

УДК 629.5.072.8

Марина Мусоріна,

*здобувач Національного педагогічного
університету ім. М. П. Драгоманова,
провідний фахівець курсів підвищення
кваліфікації Дунайського інституту
Національного університету «Одеська
морська академія», м. Одеса (Україна)*

ФОРМУВАННЯ ТЕХНІЧНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІЇВ ЯК ПЕДАГОГІЧНА ПРОБЛЕМА

Анотація. *У статті обґрунтовано проблему формування технічної компетентності майбутніх судноводіїв у закладах вищої освіти. Уточнено поняття «технічна компетентність майбутніх судноводіїв» та «технічна культура». Обґрунтовано вплив технічної культури на показники якості підготовки майбутніх судноводіїв.*

Ключові слова: *судноводії, заклад вищої освіти, технічна культура, технічна компетентність майбутніх судноводіїв.*

Marina Musorina,

*applicant of the National Pedagogical
University named after. M.P. Dragomanov,
Leading Specialist in Advanced Training
Course at the Danube Institute of the National
University «Odessa Maritime Academy»,
Odessa (Ukraine)*

FORMATION OF TECHNICAL COMPETENCE OF FUTURE VESSELS AS A PEDAGOGICAL PROBLEM

Abstract. *The article substantiates the problem of forming the technical*

competence of future ship drivers in higher education institutions. The concept of "technical competence of future navigators" and "technical culture" are specified. The influence of technical culture on the indicators of quality of training of future navigators is grounded.

Key words: *ship drivers, higher education institution, technical culture, technical competence of future navigators.*

Постановка проблеми. В Україні, на сьогодні, спостерігається відсутність відповідної збалансованості у плановому врахуванні перспектив використання людських ресурсів з пріоритетною політикою, яка здійснюється на регіональному рівні. Зазначене підтверджується тим, що за кілька останніх років у державі серед молоді зріст попиту на економічні, юридичні та управлінські професії. Що, у свою чергу, призвело до того, що випускників із зазначених напрямів значно більше ніж робочих місць, які можуть надати державні та приватні підприємства. Актуальним є розроблення та впровадження інноваційних форм підготовки майбутніх судноводіїв до майбутнього фаху, спрямованих не тільки на ознайомлення з певними професіями а й їх особливостями на виробництві; технологічними процесами, устаткуванням, технічною документацією тощо. У програмі підготовки найпершим орієнтиром було те, що судноводій забезпечує [1]: керування судном, безпеку і живучість судна, дотримання графіку його руху; своєчасне вмикання сигнальних вогнів, виставлення знаків та сигналів судна; облік навігаційної та гідрометеорологічної інформації, що надходить на судно; ходові навігаційні та стоянкові вахти; контроль дотримання правил охорони праці та навколишнього середовища.

Мета дослідження полягає у обґрунтуванні проблеми формування технічної компетентності майбутніх судноводіїв.

Результати теоретичного дослідження. Враховуючи викладений розподіл для судноводіїв, які повинні бути здатними забезпечити успішне та оперативне виконання завдань професійної діяльності, є необхідність

формування такої якості як «технічна компетентність майбутніх судноводіїв», підґрунтям якої вважаємо сформовану у судноводіїв технічну культуру. З метою дослідження генези цього явища виокремилась потреба звернутись до пояснень культурологів, які характеризують культуру «як цілісне явище, умовно поділяється на підгрупи: побутова, політична, правова, художньо-творча, технічна, виробнича [2]. побутова культура характеризується особливостями народів, що тривалий час проживають на певній території; політична культура – важливий фактор суспільства, що формується відповідно до реальних соціально-економічних відносин, які склалися у різних народів у різні часи; правова культура – формується на базі перших двох, чим вищий рівень суспільства, тим вищий рівень правових відносин; художньо-творча культура уособлює багатоаспектність і багатовимірність людської художньої діяльності, охоплюючи народну художню творчість і професійну мистецьку діяльність; виробнича культура стосується проблем і норм етичних відносин членів виробничих колективів та їх взаємин з керівництвом; технічна культура – оскільки нині техніка супроводжує людину протягом усього життя і відіграє суттєву роль у формуванні її характеру й поведінки, нагальним питанням є відносини та взаємозв'язки людини й машини, які визначає технічна культура».

У подальшому, маючи на меті визначення складових технічної компетентності та технічної культури майбутніх судноводіїв, виявлення чинників впливу на процес ефективного формування її складників, дослідження перебігу формування технічної культури, вважаємо доцільним сформулювати визначення явища «технічна культура» як інтегративного особистісного утворення, чинника і показника якості професійної підготовки судноводіїв, її невід'ємного елементу, що утворює цілісну систему взаємопов'язаних компонент: мотивації, особистісних переконань, отриманих знань та сформованих умінь і навичок, уявлень щодо професійних потреб, здійснення фахової діяльності та особистісної адаптації судноводія в автентичних професійних умовах (рис.1). Розглядаючи технічну компетентність майбутніх судноводіїв як педагогічну проблему, намагатимемося актуалізувати аспекти

підготовки майбутніх судноводіїв, як спільні головні проблеми усіх морських країн – безпеку на воді, дослідник Д. Іванов зазначає: «... дії зі здійснення юрисдикції стосовно злочинів, що загрожують безпеці мореплавства, вчинених на борту судна у водах іноземної прибережної держави, можуть здійснюватися тільки з її згоди або на її прохання.



Рис.1. Технічна культура як чинник впливу та показник якості технічної компетентності та підготовки майбутніх судноводіїв

Але прибережні держави не завжди можуть надати термінову й ефективну допомогу суднам, що піддалися нападу терористів, наприклад, у разі обстрілу. Нерідко таку допомогу можуть надати іноземні судна та військові кораблі, що знаходяться поблизу. У цих випадках єдиним ефективним

способом оперативного сповіщення таких суден і кораблів про небезпеку, що насувається, можуть служити засоби Автоматичної ідентифікаційної системи (АІС). Обов'язкова установка навігаційного устаткування АІС на судна передбачена «Навігаційною безпекою» Конвенцій СОЛАС – 74, з урахуванням вимог, викладених в Резолюції ІМО MSC.99(73) від 5 грудня 2000 р.» [3, С.12]. Зазначене зумовило необхідність створення міжнародних морських організацій, основним завданням яких є гармонізація міжнародних відносин у галузі морської діяльності й розроблення на їх основі норм міжнародного морського права. Окрім того, велика кількість вимог міжнародних та національних нормативних актів, що стосуються безпеки мореплавства, містить «технічні норми», що є комплексним елементом технічної компетентності майбутніх судноводіїв.

Технічні норми мають специфічний зміст та відносяться до технічної галузі, виробничої діяльності, дії людини на природу та інше. Це дає підстави стверджуватись у правильності вибору теми дослідження а саме: в актуальності неперервного формування та розвитку технічної компетентності та технічної культури судноводіїв. Адже технічні норми безпосередньо корелюють із вимогами до їх особистих та професійних якостей, таких як ЗУН та компетентності в технічних та технологічних галузях. Відомо, що «нині діє велика кількість міжнародних організацій, чия діяльність прямо або побічно пов'язана зі Світовим океаном. Основну ланку цієї групи становлять міжнародні міжурядові організації універсального або регіонального характеру. Серед них насамперед виділяються Міжнародна морська організація (ІМО), Комітет із судноплавства ЮНКТАД, Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО та Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ). Міжнародна морська організація (ІМО) є спеціалізованою установою ООН з проблем міжнародного судноплавства, що створена в 1958 р. відповідно до Конвенції, прийнятої в 1948 р. на Міжнародній морській конференції. Україна стала членом Міжнародної морської організації в 1994 році (постанова Верховної ради України від 04.02.94р. № 3938). До 1982 р. ІМО

називалася Міжурядовою морською консультативною комісією (ІМКО). За станом на 31 січня 2013 р. загальна кількість членів ІМО становила 169 держав, включаючи Україну. Структура організації (рис.2) [4]: асамблея; рада; п'ять комітетів (із безпеки на морі, із захисту морського середовища, технічного співробітництва, з полегшення формальностей судноплавства, юридичний комітет), а також дев'ять підкомітетів; секретаріат на чолі з Генеральним секретарем».

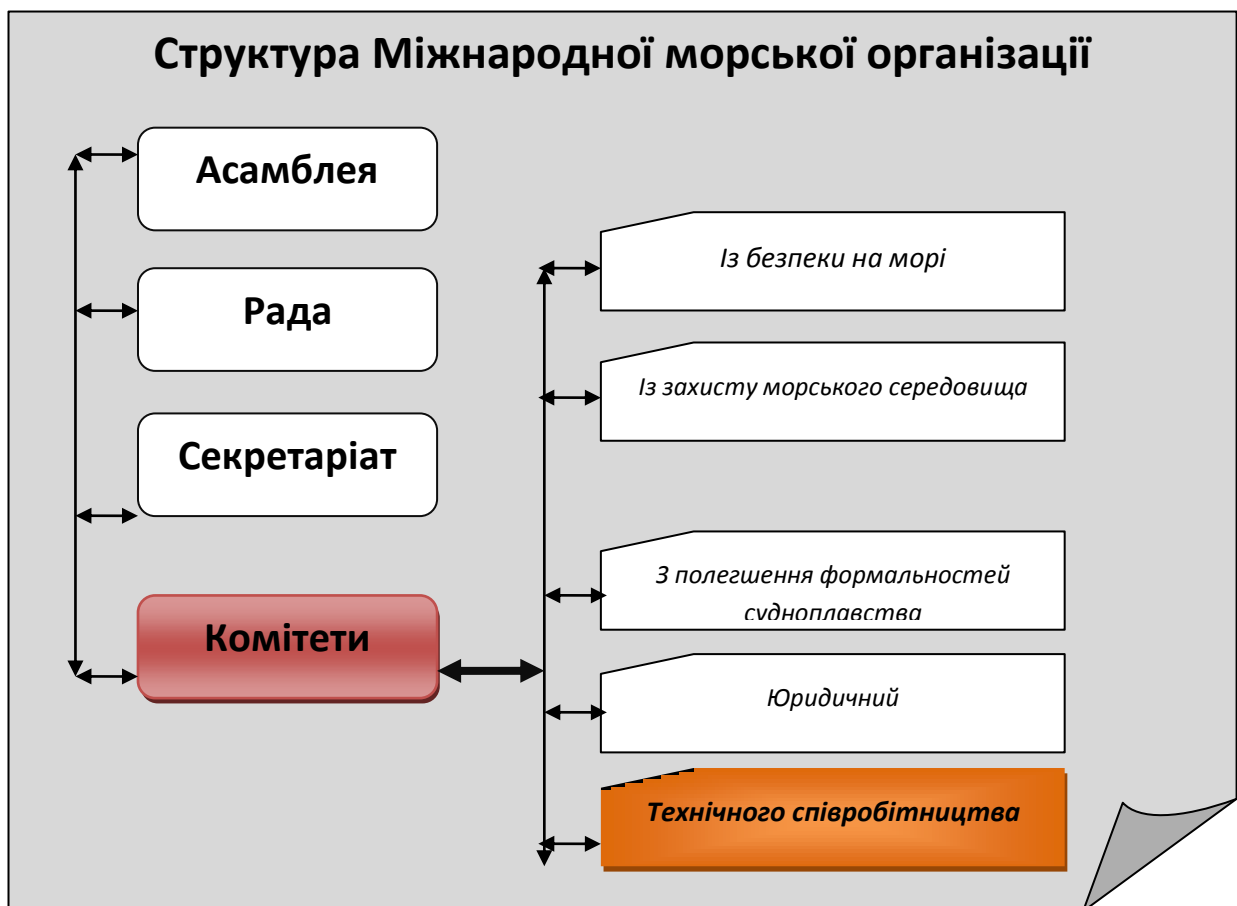


Рис.2. Структура Міжнародної морської організації

Головні завдання ІМО [5]: Забезпечення взаємодії між державами у ході ухвалення ними рішень і провадження регуляторної діяльності у технічній сфері, що охоплює міжнародні морські перевезення. Сприяння та полегшення прийняття універсальних стандартів, які стосуються безпеки на морі, ефективності судноплавства, захисту морського середовища, а також сприяють вирішенню юридичних і адміністративних питань, пов'язаних з міжнародним

судноплавством. Сприяння реалізації програм технічного співробітництва у сфері міжнародного торговельного судноплавства, боротьбі із забрудненням морського середовища. Зокрема, комітет з технічного співробітництва відповідає за координацію діяльності організації з питань технічної допомоги в галузі безпеки. Найважливішою метою ІМО є безпека мореплавства, тому в 1976 р. ІМО було прийнято Конвенцію про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (Інмарсат). Компанія управляє групою з одинадцяти геосинхронних телекомунікаційних супутників. Акції компанії котируються на лондонській біржі (ISAT). Послуги включають в себе як звичайний телефонний зв'язок, так і передачу даних, а також передачу сигналів лиха. Зв'язок здійснюється за допомогою спеціальних цифрових радіопередавачів-терміналів. Сигнал передається на один із супутників і потім ретранслюється на наземну станцію, що забезпечує надійний зв'язок у віддалених районах.

Отже, нині, в часи потужного розвитку інтеграції суспільства, посилення взаємозв'язків між Україною та іншими країнами, виняткового значення набуває знання іноземних мов (ІМ), зокрема англійської мови (АМ), що визнана міжнародною мовою на флоті, якою ведеться вся документація, здійснюються радіопереговори, відбувається міжособистісне спілкування в змішаних екіпажах судна. За нормативними документами Міжнародної морської організації саме англійська мова є професійною мовою фахівців морських спеціальностей, в тому числі й судноводіїв. Звідси формується закономірність їх відмінного володіння відповідною професійною, зокрема технічною термінологією, формування іншомовних компетентностей. Досконалість в англійській мові буде сприяти підвищенню конкурентоздатності на міжнародному ринку морської галузі професійно спрямованими знаннями відповідно до міжнародних вимог, психологічній готовності до продуктивної комунікації у міжнародному професійному середовищі. Відповідно до довідника характеристик професій працівників, фахівці морських спеціальностей повинні знати англійську мову [6]:

- судновий електрик 2-го класу, матрос 1 і 2-го класу, моторист 2-го

класу і моторист рефрижераторних установок 2-го класу – відповідно до морської специфіки в обсязі, необхідному для розуміння команд;

- старший помічник капітана, помічник капітана, судновий електрик 1-го класу, моторист 1-го класу і моторист рефрижераторних установок 1-го класу, відповідно до морської специфіки: стандартні фрази ІМО спілкування на морі (SMCP), в письмовій та усній формі для передавання інформації, що стосується безпеки людського життя на морі (радіоелектроніки);

- помічник капітана з пасажирської частини на рівні вільного володіння загальною тематикою, а також спеціальною (морською й юридичною).

Вагомість іноземної мови для судноводіїв підсилюється умовами глобалізації світу і жорсткої конкуренції серед фахівців означених категорій, для яких володіння англійською мовою є необхідною характеристикою професійної придатності і можливістю кар'єрного зростання. Тим більше, що «найрізноманітніші форми, методи і засоби, що впроваджувалися та реалізуються в морському вищому навчальному закладі, вже не є достатньо ефективними щодо забезпечення необхідного рівня сформованості у випускників іншомовної комунікативної компетенції, яка б обумовлювала конструктивність їхньої взаємодії та спілкування іноземною мовою із зарубіжними партнерами та колегами» **[Ошибка! Источник ссылки не найден., с.4]**. Зазначене підсилюється обов'язковим обміном інформаційними повідомленнями англійською мовою в усіх регіонах Світового океану. Також слід зазначити, що на сьогодні англійська мова стає основним міжнародним засобом спілкування (13% населення Землі вважають її рідною; 34% – іноземною); німецька (відповідно 18% і 12%); французька (12% – 11%). Тобто, англійською мовою говорять у 51 країні світу: близько 410 млн. людей є носіями і вважають її рідною, а близько 1 млрд. – нею розмовляють. Це може бути поясненням того, що англійська мова вважається міжнародною мовою спілкування.

Саме тому, для конкурентоздатних, мобільних технічно-компетентних судноводіїв знання з іноземної мови в останні роки стає важливим

інструментом у фаховій діяльності. Проблема володіння іноземної мови не є малозначною і для фахівців такого рівня, для яких, відповідно до означених вище особливостей професійних обов'язків, вивчення іноземної мови є важливою запорукою їхньої майбутньої успішної кар'єри. В усьому світі знання іноземних мов вважається одним із стратегічно важливих аспектів розвитку взаєностосунків та відносин – в багатьох країнах за знання однієї або кількох іноземних мов морські спеціалісти отримують суттєву доплату до заробітку. Судноводії також «мають показати, вже при першому влаштуванні на плавальну практику, знання англійської мови [8]: загальної (навчання, навчальні і улюблені дисципліни, життя в гуртожитку, організація дозвілля, стосунки з друзями, вибір майбутньої професії тощо); професійної (знання термінів з будови судна, обладнання палуби і машинного відділення, назви інструментів, опис видів робіт, що будуть виконуватися, майбутніх посадових обов'язків тощо)». Утім, вивчення матеріалів Європейської комісії, показує, що досить високий відсоток невпевненості фахівців морських спеціальностей у професійній діяльності особливо загострюється в ситуаціях, де потребується іншомовне спілкування: 36,4% мали лінгвістичні проблеми, 9,4% – ще і культурологічні [9]. Нерідко проявляється досить низька якість професійного мовного спілкування судноводіїв на службовому рівні – ця проблема, з-поміж інших установлених проблем у професійній діяльності, часто виокремлюється досить гостро, що «призводить до непорозумінь, особливо небезпечних в аварійних ситуаціях, а серед проблем спілкування на судах із змішаним екіпажем нерозуміння членами екіпажу надписів, інструкцій, настанов – звідки неспроможність ефективно діяти в екстремальних умовах» [8].

Окреслені аспекти спричиняють дослідження процесу формування технічної компетентності й технічної культури судноводіїв, складниками якої, як зазначалося, є колінеарні співнаправлені вектори: компетентність в галузі техніки та іншомовне спілкування. Вбачається необхідним і обов'язковим творення найбільшого акценту на розвитку інтеграційного професійного, а саме – практико-орієнтованого англомовного спілкування, що буде здійснено у нашій роботі. Узагальнення

означеного вище та окреслення умов технологізації морської галузі породжують потребу доповнення професійної компетентності судноводія саме таким, зазначеним нами вище, важливим складником як «технічна компетентність». У подальшому вважаємо за можливе керуватись визначенням морської англійської мови, яке сформульовано Р. Trenkner, який вважає, що англійська для спеціальних цілей (спеціалізована або профільна) (*англ.* English for Specific Purposes – ESP) включає всі засоби англійської мови, які, можуть використовуватись як інструментарій забезпечення іншомовного спілкування у морському співтоваристві та сприяють забезпеченню безпеки судноводіння і розвитку морської галузі [10; 11]. Уточнено, що галузева та соціальна аксіома проблеми формування професійної відповідності майбутніх судноводіїв вимогам часу зумовлюють перегляд та відбір умов формування технічної компетентностей майбутніх судноводіїв в процесі професійного навчання. Означене вище дозволяє об'єднати виявлені всебічні протиріччя та позначити їх як суперечності між: вимогами світового ринку морського транспорту і рівнем підготовки судноводіїв; професійними знаннями, уміннями та навичками (ЗУН) судноводіїв та здатністю їх реалізації у практичній діяльності; нагальною та неперервною потребою судноводіїв у використанні інноваційних технічних та наукових досягнень судноплавства та їх готовністю до професійної діяльності за інноваційними технологіями з використанням англійської мови; міжнародними вимогами до професійних та особистісних якостей судноводіїв (технічні знання та знання іноземної мови) та обмеженістю можливостей їх неперервного удосконалення в умовах ВНЗ. Документом, що безпосередньо регламентує мінімальні вимоги до освіти судноводіїв, є Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення вахти 1978 р. з поправками 1995 р.. В частині, що стосується англійської мови для судноводіїв, вона передбачає достатньо високий рівень професійної мовної підготовки [12]: знання порядку та процедури використання радіотелефонного зв'язку, особливо для передачі повідомлень про лихо, небезпеку, термінових та навігаційних повідомлень; розуміння метеоінформації та читання факсимільних

карт, англійських навігаційних карт та посібників; медичні поради та консультації Міжнародного медичного посібника для суден; знання Міжнародного морського права в межах міжнародних угод і конвенцій; уміння здійснювати безпосереднє та епістолярне спілкування з питань безпеки, комерційної експлуатації судна; знання правових норм міжнародного мореплавства.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Забезпеченням окресленого може бути виконання наступних задач: на підставі вивчення та аналізу наукових фаховоспрямованих джерел сформувати авторське бачення структури технічної компетентності судноводіїв; окреслити зміст особистісно-мотиваційної та професійної компонент технічної компетентності майбутніх судноводіїв; проаналізувати неперервний вплив підвищення рівня знання англійської мови на сформованість технічної компетентності судноводіїв. Саме це зумовлює до розроблення науково-методичного супроводу процесу підготовки, що сприятиме отриманню судноводіями загальних галузевих та спеціальних професійних знань – формування технічної компетентностей майбутніх судноводіїв в процесі професійного навчання. Науково-методичний супровід включає розроблення методики викладання технічних дисциплін та оновленого змісту підготовки, вибір форм та методів навчання, вибір та удосконалення засобів, що має відобразитися в програмі з будь-якої фахової дисципліни, та має наступну «орієнтовну» структуру: цілі вивчення даної дисципліни; обов'язковий мінімум змісту основних освітніх програм; вимоги до рівня підготовки випускників (поділяються на два розділи: що повинен знати/розуміти випускник, і що він повинен вміти).

Розгляд виявлених на сучасному етапі тенденцій у діяльності судноводіїв вказує на те, що у процесі оволодіння спеціальними дисциплінами у навчальному закладі, в цілому, має відбуватися формування загальної професійної компетентності. Цей процес не можна відривати від процесу формування технічної та комунікативної компетентностей. Формування професійної компетентності у підготовці майбутніх судноводіїв убачається

комплексним процесом, в якому нерозривно пов'язуються комунікативна та технічна складова. Перспективним позначається ґрунтовний аналіз залежності рівня професійної реалізації судноводіїв від рівня мовної та технічної підготовки у профільному навчання майбутніх судноводіїв. Достатній рівень технічної компетентності полягає в достатньому рівні освоєння обладнання і устаткування судна; будови та функціональних призначень пристроїв на судні, засобів автоматизації та комп'ютерної техніки. Не меншого значення у підготовці молоді є вивчення умов та організації робочого місця судноводія, техніки безпеки та культури праці. Достатній рівень комунікативної компетентності полягає в достатньому оволодінні ефективними способами професійної взаємодії, що сприяють професійної успішності в майбутньому. Постійна ймовірність співпраці з представниками мореплавства з інших країн підтверджує необхідність не тільки вивчення іноземної, а саме англійської як міжнародної мови, а й вказує на потребу вивчення професійної термінології англійською мовою ще у процесі професійного навчання майбутніх судноводіїв.

Список використаних джерел:

1. Судноводій, помічник механіка. [Електронний ресурс] Із сайту Київського вищого професійного училища водного транспорту Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного. – Професії. – Режим доступу: <http://kvpuvvt.kiev.ua/profession.html#sel=6:1,10:11>.
2. Гриценко Т. Б., Гриценко С. П., Кондратюк А. Ю. Культурологія / Навчальний посібник / К.: Центр навчальної літератури, 2007. – 392 с.
3. Іванов Д. А. Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства / Денис Анатолійович Іванов/ Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. – Спеціальність: 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. – Одеса –2008. – 19с.
4. Міжнародні морські організації /Із сайту «Навчальні матеріали

онлайн» (pidruchniki.website) Головна Право Міжнародне право
http://pidruchniki.com/1369081749528/pravo/mizhnarodni_morski_organizatsiyi

5. Про Міжнародну морську організацію [Електронний ресурс] Із сайту МЗС України. – Головна / Представництво при ІМО / Про Міжнародну морську організацію. – Режим доступу : – <http://uk.mfa.gov.ua/ua/ukraine-imo/about-imo>

6. Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників [Електронний ресурс]. – Випуск 67. Водний транспорт – Українское законодательство Режим доступу: http://www.uazakon.com/documents/date_6m/pg_gcgeho/index.htm

7. Іншомовна професійна компетентність: проблема визначення / Із сайту www.VuzLib.com /Головна Педагогіка Іншомовна професійна компетентність: проблема визначення <http://vuzlib.com/content/view/322/84/>

8. Демченко О. Практико-орієнтоване навчання іноземній мові як складова підготовки до професійної діяльності майбутніх моряків [Електронний ресурс]. – Науковий блог НаУ «Острозька Академія». – Науковий блог>Факультети>Романо-германських мов / Ольга Демченко. – Режим доступу: <http://naub.ua.edu.ua/2013/praktyko-orientovane-navchannya-inozemnij-movi-yak-skladova-pidhotovky-do-profesijnoji-diynosti-majbtnih-moryakiv>

9. Мачуський В.В. Формування готовності майбутніх судноводіїв до професійного самовизначення у сфері технічної діяльності в позашкільних закладах: Автореф. дис... канд. пед. наук: 13.00.07 / В.В. Мачуський ; Ін-т пробл. виховання АПН України. – К., 2001. – 16 с.

10. Trenkner P. The IMO Standard Marine Communication Phrases as adopted by IMO-MS 68', paper presented at WOME 9, Malmo, June 1-4, 1997

11. Trenkner P. & C. Cole Raising standards by getting the Maritime English instructor shipshape – are our profiles at sea? Proceedings of IMEC 15, St.Petersburg, 7-10 Oct. 2003,

12. Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення вахти 1978 року: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_053

