

ПРОРЕКТОР КАРГТУ
Профессор
_____ А.З. Исагулов
"01" сентября 2018г.

Стратегический план развития кафедры Архитектура и Дизайн на период 2018-2023 г.г.

Кафедра Архитектура и Дизайн проводит подготовку и выпуск бакалавров по 3 образовательным программам:

- 5B042000 "Архитектура"
- 5B042100 "Дизайн"
- 5B074500 "Транспортное строительство".

1. Анализ текущей ситуации по специальностям «Архитектура» и «Дизайн»

1.1 Состояние и основные направления развития архитектурно-дизайнерского проектирования

Как известно, архитектура оказывает управляющее воздействие на жизнь общества в аспекте его пространственной организации. Уровень развития архитектуры соответствует уровню развития общества, его экономическим ресурсам и социальному заказу, то есть состоит в тесной взаимосвязи с обществом и государством.

Взаимовлияние общества и архитектуры расширяет ее потенциальные возможности и служит совершенствованию общества.

Город и городские поселения играют важнейшую роль в формировании систем расселения в стране. Город является продуктом развития общества, создаваемым для удовлетворения жизненных потребностей населения, при этом само его возникновение, развитие, затухание проходит все этапы свойственные живому организму, и, как и все живое, он имеет разные периоды существования (от нескольких лет или десятков лет до тысячелетий).

Развитие промышленности повлечет за собой рост мобильности населения, что потребует большого количества особых форм жилых зданий: гостевые и арендные комплексы, жилые комплексы для молодых семей.

Возрастают требования, предъявляемые к жилым зданиям. Кроме высоких функциональных и эстетических характеристик, они должны быть быстровозводимыми, энергоэффективными и экономически оправданными.

Новые задачи возникают в области дизайн-проектирования – комплексного соиздания среды человеческого обитания пространства и процесса в условиях возникновения все новых слагающих их компонентов.

Велико влияние урбанизированной среды на формирование личности и, в силу этого, выходят на первый план вопросы гуманизации городской среды.

В настоящее время специалистами определена актуальность решения следующих задач:

- Повышение комфортности городской и сельской среды.
- Сохранение исторической среды.
- Обеспечение высокого качества планировочных решений, оказывающих влияние на инфраструктуру.
- Гуманизация городской среды как продуманная организация различных средовых пространств, разработка, каталогов, конструкторов, модульных ландшафтных компонентов.

1.2 Состояние и тенденции развития архитектуры Казахстана

Казахстан является страной с интенсивно развивающейся экономикой. Это влечет за собой развитие производства, увеличение численности населения городов и его высокой мобильности.

Отличительной особенностью современного периода является то, что архитектор-универсал как ключевая фигура архитектурной деятельности уступает место проектной команде, состав специалистов-проектировщиков которой меняется в зависимости от объема проектной задачи.

Происходит расслоение прежде однородной профессии архитектора, возникают специализации за счет обособления специальных видов деятельности. Вместе с тем архитектурная профессия пополняется новыми специалистами из других видов деятельности. Этот процесс можно определить как расширение профессии. В начале XXI века в проектной сфере работают узкоспециализированные фирмы и независимые профессиональные консультанты. Специализация способствовала образованию множества независимых участников проектного процесса, не являющихся частью постоянного штата фирмы, и могут входить во временную организационную структуру каждый раз, когда возникает новый архитектурный проект.

Современные тенденции требуют от вуза гибко реагировать на изменяющиеся требования рынка труда. Для реализации этой важной задачи осуществляется сотрудничество вуза, предприятий, проектных бюро, которое призвано всесторонне подготовить выпускника и помочь ему быть востребованным, постоянно повышать свою профессиональную квалификацию, осваивать новые знания.

1.3. Конкурентная внешняя среда

Образовательная деятельность по специальностям Архитектура и Дизайн осуществляют 11 вузов. Среди них : КазГАСА, ВКГТУ им. Д Серикбаева, КарГТУ, КазАТУ им. Сейфуллина, ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Павлодарский ИНЕУ, ЮКГУ им. М.О. Ауезова, Павлодарский ГУ им Торайгырова, ТарГУ им. М.Х. Дулати, КазНТУ им. К.И. Сатпаева, КМИ «Парасат».

На региональном уровне конкуренцию может составить КарГТУ, осуществляющий подготовку по специальности Дизайн.

2. Анализ текущей ситуации по специальности «Транспортное строительство»

2.1 Развитие транспортной инфраструктуры в мире

Опыт европейских стран показывает, что развитие дорожной сети и транспортной инфраструктуры определяет интенсивность экономических связей и является одним из важнейших условий развития экономики страны. Активный рост экономики государства может быть ограничен и даже остановлен инфраструктурными ограничениями, в основе которых лежит низкое качество дорог и низкая пропускная способность инфраструктурных объектов дорожной сети (мостов, тоннелей). В большинстве развитых стран, в том числе в Германии, Японии, США, формирование сети автомобильных дорог осуществлялось в рамках долгосрочных государственных программ, устанавливающих показатели развития дорожной сети и соответствующие этим показателям объемы финансирования. Евросоюз рассматривает вопросы формирования трансевропейской дорожной сети и соответствующей транспортной инфраструктуры с возможностью интеграции в нее новых стран-членов ЕС. Приоритетные проекты развития дорожной сети финансируются за счет государства или при участии государства, в том числе в рамках проектов государственно-частного партнерства.

Важным достижением зарубежного дорожного строительства являются автобаны, или автомагистрали, то есть дороги, по своим эксплуатационным качествам предусмотренные для скоростного движения транспортных средств.

Германия занимает одно из первых мест в мире по плотности транспортной сети. Общая протяженность автомобильных дорог в этой стране превышает 11 тыс. км. В суммарном грузообороте Германии 60% приходится на перевозки автомобильным транспортом. В суммарном пассажирообороте Германии доля автомобильного транспорта составляет 90 %. Средняя стоимость строительства одного километра автомагистрали в Германии составляет 27 млн. евро. Расходы непосредственно на строительство дорожного полотна составляют 25,3% общей стоимости

автомагистрали. В настоящее время в Европе предъявляются следующие основные требования к скоростным автомагистралям:

- не менее двух полос движения в одном направлении;
- полное разделение встречных и пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях;
- наличие разделительной полосы шириной 3,5-4 м с разделительными не глухими ограждениями между встречными потоками движения;
- несущая поверхность полотна дороги в виде бетона с асфальтовым покрытием;
- оборудование дороги рефлекторными указателями, установленными с интервалами не более 50 м, зонами отдыха с парковками и туалетами, сервисными станциями, заправочными станциями, предприятиями общественного питания, телефонами для вызова помощи на каждые двух километрах дороги, стандартизированными знаками и указателями, защитными средствами, препятствующими доступу животных на проезжую часть, противошумовыми защитными сооружениями;
- обеспечение автоматизированного трафика и динамического определения рекомендуемой скорости движения транспортных средств в зависимости от загруженности дороги, погодных условий и иных объективных условий и обстоятельств.

Специальными мероприятиями сопровождается не только повседневная эксплуатация скоростных автомагистралей, но и проведение ремонтных работ.

Транспортная политика Германии определена комплексом нормативных документов, принятых на государственном уровне. Основу этого комплекса составляет концепция, которая детализируется стратегическими планами на период до 10 лет. В рамках стратегического плана разрабатываются тактические планы сроком на 5 лет. Выполнение тактических планов осуществляется путем реализации мероприятий оперативных планов, имеющих период планирования не более 1 года. Планы различного уровня включаются в качестве составной части в общую систему выработки и реализации транспортно-экономической политики государства на федеральном уровне, уровне земель, на муниципальном уровне.

Планирование и последующее строительство дорог в Германии осуществляется в соответствии с так называемым принципом гравитации, согласно которому «степень транспортных отношений прямо пропорциональна объему экономической активности в различных пунктах и обратно пропорциональна сопротивлению пространства, то есть квадрату расстояния между ними».

В европейской практике стратегическое планирование транспортной инфраструктуры базируется на одном из двух основных подходов:

- ориентация на спрос – принимается во внимание выявленная и желаемая степень мобильности;
- ориентация на цель – принимаются во внимание политические цели.

Оба подхода – и ориентация на спрос, и ориентация на цель – подтверждаются технико-экономическим обоснованием и возможностью финансирования проекта из различных источников.

В ряде стран Западной Европы строительство и ремонт дорог регламентируется специальными федеральными стандартами, описывающими общие положения, безусловно требуемые к исполнению. Эти стандарты действуют в комплексе с нормативными документами местного уровня, которые детализируют требования к работам по строительству дорог в соответствии со спецификой конкретной территории или административной единицы.

Аналогичная система федеральных и местных стандартов в отношении строительства автомобильных дорог действует и в США, которые являются мировым лидером по протяженности автомобильных дорог. Федеральные стандарты выпускаются Федеральной Администрацией Шоссе́йных Дорог (FHWA – Federal Highway Administration), вместе с тем, на территории каждого штата действуют стандарты, создаваемые Департаментом Транспорта Штата (DOT – Department of Transport). Помимо формирования стандарта, DOT выступает в качестве заказчика работ по строительству дороги, осуществляет приемку дороги у подрядной организации и берет на себя полную ответственность за эксплуатацию дороги и ее ремонт. При этом в практике и нормативной документации отсутствует понятие «гарантийный срок» в отношении дорожных работ. Поскольку DOT в полном объеме отвечает за эксплуатацию дороги, и, соответственно, несет риски на случай низкого качества проектных и строительных работ, проявляющиеся в высоких затратах на ремонтные работы, DOT имеет мотивацию к созданию жестких стандартов, содержащих высокий уровень требований к материалам, технике и технологии, используемых в ходе строительства дороги, а также устанавливает порядок процедуры по оценке качества дороги, принимаемой в эксплуатацию, которая включает в себя обязательное тестирование показателей, влияющих на срок службы дороги в целом, и показателей, характеризующих качество дорожного покрытия, то есть влияющих на срок службы дорожного покрытия. Ключевым показателем, тестируемым в ходе оценки качества дорожного покрытия, является его ровность и плотность, которая обеспечивается, в первую очередь, отсутствием сегрегации смеси по температуре и ее фракционному составу. Как показали исследования, высокая ровность покрытия дороги снижает отрицательное влияние динамических нагрузок от колес автомобилей на дорожное покрытие, и, следовательно, ведет к увеличению продолжительности межремонтных сроков.

При установлении параметров для тестирования безусловно присутствует понимание взаимосвязи качества материала, используемой технологии и применяемой техники. Таким образом, через показатели тестируемых параметров прослеживается соблюдение требований на всех уровнях материально-технического обеспечения и технологического уровня исполнения работ по строительству дороги. Например, предусмотрено

использование перегружателей асфальтобетонной смеси, которые должны обеспечивать безостановочную укладку дорожного покрытия с постоянной скоростью, и соблюдение этого технико-технологического требования обеспечивает ровность дороги; низкие показатели качества дороги по показателю ровности свидетельствуют о нарушении технологии строительства.

Законодательством штатов в США, как правило, предусмотрены как ответственность за невыполнение требований к качеству дороги, в том числе и в случае незначительного снижения показателей, характеризующих качество, так и поощрение за превышение нормативных требований показателей качества дорог. В качестве поощрения предусмотрено дополнительное финансовое вознаграждение в размере повышенного процента стоимости выполненного контракта. В качестве ответственности за невыполнение требований качества подрядчик обязан произвести за свой счет работы по повторному покрытию участка дороги или осуществить возврат денежных средств в размере стоимости работ на повторное покрытие дороги и устранение дефектов.

На внедрение системы качества оказывает влияние широкий круг факторов, в том числе специфика потребностей организации, конкретные задачи, стоящие перед данной организацией, специфика поставляемой продукции или услуг, применяемые технологические процессы, практический опыт. В контексте отрасли дорожного строительства указанные факторы имеют большое значение для развития экономики государства в целом. Высокое качество строительства дорог в развитых странах поддерживается внедрением постоянно развивающихся новых технологий и технических решений. Инновационный путь развития отрасли дорожного строительства показал свою результативность.

2.2 Состояние и развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан

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. 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.

В Послании Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050», отмечается, что транспортная инфраструктура является одним из основных факторов обеспечения устойчивого экономического роста страны: «Мы ставили задачу развивать инфраструктуру. И это оказалось нам по силам. 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, встретило нас в систему региональных и глобальных хозяйственных связей. В настоящее время мы возрождаем Новый Шелковый путь, создавая магистральный транспортный коридор Западная Европа - Западный Китай».

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.

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.

Эффективная инфраструктура – необходимое условие развития экономики Казахстана, в котором широкая география размещения экспортно-ориентированных производств сочетается с недостаточной плотностью транспортной сети. Реализация инвестиционных проектов в сфере автотранспортной инфраструктуры окажет также стимулирующее воздействие на экономику регионов, способствуя:

- привлечению частных, в том числе прямых иностранных инвестиций и росту инвестиционной привлекательности регионов;
- проявлению комплексных мультипликативных эффектов за счет реализации инвестиционных проектов в смежных отраслях и создания добавленной стоимости за счет снижения себестоимости транспортных услуг;
- усилению деловой активности, повышению мобильности трудовых ресурсов и хозяйствующих субъектов;
- формированию новых рынков и отраслей, связанных с внедрением инноваций в автотранспорте сектора экономики.

Проведенное исследование указывает на то, что даже в условиях жестких бюджетных ограничений инвестиции в автотранспортную инфраструктуру являются обязательной составляющей государственной политики, поскольку способствуют ускоренному социально-экономическому развитию регионов.

2.3 Конкурентная внешняя среда

Образовательную деятельность по специальности Транспортное строительство в бакалавриате кроме КарГТУ ведут 5 вузов Казахстана,

среди них Каз АДИ имени Л. Б. Гончарова г. Алматы, Каз АДИ имени М. Тынышпаева г. Алматы, Павлодарский университет им. С. Торайгырова, Усть-Каменогорский Технический университет.

На региональном уровне КарГТУ является единственным университетом, выпускающим бакалавров по специальности 5В074500 «Транспортное строительство» в Центральном Казахстане.

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 вузы России и дальнего зарубежья.

Магистратуры по специальности 5В074500 «Транспортное строительство» отсутствует. Основной контингент поступает в магистратуру на специальность – «Строительство».

2. Ресурсный анализ

Общий контингент по специальности 5В04200 «Архитектура» составляет – очное-236 (18 групп); заочное – отсутствует.

Общий контингент по специальности 5В042100 «Дизайн» – очное-51 (6 групп); заочное – отсутствует.

Общий контингент по специальности 5В074500 «Транспортное строительство» – очное-153 (9 групп); заочное – 57 (3 группы).

Подготовка магистрантов и докторантов на кафедре не осуществляется.

Итого:

Контингент бакалавров – 497 студентов.

Средний возраст ППС кафедры составляет – 45 лет.

На кафедре работают 3 кандидата технических наук, 6 магистров.

В резерве на должность заведующего кафедрой планируется:

1. доцент, к.т.н. Жакулин А.А. (42 года)

2. Соискатель на степень кандидата архитектуры ст. преп. Верхотурова М.В. (28 лет, защита в 2019 г., МАРХИ, г. Москва, Россия)

3. докторант по специальности 6D072900 «Строительство», ст.преп. Мухамеджанова А.Т. (34года).

В докторантуре PhD по специальности 6D072900 «Строительство» (кафедра СМиТ) обучается 1 докторант – Мухамеджанова А.Т.

3. SWOT–анализ

SWOT-анализ по стратегическому плану развития кафедры АиД

S (strength) – сильные стороны	W (weakness) – слабые стороны
<ul style="list-style-type: none">– Соответствие организационной системы управления кафедры миссией, целям и задачам университета;– Динамичность учебных программ, обновляемость элективных курсов с учетом требований работодателей региона;– Стабильно высокая востребованность выпускников образовательной программы на региональном рынке труда;– Образовательные программы (ОП) кафедры АиД ориентированы на привлекательные для молодежи направления научно-технического прогресса: современные технологии и материалы в архитектуре; энергоэффективное проектирование; современная архитектура и основы концептуального развития; инновационные методы контроля качества дорожно-строительных работ; применение современных расчетных и графических программ;– ОП кафедры АиД разработаны в соответствии с требованиями ГОСО и типовых учебных программ;– На кафедре АиД разработано полное учебно-методическое обеспечение образовательного процесса в бакалавриате на электронных и бумажных носителях;– На кафедре АиД развита технология социального партнерства кафедра – работодатель;– Наличие эффективного механизма привлечения работодателей к реализации целей образовательной программы;– Наличие базовых и электронных и Интернет версий курсов, изучаемых в бакалавриате;– Постоянное повышение квалификации и научного потенциала преподавателей;– из числа ППС кафедры – 2 преподавателей имеют звания «Почетный Архитектор Казахстана»;– Большое количество ЭОС, разработанных ППС кафедры;– Тесная связь основной деятельности ППС с научно-исследовательской работой;– Развитая интернет мобильность;	

<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 учебных и учебно-методических пособий; – Квалифицированный и опытный состав ППС; – Высокий уровень подготовки абитуриентов, обучающихся по госзаказу; – Наличие различных возможностей по реализации внешней академической мобильности в бакалавриате; – 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; – Значительный объем практических занятий по большинству базовых и профильных дисциплин; – Получение практических и творческих навыков студентами во время прохождения производственных практик ("Транспортное строительство") и обмерных практик ("Архитектура"). 	<p>физике и математике в бакалавриате за счет значительного уменьшения выделяемого для обучения часов;</p> <ul style="list-style-type: none"> – Отсутствие молодых преподавателей, имеющих стаж практической работы; – Снижение профессионального уровня большинства выпускников бакалавриата по сравнению с выпускниками инженерами; - Значительное уменьшение объемов курсового проектирования; – Отсутствие развитой системы международных контактов и связей; – слабая остепенность ППС кафедры; – Отсутствие материально-технической базы для выполнения лабораторных работ по специальности «Транспортное строительство».
<p>О (opportunity) – благоприятные возможности</p>	<p>Т (threat) – угрозы</p>
<ul style="list-style-type: none"> – Востребованность в специалистах – выпускниках кафедры АиД на предприятиях и в организациях г. Караганды и в Центральном Казахстане и других районах Казахстана; – 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 проектных и подрядных строительных организации в учебно-образовательном процессе; – Развитие центральных регионов Казахстана, индустриальная структура экономики области; – Стимулирование продуктивно 	<ul style="list-style-type: none"> – Несвоевременное издание (приобретение) специализированной учебно-методической литературы в связи с расширением спектра образовательных программ бакалавриата; – 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; – Низкая остепенность ППС кафедры;

работающего ППС;

- Подготовка научно-педагогических кадров по программе академической мобильности Болашак;
- Проведение курсов повышения квалификации для работников предприятий;
- Соискательство и аспирантура в РФ с защитой и дальнейшей нострификацией;
- Поддержание высокого качества подготовки лучших выпускников на основе высококвалифицированного состава ППС кафедры;
- Выделение бюджетных средств на внешнюю академическую мобильность студентов;
- Переход на 12 летнее обучение в профильных гимназиях для углубленного изучения дисциплин фундаментальных наук;
- Привлечение способных студентов 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;
- 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;
- Широкое использование возможностей социальных сетей для постоянно обновляемой информации о кафедре и ее студентах.

- Ужесточение квалификационных требований;
- Отток абитуриентов с высоким уровнем базовой подготовки и хорошим знанием английского языка в Назарбаев-Университет и российские вузы;
- Отток бакалавров 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 непрерывными формальными реформами в образовании;
- 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;
- Снижение качества подготовки бакалавров по сравнению с инженерами;
- Инфляционные процессы, которые приводят к постоянному удорожанию материально-технических, информационных, библиотечных

	<p>ресурсов; – Отсутствует непрерывность содержания ОП на различных уровнях (отсутствует магистратура и докторантура).</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. Стратегические ориентиры кафедры АиД

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

– Обеспечение потребностей предприятий ГПИИР-2, а также проектных и подрядных строительных организаций в конкурентоспособных специалистах архитектуры, дизайна и транспортного строительства бакалавриата.

– Развитие кафедры на основе интегрированных образовательного и научно-производственного комплекса в рамках «Корпоративного университета», широкого спектра инновационных образовательных технологий и программ, передовой, постоянно обновляемой научно-экспериментальной, учебно-методической и технологической базы.

– Создание лабораторной базы кафедры для проведения лабораторных работ по специальности 5В074500 "Транспортное строительство".

– Динамичность учебных программ, обновляемость элективных курсов с учетом требований работодателей региона.

5. Стратегическими целями и задачами кафедры являются:

– Выпуск высококвалифицированных бакалавров по специальностям кафедры для повышения их конкурентоспособности на региональном рынке труда и в масштабах Республики.

– Участие в Республиканских научных конкурсах на выделение госбюджетного финансирования.

– Развитие различных форм НИРС.

– Создание конкурентоспособных образовательных программ на основе активного участия представителей проектных и подрядных строительных организаций в учебно-образовательном процессе.

– Развитие филиалов кафедр на строительных дорожных предприятиях, в том числе 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.
- Аккредитация специальностей.

6. Стратегический план развития кафедры Архитектуры и Дизайн на период 2018-2023 гг.

Стратегический план предполагает 4 этапа развития университета до 2020 года:

- 1 этап 2018-2020 уч. г.г.
- 2 этап 2020 -2021 уч. г.
- 3 этап 2021-2023уч.г.г.

	Наименование работ	Сроки исполнения	Ответственный исполнитель
1	Повышение эффективности деятельности корпоративного университета		
1.1	Организовать стажировки ППС на производственных и проектных предприятиях и предприятиях КУ в количестве: не менее 2 чел. не менее 3 чел. не менее 6 чел.	2018- 2019 г.г. 2019-2020 г.г. 2020-2023 г.г.	Зав.кафедрой, ответственные за КУ и повышение квалификации Абдильдина Г.А., Борисевич Ю.А., Шехватова Т.С.
1.2	Заключать договоры на прохождение производственной практики по специальности 5В074500 «Транспортное строительство» с предприятиями ТОО «Инженерный центр Астана», ГУ «КарагандыЖолЛаборатория», КОФ РГП «Казахавтодор», ТОО «Аградор»	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, Ответственная по практике специальности 5В074500 «Транспортное строительство» Кикнадзе Р.К.
1.3	Открытие новых филиалов кафедры по специальности 5В074500 "Транспортное строительство"	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, Ответственная по практике специальности 5В074500 «Транспортное строительство» Кикнадзе Р.К.
1.4	Приглашение специалистов проектных институтов и подрядных строительных организаций к образовательной деятельности кафедры АиД (участие в работе ГАК, дипломирование, чтение лекций)	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, Ответственные ППС: Абдильдина Г.А., Борисевич Ю.А.

1.5	Введение не менее 90 % информации в Единую информационную базу управления и прогнозирования путей развития Университета по результатам систематического мониторинга образовательных результатов и социальных эффектов на региональном уровне (ввод данных в программу «Универ»).	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, Отвественные ППС
1.6	Организация и проведение учебных занятий в филиалах кафедр на предприятиях (ТОО «Карагандинский Промстройпроект», ТОО «КарагандаТехноСервис»)	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
2	Совершенствование кредитной технологии обучения		
2.1	Ежегодное обновление каталога элективных дисциплин, рабочих программ, МОПов по специальностям кафедры «Архитектура», "Дизайн", "Транспортное строительство"	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, Отвественные ППС
2.2	Разработка сквозной образовательной программы «колледж-вуз» по специальности «Дизайн»	2018 г.	Вавилова О.Н Джомане И.А.
2.3	Разработать новые рабочие учебные планы по специальностям бакалавриата кафедры согласно новому Классификатору 2019	2019 г.	Маштакова Е.К., Гомарова Б.М., Мухамеджанова А.Т., Кикнадзе Р.К.
2.4	Разработать новые УМКД всех дисциплин специальностей кафедры согласно новому Классификатору 2019	2019 г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
2.5	Разработка ОП по созданию и реализации новых образовательных программ по направлениям «Экономика будущего» специальности 5В042000 «Архитектура», 5В042100 «Дизайн», 5В074500 «Транспортное строительство»	2019 г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
2.6	Проводить системный мониторинг обеспеченности дисциплин кафедры учебно-методической, научной и справочной библиографической литературой и планирование на этой основе разработок учебно-методических работ по республиканскому и внутривузовскому планам изданий	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. за УМР Маштакова Е.К. и за работу с библиотекой Шехватова Т.С.
2.7	Формировать ежегодные планы издания учебно-методической литературы на основе реальной обеспеченности учебного процесса необходимой литературой на гос. и рус. языках	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. за УМР Маштакова Е.К. и за работу с библиотекой Шехватова Т.С.

2.8	Разработать и издать учебные пособия с индексом ISBN по республиканскому тематическому плану (ежегодно не менее 2 позиций)	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
2.9	Обеспечить перевод учебных пособий и методических указаний не менее чем на 80 % по дисциплинам кафедры на гос. языке	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
2.10	Принимать активное участие по обеспечению качественного и количественного набора для КарГТУ, в том числе для АСФ на базе школ и колледжей г. Караганды и Карагандинской области	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. за ПР Абдильдина Г.А., Толеукул А.А.
2.11	Ежегодно обеспечивать набор на 1-курс слушателей нового контингента на платной основе	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. за ПР Абдильдина Г.А., Толеукул А.А.
2.12	Трудоустройство выпускников бакалавриата кафедры, обучившихся по государственному образовательному заказу не менее 88 % не менее 89 % не менее 90 % не менее 92 % не менее 95 % не менее 100 %	2018 г. 2019 г. 2020 г. 2021 г. 2022 г. 2023 г.	Любченко М.В., Кикнадзе Р.К.
3	Повышение уровня внешней и внутренней академической мобильности обучающихся		
3.1	Обеспечить ежегодное увеличение внешней академической мобильности обучающихся по всем специальностям кафедры	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. за академическую мобильность Толеукул А.А.
3.2	Обеспечить ежегодное увеличение внутренней академической мобильности обучающихся по всем специальностям кафедры	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. за академическую мобильность Толеукул А.А.
4	Развитие полиязычия в системе подготовки специалистов		
4.1	Повышение квалификации ППС по овладению профессиональным уровнем английского языка	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
4.2	Организовать защиты ДП студентами специальности "Архитектура" и "Дизайн" на английском языке (ежегодно в количестве не менее 5%)	2019-2023 г.г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
4.3	Проведение занятий ППС на английском языке по специальности "Архитектура" и	2018-2023 г.г.	Антоненко Р.И., Джомане И.А.

	"Дизайн"		
5	Развитие системы переподготовки и повышения квалификации		
5.1	Обеспечить участие ППС в обучающих семинарах КарГТУ	2018-2023 г.г.	
5.2	Ежегодное проведение электронных обучающих семинаров ИПК со студентами колледжа МГТК и ККЭС	2018-2023 г.г.	Дхомане И.А.
5.3	Участие ППС в обучающих семинарах по использованию ИКТ	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
5.4	Организовывать ежегодно стажировки ППС на предприятиях КУ, в проектных институтах и подрядных строительных организациях (ТОО «АРТ-ЭКСПО», «КарагандыЖолЛаборатория», ТОО «Аградор»)	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
6	Развитие научно-исследовательской работы и подготовка научно-педагогических кадров		
6.1	Принять участие в Республиканских научных конкурсах на выделение госбюджетного финансирования	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
6.2	Заключать и проводить хоздоговорные работы по заказам предприятий, в том числе и с предприятиями КУ	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, ППС кафедры
6.3	Обеспечить выполнение международного научно-исследовательского проекта «Особенности формирования архитектуры школьных зданий для специализированного образования», совместно с Московским Архитектурно-художественным институтом (МАРХИ, г. Москва, Россия)	2018-2019 г.г.	Зав. кафедрой, соискатель на ученую степень кандидата архитектуры Верхотурова М.В.
6.4	Обеспечить участие ППС кафедры в международных научно-практических конференциях	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. по НР кафедры Верхотурова М.В. ППС кафедры
6.5	Обеспечить участие студентов кафедры в научно-практических конференциях	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. по НР кафедры Верхотурова М.В. ППС кафедры
6.6	Обеспечить участие ППС кафедры в периодических журналах	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. по НР кафедры Верхотурова М.В. ППС кафедры

6.7	Организовать научную работу студентов в составе кружков СНО (2 кружка)	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. по НР кафедры Верхотурова М.В.
6.8	Подготовить и выпустить 1 монографию	2018 г.	Оразалы Е.Е., Мухамеджанова А.Т.
6.9	Увеличить остепененность кафедры: 1.Защита магистерской диссертации ст. преп. Борисевич Ю.А. по специальности 6М072900 "Строительство" 2.Защита кандидатской диссертации ст. преп. Верхотуровой М.В. в МАХИ - Россия, г. Москва); 3. Защита докторской диссертации PHD ст.преп. кафедры Мухамеджановой А.Т. по специальности 7D072900 "Строительство"	2018 г. 2019 г. 2021 г.	Зав. кафедрой Борисевич Ю.А. Верхотурова М.В. Мухамеджанова А.Т.
6.10	Увеличение на 7 % числа международных и национальных патентов от их количества в 2014 г.	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. по НР кафедры Верхотурова М.В. ППС кафедры
7	Совершенствование материально-технической оснащенности учебного процесса		
7.1	Пустить под аудиторный фонд кафедры АиД бывшую строительную лабораторию №138 а (оформить под поточную аудиторию на студентов в количестве 30 чел, оборудовать учебной доской, столом, стульями, повесить макеты лучших дипломных работ)	2018 г.	Зав. кафедрой, отв. за материально- техническую базу инженер кафедры
7.2	Оснастить мультимедийными средствами аудитории кафедры (I-138 а, I-237) для ИКТ обучения	2018-2023 г.г.	Зав. кафедрой, отв. за материально- техническую базу инженер кафедры
7.3	Систематическое обновление компьютерной оргтехники кафедры	ежегодно	Зав. кафедрой, отв. за материально- техническую базу инженер кафедры
7.4	Оборудование предметных аудиторий кафедры мультимедийными средствами	ежегодно	Зав. кафедрой, отв. за материально-

			техническую базу инженер кафедры
8	Воспитательная и физкультурно-оздоровительная работа в университете		
8.1	Участие в мероприятиях по ВР в соответствии с Планом работы Университета	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, кураторы
8.2	Системная работа с родителями студентов	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, Отв.по КР по кафедре Любченко М.В. кураторы
8.3	Проведение мероприятий, направленных на реализацию Программы «Рухани Жанғыру» (Спецпроект Тұған Жер – вовлечение студентов в развитие «малой родины»)	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, Отв.по КР по кафедре Любченко М.В. кураторы
8.4	Проведение мероприятий в соответствии с перспективными направлениями развития республики Казахстан, изложенными в Послании Президента РК Назарбаева народу Казахстана от 10.01.2018	2018 г.	Зав.кафедрой, Отв.по КР по кафедре Любченко М.В. кураторы
8.5	Проведение мероприятий по Модели патриотического воспитания Формирование Нового Казахстанского патриотизма. Направление: «Инновационное развитие индустрии Казахстана».	2018 г.	Зав.кафедрой, Отв.по КР по кафедре Любченко М.В. Кураторы
8.6	Участие в различных мероприятиях и конкурсах, проводимых в вузе	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, Отв.по КР по кафедре Любченко М.В. кураторы
8.7	Участие в различных формах общественной жизни студентов АСФ	2018-2023 г.г.	Зав.кафедрой, кураторы
8.8	Воспитательная и физкультурно-оздоровительная работа в университете	2018-2023 г.г.	ППС кафедры
8.9	Участие ППС в секционной спортивной работе	2018-2023 г.г.	ППС кафедры
8.10	Участие студентов, преподавателей в соревнованиях и спартакиадах	2018-2023 г.г.	ППС кафедры

И.о. зав.кафедрой Аид

Қожас А.К.