или отсутствие покрытия в совокупности с большими расстояниями приводит к возрастанию транспортных расходов и повышению себестоимости производимой продукции.

Восстановление и развитие сети международных транспортных коридоров, дорог республиканского, областного и районного значения необходимо осуществлять в приоритетном порядке на направлениях, определенных программами территориального развития государства, обеспечивающих целостность его экономического пространства, служащих для связи между регионами и административно-территориальными единицами.

В целях снижения негативного воздействия автомобильного транзитного транспорта на экологическую обстановку все города республики, расположенные на международных автотранспортных коридорах, должны быть обеспечены объездными дорогами.

С целью поиска альтернативных источников финансирования автодорожной отрасли необходимо предусмотреть внедрение механизмов государственно-частного партнерства при реализации проектов строительства и реконструкции отдельных участков автомобильных дорог.

К основной области исследований на транспорте относятся следующие вопросы:

1. Место и роль автомобильного транспорта в транспортной системе страны, взаимодействие с природой, обществом, прогнозы и пути развития автотранспортного комплекса страны.

2. Оптимизация планирования, организации и управления перевозками пассажиров и грузов, технического обслуживания, ремонта и сервиса автомобилей, использования программно-целевых и логистических принципов.

3. Обоснование и разработка требований к рациональной структуре парка, эксплуатационным качествам транспортного, технологического, погрузочно-разгрузочного оборудования и методов их оценки.

4. Эксплуатационные требования к автомобилю, специальные перевозки и эксплуатационные требования к специальным автомобилям: пожарным, рефрижераторам, спортивным; эксплуатационные требования к прицепам и полуприцепам, специальным кузовам.

5. Обеспечение экологической и дорожной безопасности автотранспортного комплекса; совершенствование методов автодорожной и

экологической экспертизы, методов экологического мониторинга автотранспортных потоков.

6. Организация безопасности перевозок и движения, обоснование и разработка требований и рекомендаций по методам подбора, подготовки, контроля состояния и режимам труда и отдыха водителей.

7. Исследования в области безопасности движения с учетом технического состояния автомобиля, дорожной сети, организации движения автомобилей; проведение дорожно-транспортной экспертизы.

8. Совершенствование транспортного законодательства и нормативного обеспечения; лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте.

9. Эксплуатационная надежность автомобилей, агрегатов и систем.

10. Закономерности изменения технического состояния автомобилей, агрегатов и систем.

11. Закономерности изменения технического состояния автомобилей и агрегатов, технологического оборудования с целью совершенствования систем технического обслуживания и ремонта, определения нормативов технической эксплуатации, рациональных сроков службы автомобилей.

12. Эффективность и качество эксплуатационных материалов.

13. Технологические процессы и организация технического обслуживания, ремонта и сервиса; методы диагностики технического состояния автомобилей, агрегатов и материалов.

14. Развитие инфраструктуры перевозочного процесса, технической эксплуатации и сервиса.

15. Развитие новых информационных технологий при перевозках, технической эксплуатации и сервиса.

16. Совершенствование методов восстановления деталей, агрегатов и управление авторемонтным производством.

17. Требования и особенности организации технического обслуживания и ремонта автомобилей в особых производствах, природно-климатических и других условиях.

18. Применение альтернативных топлив и энергий на автомобильном транспорте, их влияние на перевозочный процесс и техническую эксплуатацию.

19. Методы ресурсосбережения в автотранспортном комплексе.

20. Разработка требований к персоналу автомобильного транспорта.

21. Совершенствование подготовки и переподготовки специалистов и персонала автомобильного транспорта; прогноз потребности.

Кафедра «Транспортная техника и логистические системы КарГТУ выпускает специалистов транспортного профиля с 1965 г. Выпускники кафедры работают на крупнейших предприятиях Центрального Казахстана и Республики в целом: Корпорация Казахмыс, АО АрселорМитталТемиртау, АО Шубарколь Комир, АО Богатырь Комир, АО Кегос, ТОО «Автобусный парк №3», в организациях и учреждениях транспортного и таможенного контроля РК, СТО и органах дорожной полиции и др.

В Послании Главы государства народу Казахстана «Стратегия «Казахстан - 2050»: новый политический курс состоявшегося государства» поставлена задача увеличить вдвое транзитные перевозки через Казахстан к 2020 г. и в 10 раз — к 2050 г. *«Важно сосредоточить внимание на выходе за пределы страны для создания производственных транспортно-логистических объектов.»*, -подчеркнул Нурсултан Назарбаев. На практическое воплощение этих ключевых задач и нацелена Государственная программа по развитию транспортной инфраструктуры до 2020 г.

Правительства многих стран делают ставку на развитие логистики, которая является основным фактором для стимулирования экономического развития. В современных условиях логистике отводится ключевая роль для индустриального развития страны, так как все грузоперевозки в Казахстане и доставляемые товары из Казахстана зависят от правильных логистических схем.

Во всем мире логистика сама по себе является очень прибыльным сегментом. Мировой рынок транспортной логистики оценивается в 2,7 триллиона долларов США, т.е. порядка 7 % мирового ВВП. В развитых странах доля транспортной логистики составляет где-то 13-14 % от ВВП. Так в Ирландии этот показатель достигает 14,2 %, в Сингапуре — 13,9 %, Гонконге — 13,7 %, в Германии — 13 %. Это свидетельствует о том, что эти страны обращают особое внимание на развитие данного сектора как одного из источников национального дохода. В Казахстане доля логистики приблизительно равна 8 %. В условиях недостаточной развитости транспортной и логистической инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса страны снижаются. По результатам уровня развития логистики –LPI (Logistic Performance Index), Казахстан в 2014 г. занял 88 место из 155 стран мира. Такой показатель рейтинга объясняется низким уровнем развития транспортно-логистического сервиса, неразвитостью инфраструктуры, недостатка квалифицированных специалистов по логистике.

Транспортно-логистический комплекс может стать одним из драйверов роста экономики. Общий эффект валовой добавленной стоимости от реализации программы развития транспортно-логистической системы на период до 2020 г. составит 15 миллиардов долл., среднегодовой эффект в приросте ВВП будет на уровне 1 %. Для этого в развитие инфраструктуры будет привлечено около 5 триллионов тенге государственных и частных инвестиций.

Целью Государственной программы является формирование современной транспортной инфраструктуры Казахстана, а также обеспечение ее интеграции в мировую транспортную систему и реализация транзитного потенциала.

Без строительства соответствующей инфраструктуры невозможно как развитие транзита через территорию Казахстана, так и развитие транспортной логистики.

Неразвитость транспортно-логистической инфраструктуры РК затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта и отрицательно сказывается на развитии всего транспортного комплекса. Имеет место острая нехватка специалистов в сфере логистики – обеспеченность квалифицированными логистами по стране составляет 38%.

В новой экономической политике «Нұрлы Жол» предусмотрено выведение логистического рынка Казахстана на мировой уровень. Для этого будут формироваться новые транспортно-логистические узлы, создаваться благоприятные условия для развития транзитного потенциала страны, также будут создаваться мультимодальные транспортные коридоры, обеспечивающие технологическое взаимодействие между всеми видами транспорта в процессе организации и осуществления перевозок пассажиров и грузов на основе модифицированной модели меридионального и широтного расположения.

Актуальность логистических систем в наше время объясняется несколькими факторами:

- экономическим, так как сейчас основной приоритет компании — поиск возможностей сокращения производственных затрат и издержек обращения в целях увеличения прибыли фирмы и роста качества, оказания комплекса услуг потребителю, поэтому в условиях развития рыночных отношений принцип «расчет+выгода+потребитель» ведет к росту важности логистики;
- информационным, так как информатика наиболее тесным образом связывает рынок и логистику, поскольку предметом, средством и составляющей логистических процессов являются информационные потоки;
- техническим, поскольку технический фактор проявляется в том, что логистика как система управления, ее субъекты и объекты развиваются на основе технических достижений в складском хозяйстве и сфере управления (при автоматизации и компьютеризации управления), обеспечивающих решающий успех на товарных рынках.

Следует отметить, что логистическая система показывает резервы улучшения экономических показателей субъектов хозяйствования.

Карагандинская область находится в центре Казахстана, граничит с 9 областями РК. Поэтому необходимость создания в нашем регионе транспортно-логистического центра весьма актуальна.

В программе инновационного развития Карагандинской области предлагается строительство Транспортно-логистической товарно-складской зоны в районе аэропорта «Сары – Арка» г. Караганды. В этом районе в непосредственной близости находятся автомагистраль Екатеринбург-Алматы, железно-дорожный вокзал и собственно аэропорт. Проектирование и строительство этой зоны сдерживается, в частности отсутствием специалистов по транспортной и складской логистике.

В этой связи, по инициативе руководства Карагандинского государственного технического университета 27 июля 2014 года приказом № 536 поставлена задача кафедре автомобильного транспорта открыть новую

специальность «Логистика на транспорте», для подготовки специалистов по новому научно-практическому направлению в целях совершенствования перевозочного процесса и с развитием транспортно-логистических центров

КарГТУ активно включится в развитие транспортно-логистической инфраструктуры страны через подготовку соответствующих квалифицированных кадров.

Развитие профессионализма и квалифицированности персонала является одной из ключевых сфер совершенствования транспортно-логистической системы Республики Казахстан. Без решения кадровых проблем, в частности, подготовки специалистов новой формации невозможно ни эффективное освоение новых технологий, ни кардинальное повышение производительности труда, ни создание конкурентоспособной на мировом рынке экономики.

Создание транспортно-логистического центра необходимо рассматривать с позиции следующих составляющих:

- обеспечение подготовки квалифицированных специалистов – логистов по программам бакалавриата и профильной магистратуры по специальности 5В090900 и 6М090900 «Логистика на транспорте»;

- контроля над операциями с товаром, возникающими на маршруте следования груза, с применением различных средств коммуникации и новейших информационных технологий;

- процесс организации, планирования, складирования и доставки груза с рациональными финансовыми затратами;

- предоставление необходимой и полной информации для товаровладельца.

Транспорт, как неотъемлемая часть логистики, потребляет около 50 % всех затрат, связанных с логистикой.

К основным задачам транспортной логистики следует отнести: согласование транспортно-складского процесса; создание рабочих систем транспортировки товаров; выбор нужного типа и вида подвижного состава; определение оптимальных по времени и затратам маршрутов доставки товара и др.

1.2 Конкурентная среда

Образовательную деятельность по специальности «Транспорт, транспортная техника и технологии», «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта» и «Логистика (Транспорт)» в бакалавриате ведут более 35 организаций образования Казахстана, среди них КазНИТУ им. К. Сатпаева, Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М Тынышбаева, КазНУ им аль-Фараби, ЕНУ им Л.Н. Гумилева, ВКГТУ, ЮКГУ и др.

На региональном уровне по этим специальностям ведут подготовку КарГУ, КЭУ, ЖЕЗУ и КарГИУ. Наибольшую конкуренцию составляют вузы России, куда массово, выпускными классами. уезжают поступать

выпускники лучших лицеев, гимназий и школ Карагандинской области. Причем прием абитуриентов производится до окончания средней школы, до получения аттестатов о среднем образовании.

В магистратуре конкурентов в Карагандинской области нет, но часть выпускников бакалавриата уезжает для поступления в Казахскую академию транспорта и коммуникаций им. М. Тынышбаева, вузы России и дальнего зарубежья.

Основной контингент для поступления в научно-педагогическую магистратуру – это выпускники кафедры и факультета как текущего, так и предыдущих лет.

В профильную магистратуру поступают преимущественно производственники.

В докторантуру поступают преподаватели кафедры, университета и других вузов (КарГИУ, КазАТК, КарГУ), а также производственники. В целевой докторантуре кафедры обучаются представители КарГИУ, КазАТК, КарГИУ,

1.3. Ресурсы кафедры

Общий контингент по специальности 5В071300 «Транспорт, транспортная техника и технологии» составляет - 529, из них: очное-405; заочное – 124.

Общий контингент по специальности 5В090100 «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта» составляет - 76, из них: очное- 55; заочное – 21.

Общий контингент по специальности 5В0090900 «Логистика (по отраслям)» - 164 из них: очное-146; заочное –18.

Контингент магистрантов по специальности 6М071300 «Транспорт, транспортная техника и технологии» составляет –71 (1 курс-47, 2 курс -24).

Контингент докторантов по специальности 6D071300 «Транспорт, транспортная техника и технологии» составляет – 20 (1 курс-5, 2 курс-3, 3 курс-3).

Итого:

Контингент бакалавров – 769 студентов.

Контингент послевузовского обучения-83 человек.

Средний возраст ППС кафедры составляет – 48,9 лет.

На кафедре работают 2 доктора технических наук, 1 доктор PhD, 9 ктн.

В резерве на должность заведующего кафедрой состоят остепененные, опытные преподаватели:

1. PhD и.о.доц. Жунусбекова Ж.Ж, (34 лет)

2. к.т.н, и.о.доц. Курмашева Б.К. (36 лет)

На кафедре успешно действует научный семинар, под руководством д.т.н., проф. Кадырова А.С., на котором обсуждаются все насущные работы магистрантов и докторантов, а также научные работы ученых с других

кафедр и вузов.. Основное условие прохождения предзащиты на кафедре- успешное прохождение научного семинара.

В ноябре 2017 г в КарГТУ успешно защитили диссертации PhD докторанты Жунусбекова Ж.Ж. и Бахыт Г. В октябре 2018 г на диссертационном совете при КарГТУ докторанты кафедры ТТиЛС Балабекова К.Г, Кунаев В.А., Кызылбаева Э.Ж. успешно защитили диссертации PhD. Докторанты Жаркенов Н.Б. и Амангельдиев Н закончили докторантуру в 2018г. с представлением диссертации к защите..

На кафедре с 2018г. реализована следующая технологии дудипломного образования в магистратуре:

-6M071300 «Транспорт, транспортная техника и технологии» два диплома (Россия и Казахстан):

КарГТУ – ТИУ (Тюмень)– 2чел.

2. SWOT –анализ

SWOT-анализ по стратегическому плану развития кафедры ТТиЛС

| S (strength) – сильные стороны | W (weakness) – слабые стороны |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> – ОП кафедры ТТиЛС разработаны в соответствии с требованиями ГОСО и типовых учебных программ; – На кафедре ТТиЛС разработано полное учебно-методическое обеспечение образовательного процесса в бакалавриате, магистратуре и докторантуре на электронных и бумажных носителях; – В ОП кафедры АПП реализуется процесс согласования учебных программ высшего и послевузовского образования с заинтересованными лицами (работодателями); – Постоянное повышение квалификации и научного потенциала преподавателей; – Наличие развитой системы контактов и связей; – Совершенствуется материально-техническая база и растущий научно-технический потенциал; – Постоянно действующая Ассоциация выпускников кафедры ТТиЛС; – Стабильный состав ППС, достаточная степень остепененности; – Активная работа филиалов кафедры; – Достаточное количество учебных и ЭОС, разработанных ППС кафедры; – Активная работа магистрантов и докторантов кафедры научно-исследовательской работой; – Развитая внешняя и внутренняя | <ul style="list-style-type: none"> – Отсутствие финансирования на НИР студентов, магистрантов и докторантов; – Недостаточный уровень современной учебно-методической литературы на государственном языке – Нежелание большинства работодателей в дополнительном финансировании новых программ, разрабатываемых по их запросам, реально участвовать в корректировке программ по запросам рынка труда; – Недостаточное количество высококвалифицированных преподавателей для ведения на государственном языке – Рост коммерческого приема и вследствие этого недостаточно высокий уровень бщеобразовательной подготовки абитуриента; – Снижение фундаментальной естественнонаучной составляющей бакалаврских программ; – Недостаточно паритетное участие ППС и бизнес-сообществ в формировании вузовского компонента образовательных программ; – Недостаточное участие ППС в НИР; – Невысокие показатели внешней |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>мобильность;</p> <ul style="list-style-type: none"> – Привлечение зарубежных ученых к учебной и научной деятельности кафедры; – Участие ППС в отечественных и зарубежных международных конференциях, семинарах; – Ежегодный выпуск учебников, учебных и учебно-методических пособий на русском, казахском и английском языках; – Хорошая связь квалифицированных опытных преподавателей и молодых ППС; – Достаточный уровень подготовки абитуриентов, обучающихся по госзаказу; – Реализация непрерывной системы подготовки специалистов на уровнях: бакалавриат – магистратура – докторантура PhD на одной кафедре; – Наличие различных возможностей по реализации внешней академической мобильности в магистратуре; – Наличие общедоступных информационных ресурсов в локальной и глобальной сети; – Достаточно высокая оценка качества подготовки студентами и работодателями; – Востребованность выпускников на рынке труда; – Имеются современные средства обучения; – Имеется развитая научная инфраструктура; – Имеется действующая научная школа в области дорожных машин – Использование одних и тех же стендов для получения практических навыков для бакалавриата, магистратуры и докторантуры PhD; – Значительный объём практических и лабораторных занятий по большинству базовых и профильных дисциплин на филиалах кафедры; – Ориентация при обучении на реальное промышленное оборудование; – Получение практических навыков во время прохождения практик; <p>Получение практических навыков в процессе создания и модернизации лабораторной базы.</p> | <p>академической мобильности ППС;</p> <ul style="list-style-type: none"> – Недостаточное знание ППС английского языка для обучения по программам академической мобильности; – Низкая базовая подготовка абитуриентов, обучающихся на коммерческой основе по дисциплинам «Математика», «Физика»; – Слабая реализация программ внешней мобильности студентов; – Недостаточное количество образовательных программ на английском языке; – Недостаточное знание ППС английского языка; – Сложность поступления в магистратуру и докторантуру PhD по сравнению с вузами России; – Недостаточная квалификация УВП для обслуживания сложной техники; – Низкая заработная плата УВП; – Низкая заработная плата молодых преподавателей; – Требуется постоянное внедрение нового оборудования и техники; – Высокая стоимость учебного оборудования на базе современных средств автоматизации; <p>Быстрые темпы морального устаревания программного обеспечения;</p> <ul style="list-style-type: none"> – Снижение качества фундаментальной подготовки по физике и математике в бакалавриате за счет значительного уменьшения выделяемого для обучения часов; – Отсутствие молодых преподавателей, имеющих стаж практической работы; – Снижение профессионального уровня большинства выпускников бакалавриата по сравнению с выпускниками инженерами; <p>- Значительное уменьшение объемов курсового проектирования;</p> |
| <p>О (opportunity) – благоприятные возможности</p> | <p>Т (threat) – угрозы</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> – Востребованность в специалистах – выпускниках ОП кафедры ТТиЛС на | <ul style="list-style-type: none"> – Несвоевременное издание (приобретение) специализированной |

предприятиях и в организациях г. Караганды и в Центральном Казахстане;

- Повышение качества и конкурентоспособности образовательных программ;
- Учет прогноза потребности экономики региона в кадрах и перспективное планирование;
- Создание конкурентоспособных образовательных программ на основе активного участия представителей промышленных предприятий в учебно-образовательном процессе
- Развитие центральных регионов Казахстана, индустриальная структура экономики области;
- Стимулирование продуктивно работающего ППС;
- Учеба в магистратуре и докторантуре;
- Выделение бюджетных средств на внешнюю академическую мобильность студентов;
- Расширение доли привлекаемых к выполнению НИР студентов за счет увеличения объемов бюджетного финансирования;
- Увеличение сроков обучения студентов со слабыми знаниями по фундаментальным наукам;
- Переход на 12 летнее обучение в профильных гимназиях для углубленного изучения дисциплин фундаментальных наук;
- Привлечение способных студентов и магистрантов к выполнению научных и инновационных проектов;
- Большой выбор материально-технических, информационных, библиотечных ресурсов на потребительских рынках;
- Высокие темпы научно-технического прогресса, позволяющие улучшить качество материально-технической базы вузов и уровень подготовки выпускников;
- Возможность подготовки научно-педагогических кадров на кафедре;
- Поддержание высокого качества подготовки лучших выпускников на основе создания и постоянной модернизации лабораторного оборудования для аккредитуемых ОП;
- Повышение квалификации молодых преподавателей в процессе создания и

учебно-методической литературы в связи с расширением спектра образовательных программ бакалавриата

- Усиление конкуренции на рынке образовательных услуг со стороны других вузов по смежным специальностям;
- Большой и постоянно увеличивающийся объем бумажных документов не связанных с учебным процессом, что привело к перегруженности ППС;
- Ужесточение законодательства в области образования;
- Непрерывающийся процесс реформирования системы высшего образования
- Снижение мотивации ППС;
- Большой средний возраст остепененных ППС;
- Ужесточение квалификационных требований;
- Отток абитуриентов с высоким уровнем базовой подготовки и хорошим знанием английского языка в Назарбаев-Университет и российские вузы;
- Отток бакалавров и магистров с высоким уровнем подготовки в российские вузы;
- Уменьшение количества абитуриентов с высоким уровнем подготовки из-за снижения качества среднего образования;
- Снижение качества подготовки выпускников из-за естественной убыли высококвалифицированных преподавателей;
- Инфляционные процессы, которые приводят к постоянному удорожанию материально-технических, информационных, библиотечных ресурсов;
- Отток высококвалифицированных преподавателей и способных выпускников из-за низкой мотивации;
- Необходимость постоянной корректировки учебно-методической документации по формальным признакам, связанным с

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>постоянной модернизации лабораторного оборудования высокий ассортимент и выбор материально-технических, информационных, библиотечных ресурсов на потребительских рынках;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Повышение авторитета кафедры в обществе за счет высокой квалификации лучших выпускников; - Привлечение способных студентов и магистрантов к выполнению научных и инновационных проектов; - Широкое использование возможностей социальных сетей для постоянно обновляемой информации о кафедре и ее студентах. | <p>непрерывными формальными реформами в образовании;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Снижение в перспективе качества подготовки выпускников из-за отсутствия молодых преподавателей, имеющих практический опыт работы по специальности; - Уменьшение притока высококвалифицированных преподавателей-практиков из-за разрыва в заработной плате между системой высшего образования и реальной экономикой; - Потеря авторитета у работодателей; - Растущее технологическое отставание из-за отсутствия квалифицированных инженеров; - Снижение качества подготовки бакалавров по сравнению с инженерами; - Инфляционные процессы, которые приводят к постоянному удорожанию материально-технических, информационных, библиотечных ресурсов; |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

3. Стратегические ориентиры кафедры ТТиЛС

К основным стратегическим ориентирам кафедры ТТиЛС на период 2018-2023гг.относятся следующие положения:

- Развитие кафедры на основе интегрированного образовательного и научно- производственного комплекса в рамках «Корпоративного университета», инновационных образовательных технологий и программ, передовой, обновляемой научно-производственной, учебно-методической и технологической базы.

- Широкое взаимодействие с предприятиями транспортного комплекса, обоснование и заключение хоздоговоров по НИР, участие в конкурсе «Фонда науки», других фондов для госбюджетного финансирования НИР с привлечением докторантов, магистрантов и студентов кафедры.

- Создание и постоянное совершенствование лабораторной базы, включая передовую лабораторную базу производственного филиала кафедры в ТОО «Автобусный парк №3».

- Создание лабораторной базы для перспективного образовательного направления «Логистика (Транспорт).

- Интеграция в международное образовательное пространство, основанная на создании аккредитованных образовательных программ

высшего и послевузовского технического образования с образовательными программами ведущих зарубежных университетов по транспортному и логистическому направлению.

- Развитие эффективно действующих механизмов взаимодействия с ассоциацией выпускников кафедры, предприятиями Корпоративного университета по формированию и обновлению образовательных программ.

- Усиление перехода в учебном процессе на полиязычие при подготовке обучающихся по образовательным программам кафедры.

- Повышение результативности кафедры по ПОР по специальностям 5B071300, 6M071300, 6D071300 -Транспорт, транспортная техника и технологии, 5B090100, 6M090100-Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта, 5B090900- Логистика (Транспорт)), проведение профориентации на промышленных предприятиях. Привлечение специалистов предприятий для поступления в магистратуру и докторантуру. Привлечение в КарГТУ абитуриентов для поступления в бакалавриат, магистратуру, докторантуру на специальности КарГТУ.

-Обеспечение потребностей предприятий ГПИИР в конкурентоспособных специалистах по транспортному профилю бакалавриата , магистратуры и докторантуры PhD .

- Расширение тематики дипломных работ бакалавров, магистрантов, диссертационных работ магистрантов и докторантов PhD, имеющих перспективу практического использования, коммерциализации.

- Активизация ППС, магистрантов, докторантов к подготовки научных статей, включенных в базу данных TR и S.

4. Стратегическими целями и задачами кафедры являются:

Развитие специальностей для приоритетных отраслей экономики и науки:

- Транспорт, транспортная техника и технологии;
- Логистика (Транспорт);
- Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта.

Развитие специальности докторантуры PhD «Транспорт, транспортная техника и технологии», открытие специальности докторантуры PhD «- Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта».

Открытие магистратуры по специальности «Логистика (Транспорт)»

Выполнение прикладных научных исследований и опытно-конструкторских работ, в том числе за счёт средств Фонда науки, других Фондов, а также за счёт хоздоговоров с предприятиями Казахстана.

Развитие различных форм НИРС.

Совместная разработка и реализация рабочих учебных программ в рамках Корпоративного университета.

Развитие филиалов кафедр на предприятиях Корпоративного университета для совместной реализации образовательных программ, прохождения практик, руководства дипломным проектированием, а также получения студентами рабочих профессий в условиях производства.

Осуществление целевой подготовки специалистов для предприятий Корпоративного университета.

Разработка и реализация программы повышения технического уровня преподавателей КарГТУ в рамках Корпоративного университета.

Выполнение совместных научных исследований с привлечением студентов с предприятиями Корпоративного университета.

Реализация программ дудипломного образования совместно с зарубежными вузами.

Зав.кафедрой ТТиЛС

С.Ж.Кабикенов

**Стратегический план развития кафедры ТТиЛС
на 2019-2023 гг.**

| № п/п | Показатели | | Плановый период, гг | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | Мероприятия по достижению показателей целевого индикатора | Ед.изм | 2018-2019 | 2019-2020 | 2020-2021 | 2021-2022 | 2022-2023 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 Высшее и послевузовское образование | | | | | | | |
| 1.1 | Работа с приглашенными профессорами ТОП-х вузов мира | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1.2 | Доля выпускников вузов, обучившихся по госзаказу, трудоустроенных в первый год после окончания вуза | % | 80 | 82 | 88 | 90 | 92 |
| 1.3 | Повышение доли иностранных студентов | ед. | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 |
| 1.4 | Увеличение доли образовательных программ, разработанных на основе отраслевых рамок и профессиональных стандартов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2 Повышение вклада науки в диверсификацию экономики и устойчивое развитие страны | | | | | | | |
| 2.1 | Доля коммерциализированных проектов в общем количестве прикладных научно-исследовательских НИР | % | | | | | 20 |
| 2.2 | Увеличение числа международных и национальных патентов от их количества в 2018 году | % | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| 2.3 | Увеличение количества страниц на сайте КарГТУ по сравнению с 2018 годом | % | на 10% | на 11 % | на 12% | на 12% | на 13% |
| 2.4 | Увеличение количества внешних ссылок по сравнению с 2018 годом | % | на 25% | на 25% | на 25% | на 30% | на 30% |

| | | | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------|------------|------------|------------|------------|
| 2.5 | Увеличение объема Dspace по сравнению с 2018 годом | % | 5% | 5% | 5% | 6% | 6% |
| 3 Сотрудничество с университетами, входящими в TOP-100 и TOP-700 мирового рейтинга | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 3.1 | Разработка совместно с зарубежными вузами модульных образовательных программ послевузовского образования - Обеспечить разработку модульной образовательной программы послевузовского образования – «Наземные транспортные комплексы» совместно с Тюменским индустриальным университетом (г.Тюмень, Россия) | ед. | 1 | - | 1 | - | 1 |
| 4 Прохождение международной аккредитации образовательных программ в агентствах, внесенных в реестр уполномоченного органа в области образования | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 4.1 | Подготовка к международной аккредитации: - в агентстве ACQUIN (Германия); - в агентствах НКАОКО и НААР (Республика Казахстан) : образовательных программ: 5B071300 «Транспорт, транспортная техника и технологии»; 6M071300 «Транспорт, транспортная техника и технологии»; 6D071300 «Транспорт, транспортная техника и технологии» 5B090900 «Логистика (Транспорт)» | ед. | По графику | По графику | По графику | По графику | По графику |
| 4.2 | Специализированная аккредитация направлений специальностей КарГТУ | ед. | По графику | По графику | По графику | По графику | По графику |
| 5 Повышение уровня внешней и внутренней академической мобильности обучающихся | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |

| | | | | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---|---|----|----|----|
| 5.1 | Увеличение внешней академической мобильности обучающихся, в том числе за счет прибытия иностранных студентов, по сравнению с 2018 годом Обеспечить академическую мобильность Студентов в Санкт-Петербургский университет Петра Великого (г. Санкт-Петербург, Россия) | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 5.2 | Достижение до ____% внутренней академической мобильности обучающихся Обеспечить академическую мобильность студентов в Карагандинский экономический университет Казпотребсоюза, КарГИУ, | % | 5 | 5 | 10 | 15 | 20 |
| 7 Обеспечение активного участия ППС в международных образовательных проектах | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 7.1 | Участие ППС в международных образовательных проектах: - Эрасмус+; - УШОС; - Синергия; - DAAD и др. (Принять участие в международном проекте Эрасмус+ на тему: «Безопасность и доступность пассажирских автомобильных перевозок. Модернизация магистерских программ в РФ и странах СНГ») | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 9 Развитие полиязычия в системе подготовки специалистов | | | | | | | |
| 9.1 | Повышение квалификации ППС по овладению профессиональным уровнем английского языка | ед. | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 9.2 | Повышение качества преподавания английского языка с овладением обучающимися уровня IELTS, TOEFL | ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

| 10 Создание интегрированной предпринимательской культуры ППС | | | | | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 10.2 | Организация и проведение курсов для __% руководителей подразделений и ППС в области современных технологий менеджмента в образовании и предпринимательской деятельности | % | 75 | 80 | 80 | 85 | 85 |
| 10.3 | Включение во все образовательные программы высшего и послевузовского образования модулей по бизнес-планированию, отраслевому программному обеспечению, управлению проектами, созданию «виртуального бизнеса», стратегическому менеджменту | ед. | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 11 Разработка и внедрение системы материального и морального стимулирования труда ППС и обучающихся | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 11.1 | Финансирование за счет средств Университета молодежных проектов в культуре, искусстве, науке, предпринимательстве, в сфере информационных технологий | ед. | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| 12 Расширение перечня услуг | | | | | | | |
| 12.1 | Расширение перечня и увеличение объемов оказываемых услуг за счет: - консалтинга в области инжиниринга; - технической экспертизы оборудования; - разработки бизнес-планов; - разработки технической и эксплуатационной документации; - тренингов работников промышленности и организаций; - услуг в области метрологии, сертификации, | тыс.тг | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |

| | | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----|----|----|----|----|
| | использования автоматизированных баз данных, банков технологий и научных достижений ВУЗа и др. | | | | | | |
| 12.2 | Участие ___% предприятий региона в программе обучения без отрыва от производства | % | 20 | 20 | 25 | 25 | 25 |
| 12.3 | Целевая подготовка и переподготовка специалистов промышленных предприятий на сумму | тыс.тг | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 12.4 | Обучение _____ жителей г. Караганды на курсах по переподготовке и получению второй профессии | ед. | 20 | 25 | 30 | 35 | 37 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 13 Повышение эффективности корпоративного управления и повышение квалификации руководителей структурных подразделений и преподавателей в области внедрения принципов коллективной ответственности | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 13.1 | Повышение квалификации не менее ___% руководителей структурных подразделений и ППС в области внедрения принципов коллективной ответственности | % | 50 | 55 | 60 | 65 | 65 |
| 14 Подготовка научно-педагогических кадров | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 14.1 | Увеличение количества магистров, докторов PhD, кандидатов и докторов наук по Университету от общего количества ППС (Принять в штат кафедры _____ магистрантов, докторантов) | ед. | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 |
| 15 Повышение квалификации и прохождение стажировок ППС | | | | | | | |
| 15.1 | Осуществление внешней и внутренней академической мобильности ___% ППС за счет социальных партнеров | % | 20 | 25 | 25 | 30 | 35 |
| 15.2 | Повышение квалификации _____% ППС молодежного кадрового резерва в Центре инженерной педагогики | % | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 |
| 15.3 | Повышение квалификации ___% ППС по использованию и применению системы электронного обучения | % | 80 | 90 | 90 | 90 | 95 |

| | | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|----|----|----|----|----|
| 15.4 | Повышение квалификации ____% ППС по методикам онлайн-системы | % | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 |
| 15.5 | Повышение квалификации ____% ППС на передовых предприятиях и вузах РК | % | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 |
| 16 Внедрение новых образовательных технологий | | | | | | | |
| 16.1 | Внедрение новых образовательных технологий в процесс подготовки специалистов | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 17 Развитие Корпоративного Университета | | | | | | | |
| 17.1 | Организация и проведение учебных занятий в филиалах кафедры на предприятиях Корпоративного Университета | кол-во дисциплин | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| 17.2 | Разработка не менее __ образовательной программы по специальностям в соответствии с потребностями региона | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 17.3 | Трудоустройство не менее ____% выпускников бакалавриата, обучившихся по государственному образовательному заказу | % | 85 | 85 | 85 | 86 | 86 |
| 17.4 | Трудоустройство не менее ____% выпускников на предприятиях Корпоративного Университета согласно договорам | % | 25 | 25 | 30 | 30 | 35 |
| 18 Реализация новых актуальных образовательных программ | | | | | | | |
| 18.1 | Разработка и/или реализация ____ новых образовательных программ профильной магистратуры в рамках ГПИИР совместно с зарубежными экспертами | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 19 Повышение качества подготовки специалистов в рамках совершенствования учебно-методической базы учебного процесса | | | | | | | |
| 19.1 | Разработка и внедрение в учебный процесс не менее ____ учебников и учебных пособий, в том числе по | ед. | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

| | | | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----|-----|-----|-----|-----|
| | технологической модернизации промышленности на основе цифровых технологий и внедрения элементов «Индустрии 4.0» | | | | | | |
| 20 Обеспечение системной профориентации учащихся учреждений довузовского образования и работников предприятий | | | | | | | |
| 20.1 | Совершенствование организационных подходов, форм и методов, повышение результативности профориентационной работы с обеспечением увеличения приема обучаемых на 1-й курс не менее, чем на ____% по сравнению с 2018 годом | % | 10 | 12 | 14 | 15 | 16 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 21 Обновление материально-технической базы с участием социальных партнеров | | | | | | | |
| 21.1 | Обновление материально-технической базы за счет социальных партнеров в целях повышения качества подготовки кадров для ГПИИР | тыс.тг | 50 | 100 | 150 | 200 | 250 |
| 22 Обеспечение роста инвестиционного дохода по результатам образовательной деятельности | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 22.1 | Обеспечить увеличение на ____% доходов за счет роста объемов образовательных услуг по сравнению с 2018 годом | - | - | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 23 Обеспечение роста инвестиционного дохода по результатам инновационной и научной деятельности | | | | | | | |
| 23.1 | Обеспечить увеличение на ____% доходов по сравнению с 2018 годом за счет роста объемов: - хоздоговорной деятельности; - коммерциализации результатов НИОКР, | % | - | - | 14 | 15 | 15 |
| 24 Проведение НИОКР по решению научно-технических и производственных проблем промышленных предприятий и бизнес-структур на хоздоговорной основе | | | | | | | |
| 24.1 | Обеспечение не менее ____% хоздоговорных работ в общем объеме финансирования НИОКР | % | - | - | 25 | 25 | 26 |

| | | | | | | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----|----|----|----|----|
| 24.2 | Обеспечение не менее 18% коммерциализированных проектов в общем количестве прикладных НИР | % | - | - | 19 | 19 | 19 |
| 25 Участие в конкурсах на получение грантов на проведение НИР по заказу отраслевых государственных органов и национальных компаний | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 25.1 | Участие в конкурсах на получение командами разработчиков грантов на проведение НИР по заказу отраслевых государственных органов и национальных компаний по решению их научно-технологических задач в приоритетных отраслях экономики – нанотехнологиях, робототехнике, энергии будущего для создания высокотехнологичных и наукоемких производств | кол-во тем | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 26 Обеспечение активного участия ППС, студентов, магистрантов и докторантов в выполнении НИОКР и инновационных проектов, работе проектно-конструкторских и конструкторских бюро | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 26.1 | Обеспечение участия в исследовательской и инновационной деятельности не менее ___% ППС | % | 20 | 20 | 20 | 22 | 22 |
| 23 | Обеспечение участия в исследовательской и инновационной деятельности не менее 100% докторантов и 70% магистрантов, ед. | ед. | 3 | 5 | 7 | 10 | 12 |
| 26.3 | Обеспечение участия в исследовательской и инновационной деятельности не менее ___% студентов | % | 20 | 20 | 20 | 22 | 22 |
| 27 Увеличение количества монографий и публикаций в высокорейтинговых журналах, повышение уровня цитируемости публикаций | | | | | | | |
| 27.1 | Обеспечение не менее ___% прироста публикаций ППС в международных журналах по данным Thomson Reuters от их количества в 2018 году | % | - | 5 | 6 | 6 | 7 |
| 27.2 | Обеспечение не менее ___ публикаций ППС в международных журналах по данным Scopus | ед. | - | 2 | 2 | 2 | 3 |
| 27.3 | Обеспечение увеличения количества монографий и | % | - | 20 | 22 | 25 | 30 |

| | | | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----|-----|----|-----|----|
| | публикаций в изданиях, рекомендованных ККСОН МОН РК не менее ___% от их количества в 2018 году | | | | | | |
| 27.4 | Обеспечение уровня цитируемости публикаций ИПС по базам Thomson Reuters не менее ___% | % | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 |
| 28 Модернизация инфраструктуры вуза в соответствии с задачами научных кластеров | | | | | | | |
| 28.1 | Модернизация инфраструктуры и материально-технической базы ВУЗа в соответствии с задачами научных кластеров. Оснащение лабораторий кафедр современным научным оборудованием по направлениям развития научно-исследовательской и инновационной деятельности | тыс.тг | - | 100 | - | 200 | - |
| 29 Развитие и реализация Модели «Формирование Нового Казахстанского Патриотизма» | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 29.1 | Вовлечение ___% студентов в мероприятия в рамках Модели «Формирование Нового Казахстанского Патриотизма» | % | 70 | 71 | 72 | 73 | 74 |
| 30 Увеличение количества студентов, вовлеченных в общественно-полезную деятельность, в укрепление духовно-нравственных ценностей «Мәңгілік Ел» и «Рухани жаңғыру» | | | | | | | |
| 30.1 | Вовлечение не менее ___% студентов в общественно-полезную деятельность по укреплению духовно-нравственных ценностей Общенациональной патриотической идеи «Мәңгілік Ел» и «Рухани жаңғыру», культуры здорового образа жизни | % | 35 | 37 | 40 | 40 | 42 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 31 Повышение квалификации и прохождение стажировок ИПС | | | | | | | |
| 31.1 | Повышение квалификации не менее ___% ИПС молодежного кадрового резерва в Центре инженерной педагогики | % | 50 | 55 | 60 | 65 | 70 |
| 31.2 | Повышение квалификации ___% ИПС по использованию и применению системы электронного | % | 85 | 85 | 90 | 90 | 90 |

| | | | | | | | |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|----|----|----|----|----|
| | обучения | | | | | | |
| 31.3 | Повышение квалификации через обучающий семинар по проектированию компетентностно-ориентированных образовательных программ при взаимодействии с работодателями: Методология проектирования ОП Применений онлайн системы для проектирования ОП | % | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |
| 31.4 | Повышение квалификации _____% ППС на передовых предприятиях и вузах РК | % | 45 | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 31.5 | Повышение квалификации через обучающий семинар: «Переход на латиницу: история, проблемы и перспективы» | % | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |