

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
БЕРДЯНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ГЛІКМАН СВІТЛАНА ВАЛЕРІЇВНА

УДК 378:629.5.072.8]:005.336.3(043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ
ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІВ
У ПРОЦЕСІ ФАХОВОЇ ПІДГОТОВКИ

13.00.04 – теорія і методика професійної освіти

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ С. В. Глікман

Науковий керівник: **Сосницька Наталя Леонідівна**,
доктор педагогічних наук, професор

БЕРДЯНСЬК – 2018

АНОТАЦІЯ

Глікман С. В. Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата педагогічних наук за спеціальністю 13.00.04 «Теорія і методика професійної освіти». – Бердянський державний педагогічний університет МОН України, Бердянськ, 2018.

Зміст анотації

У дисертації на підставі тенденцій розвитку вищої морської освіти, аналізу стандартів вищої освіти та науково-педагогічного досвіду фахової підготовки майбутніх судноводіїв в умовах закладів вищої освіти виявлено теоретичні основи формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки, як-от: реалізація системного синергетичного, компетентнісного, особистісно-діяльнісного та ресурсного підходів в організації освітнього процесу; здійснення впливу на особистість курсантів із врахуванням дуальності професійних якостей, обумовлених специфікою функціонування систем «людина – людина» та «людина – техніка»; оптимальне використання міждисциплінарних зв'язків у розробленні методичного забезпечення; систематичний моніторинг академічних та особистісних досягнень курсантів згідно виокремлених професійних якостей на шляху до очікуваних результатів освітнього процесу.

Уперше теоретично обґрунтовано, розроблено й експериментально перевірено модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. Блоки моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки мають такі призначення: цільовий – передбачає визначення мети та завдань процесу формування професійних якостей майбутніх судноводіїв; теоретико-методологічний – відображає обрані підходи та принципи; змістово-процесуальний – включає низку дисциплін циклу професійної та практичної підготовки, форми теоретичного,

практичного та самостійного навчання, методи інформаційно-ілюстративного та активного навчання, наочні та технічні засоби; оцінно-результативний – визначає критерії, відповідні показники, рівні сформованості професійних якостей, результат означеного процесу, з яким узгоджується початкова мета.

Модель функціонує завдяки низці організаційно-педагогічних умов: забезпечення позитивної мотивації майбутніх судноводіїв до формування професійних якостей у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки; зорієнтованість змісту дисциплін циклу професійної та практичної підготовки на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв; забезпечення активного відпрацювання професійних ситуацій у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки.

Визначено та конкретизовано структуру професійних якостей майбутніх судноводіїв, яка складається з ієрархічно підпорядкованих підструктур (зовнішньої та внутрішньої): перша – містить шість груп професійних якостей (соціологічні, когнітологічні, психологічні, синергетичні, ноетичні, етичні); друга – складники кожної з груп зовнішньої підструктури.

Уточнено зміст поняття «професійні якості майбутніх судноводіїв»; критерії та показники сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Удосконалено зміст професійної підготовки майбутніх судноводіїв, зокрема його фахову складову.

Подальшого розвитку набули ідеї формування професійних якостей майбутніх судноводіїв за рахунок вдосконалення міждисциплінарних зв'язків фахової підготовки.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що розроблено й упроваджено в процес фахової підготовки майбутніх судноводіїв ресурсне забезпечення, яке містить: *міждисциплінарний тренінг* з дисциплін циклу професійної та практичної підготовки: «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці», «Теорія та будова судна», «Менеджмент морських ресурсів», «Навігація та лоція», «Управління судном»; *програму особистісного професійного зростання; програму авторського курсу* «Формування професійних

якостей майбутніх судноводіїв».

Експериментально перевірено модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. Узагальнення результатів формувального етапу педагогічного експерименту, підтверджене за допомогою статистичних методів дослідження, засвідчило значні відмінності в кількісних та якісних показниках рівнів сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

Ключові слова: фахова підготовка майбутніх судноводіїв, модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки, педагогічні умови формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки, критерії та рівні сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

ANNOTATION

Glickman S. V. The forming of future ship drivers' professional qualities in the process of professional training. – Qualification scientific work as a manuscript.

Thesis to qualify for the scientific degree of the Candidate of Pedagogics in Specialty 13.00.04 – Theory and Methods of Professional Education. – Berdiansk State Pedagogical University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Berdiansk, 2018.

The content of the annotation

In the dissertation on the basis of tendencies of the development of higher marine education, analysis of higher education standards, scientific and pedagogical experience of psychological and pedagogical training of future ship drivers in the conditions of higher education establishments there have been defined the theoretical basis of forming of future ship drivers' professional qualities in the process of special training, such as: realization of systemic synergetic, competence, personality-actionable and recourse approaches in the organization of the educational process; realization of the influence on cadets' personality with accounting of duality of professional qualities due by specific

of functioning of the system «human – human» and «human – technique»; optimal using of inter disciplinary relations in working out of methodical support; systematic monitoring of academic and personal achievements of cadets according to allotted professional qualities on the way of expected results of the educational process.

For the first time there have been theoretically grounded, worked out and experimentally verified the model of forming of future ship drivers' professional qualities in the process of special training. Defined blocks of the model of forming of future ship drivers' professional qualities in the process of special training have such appointment: target block – provides defining the purpose and tasks of the process of forming of future ship drivers' professional qualities; theoretical and methodological block – reflects the giving approaches and principles; content and procedural block – includes a number of disciplines of the cycle of professional and practical training, form of theoretical, practical and individual teaching, methods of informational and illustrative and active teaching, visual and technical means; estimative and productive block – defines criteria, relevant indicators, levels of forming of professional qualities, the result of the identified process, which is consistent with the original goal.

The model is functioned due to a number of organizational and pedagogical conditions: provision of positive motivation of future ship drivers to forming of professional qualities in the process of defining the disciplines of the cycle of professional and practical training; orientation the content of disciplines the cycle of professional and practical training on forming of future ship drivers' professional qualities; provision of active working out of professional situations in the process of study of disciplines of the cycle of professional and practical training.

There have been defined and concretized the structure of future ship drivers' professional qualities which consists of hierarchically subordinated substructures (external and internal): the first – includes six groups of professional qualities (sociological, cognitological, psychological, synergistic, noetic, ethic); the second – parts of every group of external substructure.

The content of the concept "professional quality of future navigators" is specified; criteria and indicators of the formation of the professional qualities of future ship drivers.

The content of the training of future ship drivers, in particular its professional component, has been improved.

The ideas of forming the professional qualities of future ship drivers have been further developed by improving the interdisciplinary links of professional training.

The practical meaning of obtained results is that there have been worked out and inculcated in the process of special training of future ship drivers resource support includes: interdisciplinary training for optimal orientation the content of professional and practical training on forming of cadets' professional qualities, provision of active working out of professional situations and positive motivation to future professional activity (disciplines of the cycle of professional and practical training: «The safety of vital activity and basics of labour protection», «Theory and ship's structure», «Management of marine resources», «Navigation and sailing», «Ship control»); the program of personal professional growth oriented on the formation of cadets' professional qualities; the program of author's course «The forming of professional qualities of future ship drivers».

The model of formation of professional qualities of future ship drivers in the process of professional training was experimentally tested. The generalization of the results of the formative stage of the pedagogical experiment, confirmed by statistical methods of research, has shown significant differences in quantitative and qualitative indicators of the levels of formation of professional qualities of future ship drivers in the process of professional training.

Keywords: professional training of future ship drivers, model of formation of professional qualities of future ship drivers in the process of professional training, pedagogical conditions of formation of professional qualities of future ship drivers in the process of professional training, criteria and levels of formation of the professional qualities of future ship drivers in the process of professional training.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях України

1. Глікман С. В. Формування ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв. *Збірник наукових праць Бердянського державного педагогічного університету*. Сер.: Педагогічні науки. Бердянськ: БДПУ, 2013. № 4. С. 134–141.
2. Глікман С. В. Методологічне підґрунтя формування професійних якостей майбутніх судноводіїв. *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України*. Сер.: Педагогічні науки. Хмельницький: Видавництво НАДПСУ, 2017. № 2 (9). С. 105–117.
3. Глікман С. В., Сосницька Н. Л. Сутність та структура професійних якостей майбутніх судноводіїв. *Наукові записки Кропивницького державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка*. Сер.: Проблеми методики фізико-математичної і технологічної освіти. Кропивницький: РВВ КДПУ ім. В. Винниченка, 2017. Вип. 11. Ч. 4. С. 134–138.
4. Глікман С. В. Модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. *ScienceRise: наук. журн. Pedagogical Education*. Харків: НВПІП «Технологічний центр», 2018. № 5 (25). С. 9–13. (Index Copernicus)
5. Глікман С. В. Методичне забезпечення формування професійних якостей майбутніх судноводіїв. *Молодь і ринок: щомісячн. наук.-пед. журн.* Дрогобич: Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка. 2018. № 6 (161). С. 128–133. (Index Copernicus)

Статті в наукових іноземних виданнях

6. Гликман С. В. Особенности профессиональной подготовки будущих судоводителей в Украине. *Научные труды SWorld*. Вып. 50. Т. 1. Иваново: Научный мир, 2018. С. 51–61. (Index Copernicus)

Матеріали науково-практичних конференцій, тези доповідей

7. Глікман С. В. Формування ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв у процесі професійної підготовки. *Науково-дослідна робота в системі підготовки*

фахівців педагогів у природничій, технологічній та економічній галузях: матеріали V всеукр. наук.-практ. конф. з міжнар. участю (Бердянськ, 15–17 вересня. 2015 р.). Бердянськ: БДПУ, 2015. С. 49–50.

8. Глікман С. В. Формування професійних ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв: теоретичний аспект. *Річний та морський транспорт: інфраструктура, судноплавство, перевезення, безпека: матеріали наук.-практ. конф. (Одеса, 16–17 листоп. 2016 р.). Одеса: НУ «Одеська морська академія», 2016. С. 212.*

9. Глікман С. В. Інноваційні підходи до професійної підготовки фахівців морського транспорту в умовах євроінтеграції. Фундаментальна підготовка фахівців у природничо-математичній, технічній, агротехнологічній та економічній галузях: матеріали всеукр. наук.-практ. конф. з міжнар. участю (Мелітополь, 11–13 верес. 2017 р.). Мелітополь: ТОВ «Колор Принт», 2017. С. 32–34.

Опубліковані праці, які додатково відображають наукові результати дисертації

10. Гликман С. В., Ходарина К. В. Повышение эффективности работы системы «Человек – судно – природная среда». *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля: науковий журнал. 2011. № 5 (159). Ч. 1. С. 213–217.*

11. Глікман С. В., Сосницька Н. Л. Студентоцентризований підхід до професійної освіти в умовах сталого розвитку суспільства. *Науковий вісник Льотної академії. Сер.: Педагогічні науки. Кропивницький: КЛА НАУ, 2017. Вип. 1. С. 377–381.*

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.	10
ВСТУП.	11
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІЇВ У ПРОЦЕСІ ФАХОВОЇ ПІДГОТОВКИ.	19
1.1. Фахова підготовка майбутніх судноводіїв в умовах сучасності.	19
1.2. Сутність та структура професійних якостей майбутніх судноводіїв.	31
1.3. Методологічні підходи формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.	48
Висновки до розділу 1.	62
РОЗДІЛ 2. ОБҐРУНТУВАННЯ МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІЇВ У ПРОЦЕСІ ФАХОВОЇ ПІДГОТОВКИ.	64
2.1. Критерії, показники та рівні сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв.	64
2.2. Модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.	80
2.3. Форми та методи формування професійних якостей майбутніх майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.	100
Висновки до розділу 2.	129
РОЗДІЛ 3. ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНА ПЕРЕВІРКА МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІЇВ У ПРОЦЕСІ ФАХОВОЇ ПІДГОТОВКИ.	133
3.1. Організація та методика проведення педагогічного експерименту.	133
3.2. Результати експериментального дослідження та їх аналіз.	149
Висновки до розділу 3.	163
ВИСНОВКИ.	166
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.	169
ДОДАТКИ.	193

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ГСВМО – галузевий стандарт вищої морської освіти

ЕГ – експериментальна група

КГ – контрольна група

Кодекс ПДНВ (STCW Code) – Кодекс з підготовки і дипломування моряків та несення ваhti, з поправками (Seafarers training, certification and watch keeping code, as amended)

Конвенція ПДНВ (STCW Convention) – Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti 1978 року, з поправками, (International convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers 1978)

МКУБ – Міжнародний кодекс з управління безпекою та охороною навколишнього середовища

ММО (ІМО) – Міжнародна Морська Організація (International maritime organization)

ОКХ – освітньо-кваліфікаційна характеристика

ОПП – освітньо-професійна програма

ВСТУП

Актуальність теми. Глобалізаційні демократичні процеси в нашому суспільстві зумовили значний інтерес науковців до проблем підготовки майбутніх фахівців сучасної судноплавної галузі. Тому, одним із стратегічних завдань України є необхідність реформування сучасної концепції професійної підготовки майбутніх судноводіїв відповідно до міжнародних стандартів, які визначаються документами як міжнародного рівня («Міжнародна Конвенція з підготовки, дипломування моряків і несення вахти» (2010 р.) [113], «Міжнародний Кодекс з управління безпекою» [109], «Конвенція з охорони людського життя на морі» [87] та ін.), так і національного («Морська доктрина України» [138], «Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року» [186], «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року» [187], «Положення про державну систему управління безпекою судноплавства» [134] та ін.). Основна мета реформи полягає у цілеспрямованій, послідовній та ефективній роботі щодо формування в офіцерів судноводіїв високого рівня професійних якостей, професійних знань та вмінь, загальної та морської культури, фізичної підготовки, психологічної готовності до дій у складних ситуаціях тощо. Судноводію постійно доводиться мислити стратегічно, оперативно та тактично. Він ретельно планує кожен рейс судна, використовуючи всю доступну йому інформацію, оцінює її та розраховує безпечний шлях. В процесі рейсу судноводій контролює положення судна й оперативно реагує на будь-які перешкоди, що заважають виконанню плану. Фахівець судноплавної галузі має бути готовим до непередбачених ситуацій у будь-який час і передбачати виникнення таких ситуацій наперед. Він є менеджером всіх доступних ресурсів: електронних, енергетичних і людських.

Таким чином, на рівні державного замовлення потребує постійного вдосконалення освітній процес закладів вищої морської освіти з орієнтацією на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв із врахуванням тенденцій розвитку освітньої галузі, започаткованих в Указі Президента про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року (2013 р.)

[116]; Національній рамці кваліфікацій (2011 р.) [115]; законах України «Про вищу освіту» (2014 р.) [137], «Про освіту» (2017 р.) [140] та ін.

Результати аналізу наукових праць та психолого-педагогічної літератури дали підстави визначити напрями, які мають вагоме значення для нашого дослідження, а саме: аспекти професійної підготовки та змісту професійної освіти, неперервної професійної освіти, впровадження сучасних педагогічних технологій професійної підготовки майбутніх фахівців (В. Андрущенко [4; 5], С. Батишев [144], К. Баханов [14], В. Бех [19], І. Глазкова [41], Б. Гершунський [38–40], С. Гончаренко [53], О. Гуренко [56], А. Деркач [58], В. Жигір [69], В. Кремень [88–90], Н. Кузьміна [92], Н. Ничкало [119], П. Підкасистий [128], О. Пехота [127], С. Подмазін [133], Ю. Рашкевич [151], С. Сисоєва [172], Н. Сосницька [183; 184], А. Хуторський [209] та ін.).

У ракурсі досліджуваної проблеми становить інтерес процес формування особистості майбутнього фахівця та його професійно важливих якостей, що розглядається у працях С. Батишева [144], С. Бегідової [15], І. Бега [20], В. Бодрова [23], А. Борисюка [25], Г. Васяновича [29], Д. Дроздова [63], Е. Зеєра [74], О. Зуброва [76], Н. Кузьміної [92], О. Леонтєєва [97], А. Маркової [104], І. Мачуліної [108], В. Онищенко [123], А. Петровського [126], Т. Плачинди [129–132], А. Реана [146; 152], О. Силкіна [171], Т. Четверикової [213], Г. Щукіної [222] та ін.

Дослідження проблем, пов'язаних з формуванням професійних якостей майбутніх судноводіїв, здійснили автори, які розглядали цей феномен у контексті організації освітнього процесу на основі компетентнісного та культурологічного підходів. Серед них близькими за предметом нашого дослідження є праці М. Бабишеної (формування професійно значущих якостей майбутніх суднових офіцерів у процесі вивчення суспільно-гуманітарних дисциплін) [8–11], Н. Бобришевої (формування готовності майбутніх морських офіцерів до професійної діяльності у полікультурному середовищі) [21; 22], О. Доброштан (організація самостійної роботи майбутніх судноводіїв у процесі вивчення вищої математики) [61], Л. Герганова (теоретичні і методичні засади професійної

підготовки кваліфікованих робітників морського транспорту на виробництві) [37], С. Єгорової (про особливості впровадження засад компетентнісного підходу у вищу професійну освіту фахівців морського транспорту) [68], М. Кулакової (формування готовності до професійної діяльності в майбутніх фахівців у вищих морських навчальних закладах) [95], У. Ляшенко (педагогічні умови підготовки майбутніх суднових механіків у процесі вивчення професійно-орієнтованих дисциплін) [100], О. Мітракової (ціннісні орієнтації в системі професійно важливих якостей особистості судноводія рибпромислового флоту) [112], М. Мусоріної (формування технічної компетентності майбутніх фахівців судноводіння у процесі навчання технічних дисциплін) [114], О. Попової (особливості професійної діяльності майбутніх судноводіїв і сутність їх професійної компетентності) [136], І. Сокол (педагогічні умови формування професійної компетентності судноводіїв у процесі вивчення фахових дисциплін) [180; 181], Н. Слюсаренко (компетентнісний підхід до формування соціокультурної особистості майбутнього судноводія) [176], В. Смелікової (підготовка майбутніх судноводіїв до професійно-орієнтованого спілкування засобами кейс-технологій) [177, 178], Н. Черненко (педагогічні умови реалізації андрагогічного підходу у професійній підготовці робітників морського транспорту) [211], В. Чернявського (теоретичні і методичні засади навчання фізики майбутніх фахівців морського та річкового транспорту) [212], Т. Четверикової (формування професійно значимих ціннісних орієнтацій курсантів для роботи в екстремальних ситуаціях) [213], О. Фролової (формування соціокультурної компетенції майбутніх судноводіїв у процесі вивчення професійно орієнтованих дисциплін) [205], М. Шермаха, О. Безбаха (структура професійної підготовки майбутніх судноводіїв у вищих морських навчальних закладах у контексті проблем формування інформативної культури) [217–219] та ін. У цих працях проаналізовано позитивні зрушення та характерні особливості змісту підготовки майбутніх судноводіїв відповідно до особистісно-гуманістичної парадигми освіти.

Аналіз зарубіжної літератури показав, що висвітлення в наукових дослідженнях отримали питання, які стосуються підготовки до професійної діяльності морських спеціалістів в умовах полікультурного екіпажу, гуманістичного аспекту підготовки майбутніх морських офіцерів: Т. Андрес (T. Andres) [227], Т. Коестер (T. Koester) [240], О. Олсен (O. Olsen) [243], В. Шорт (V. Short) [245] та ін.

Однак у загальному огляді наукових джерел не виявлено спеціальних праць, присвячених дослідженню проблеми організації процесу формування професійних якостей майбутніх судноводіїв в умовах закладів вищої освіти.

З огляду на результати аналізу соціально-економічних вимог, науково-педагогічної літератури, сучасної освітньої практики з підготовки майбутніх судноводіїв і тенденцій її розвитку виявлено *суперечності*, що виникли між:

- рівнем вимог до професійних якостей судноводіїв і станом їхньої сформованості;
- потребою підвищення рівня професійних якостей майбутніх судноводіїв та відсутністю моделі цього процесу;
- підвищеними вимогами до фахової підготовки майбутніх судноводіїв та обмеженістю відповідних науково-педагогічних ресурсів.

Таким чином, недостатня розробленість на теоретико-методичному рівні проблеми формування професійно важливих якостей майбутніх судноводіїв, затребуваність практикою відповідних фахівців морської галузі, а також потреба в усуненні суперечностей, зумовили вибір теми дисертації **«Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки»**.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до тематичного плану Бердянського державного педагогічного університету в межах комплексної теми кафедри професійної педагогіки та методики професійного навчання «Підготовка майбутніх фахівців у ракурсі інноваційних тенденцій розвитку сучасної професійної освіти» затвердженою вченою радою Бердянського державного педагогічного університету (протокол № 10 від 04.05.2012 р.). Тему дисертації затверджено

вченою радою Бердянського державного педагогічного університету (протокол № 11 від 31.03.2016 р.) та узгоджено в бюро Міжвідомчої ради з координації наукових досліджень з педагогічних і психологічних наук в Україні (протокол № 7 від 29.11.2016 р.).

Об'єкт дослідження – фахова підготовка майбутніх судноводіїв у закладах вищої морської освіти.

Предмет дослідження – формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

Мета дослідження – теоретично обґрунтувати, розробити та експериментально перевірити модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

Відповідно до мети визначено **завдання дослідження**.

1. На основі аналізу психолого-педагогічної літератури визначити теоретичні основи формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

2. Визначити структуру професійних якостей майбутніх судноводіїв та схарактеризувати критерії, показники та рівні їх сформованості.

3. Розробити модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

4. Експериментально перевірити модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

Для виконання поставлених завдань було використано такі **методи дослідження**:

– *теоретичні*: аналіз наукової, педагогічної, психологічної та методичної літератури – для обґрунтування теоретичних основ формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки; моделювання – для розробки та теоретичного обґрунтування моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки;

– *емпіричні*: діагностика (анкетування, тестування, спостереження за навчальною діяльністю курсантів) – для оцінки рівнів сформованості професійних

якостей майбутніх судноводіїв; педагогічний експеримент – для перевірки моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки; статистичні методи (кількісна та якісна обробка даних, графічне подання результатів) – для відстеження динаміки рівнів сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки та встановлення наукової достовірності отриманих результатів дослідження.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що:

вперше:

- теоретично обґрунтовано, розроблено й експериментально перевірено модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки, що складається з цільового, теоретико-методологічного, змістово-процесуального та оцінно-результативного блоків, які функціонують завдяки низці організаційно-педагогічних умов: забезпечення позитивної мотивації майбутніх судноводіїв до формування професійних якостей у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки; зорієнтованість змісту дисциплін циклу професійної та практичної підготовки на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв; забезпечення активного відпрацювання професійних ситуацій у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки;

- визначено та конкретизовано структуру професійних якостей майбутніх судноводіїв, яка складається з ієрархічно підпорядкованих підструктур (зовнішньої та внутрішньої): перша – містить шість груп професійних якостей (соціологічні, когнітологічні, психологічні, синергетичні, ноетичні, етичні); друга – складники кожної з груп зовнішньої підструктури;

уточнено зміст поняття «професійні якості майбутніх судноводіїв»; критерії та показники сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв;

удосконалено зміст професійної підготовки майбутніх судноводіїв, зокрема його фахова складова;

подальшого розвитку набули ідеї формування професійних якостей майбутніх судноводіїв за рахунок вдосконалення міждисциплінарних зв'язків фахової підготовки.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що розроблено й упроваджено в процес фахової підготовки майбутніх судноводіїв ресурсне забезпечення, яке містить: *міждисциплінарний тренінг* із дисциплін циклу професійної та практичної підготовки: «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці», «Теорія та будова судна», «Менеджмент морських ресурсів», «Навігація та лоція», «Управління судном»; *програму особистісного професійного зростання; програму авторського курсу* «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв».

Результати дослідження впроваджено в освітній процес Національного університету «Одеська морська академія» (довідка від 20.06.2018 р.), Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова (довідка від 26.06.2018 р.), Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (довідка № 01111–902а від 02.07.2018 р.).

Матеріали дослідження можуть бути використані в закладах вищої морської освіти під час фахової підготовки майбутніх судноводіїв.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та результати дослідження повідомлялися й обговорювалися на науково-практичних конференціях:

– *міжнародних*: «Шляхи удосконалення управління на морському транспорті в сучасних умовах» (Маріуполь, 2010); «Проблеми розвитку транспортних систем і логістики» (Євпаторія, 2011); «Перспективи розвитку судноплавства в Азовському морі» (Маріуполь, 2012); «Річний та морський транспорт: інфраструктура, судноплавство, перевезення, безпека» (Одеса, 2016); «Проблеми та перспективи професійної підготовки фахівців в умовах євроінтеграції» (Кропивницький, 2017); «Проблеми та інновації в природничо-математичній, технологічній і професійній освіті» (Кропивницький, 2017);

«Современные направления теоретических и прикладных исследований 2018» (Иваново, Россия, 2018);

– *всеукраїнських*: «Актуальні питання менеджменту й логістики на транспорті» (Маріуполь, 2008); «Сучасні проблеми підвищення безпеки судноводіння» (Одеса, 2009); «Науково-дослідна робота в системі підготовки фахівців педагогів у природничій, технологічній та економічній галузях» (Бердянськ, 2015); «Фундаментальна підготовка фахівців у природничо-математичній, технічній, агротехнологічній та економічній галузях» (Мелітополь, 2017).

Публікації. Результати дослідження висвітлено в 11 наукових публікаціях автора (8 – одноосібні), з яких: 6 відображають основні наукові результати дисертації (зокрема, 1 стаття в зарубіжному науковому виданні та 2 статті у вітчизняному науковому виданні, включеному до міжнародних наукометричних баз); 3 – апробаційного характеру; 2 публікації, які додатково відображають наукові результати дисертації.

Особистий внесок автора. У спільних публікаціях із Н.Л. Сосницькою [52] автором визначено структуру професійних якостей майбутніх судноводіїв, [51] – розкрито сутність студентоцентрованого підходу. У спільній публікації з К.В. Ходариною [43] – виокремлено шляхи підвищення ефективності роботи системи «Людина – судно – природне середовище».

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків до них, висновків, списку використаних джерел (247 найменування, з них 21 – іноземними мовами) та додатків (6 на 70 сторінках). Загальний обсяг дисертації становить 260 сторінок друкованого тексту, основний зміст викладено на 168 сторінках. Роботу ілюстровано 22 таблицями та 8 рисунками.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІВ У ПРОЦЕСІ ФАХОВОЇ ПІДГОТОВКИ

1.1. Фахова підготовка майбутніх судноводіїв в умовах сучасності

Загальна стратегія розвитку системи освіти України здійснюється в умовах глобальних цивілізаційних викликів, що підтверджується [89; 166]:

- змінами, які прогресують у будь-якій сфері діяльності і ґрунтуються на інноваційному типі розвитку (при цьому глобалізація призводить до синергетичного ефекту нелінійного розвитку, що є потужним чинником прискорення змін);

- демократизацією і гуманізацією сучасного суспільства, які зумовили підвищення важливості життя і діяльності окремої людини й одночасно посилили вимоги до її особистої компетентності та самодостатності;

- інноваційним розвитком інформаційно-комунікаційних технологій, що в умовах глобалізації призвів до формування нового цивілізаційного феномену – мережевого суспільства: утворення й поширення у віртуальному просторі творчих об'єднань і колективів людей, які досягають високої ефективності в спільній діяльності та праці.

У зв'язку з цим нові соціально-економічні зміни потребують становлення нової системи освіти (Закон України «Про освіту» [140], Закон України «Про вищу освіту» [138], «Національна стратегія розвитку освіти в Україні на 2012-2021 роки» [116]). Динаміка цих змін сприяє розвитку ринку праці та загостренню конкуренції на ньому. Ринок праці об'єктивно вимагає від особистості всебічного розвитку, який би забезпечував конкурентоспроможність фахівця вже на початку його професійної діяльності, яка стає гарантом його працездатності і самореалізації [151].

Актуальними у сферах професійної діяльності все більше стають такі якості, як ціннісне ставлення та ціннісні орієнтації, соціальна відповідальність, мобільне

реагування на нові зміни, самостійність та оперативність у прийнятті рішень, готовність до демократичного спілкування, здатність швидко адаптуватися до нових умов та інші якості, які визначають конкурентоспроможну особистість [119].

Тому, цілісний педагогічний процес вищої школи як єдність процесів навчання, виховання, розвитку й професійної підготовки покликаний формувати студента як громадянина, патріота, який володіє високим рівнем національної свідомості, гідності й гордості, має високорозвинуті морально-психічні та професійні якості, необхідні для самовідданого виконання професійного обов'язку [85; 202]. У зв'язку з цим, основними завданнями вищої школи є: підготовка студентів до виконання завдань професійної діяльності в сучасних умовах; цілеспрямоване формування студента – громадянина, глибоко відданого своєму народові, який має високі моральні й громадянські якості; озброєння студентів такою системою професійних знань, навичок і вмінь, які забезпечили б ефективну практичну діяльність у певній галузі знань; забезпечення цілеспрямованого розвитку духовних сил, інтелектуальних, фізичних і моральних якостей кожного студента [85].

Отже, реформування вищої школи України неможливо без утвердження нової системи професійної підготовки конкурентоспроможних фахівців. Це, в свою чергу, вимагає забезпечення адаптації закладів вищої освіти до норм і стандартів європейського освітнього простору, мобільності, професійної конкуренції випускників вітчизняних вишів, зокрема морських інститутів, академій та університетів.

Відродження морського флоту на національному рівні є одним із стратегічних завдань для нашої країни, одним з факторів доцільності перегляду сучасної професійної підготовки майбутніх судноводіїв та інших працівників українського флоту як передумови формування професіоналів морської галузі в умовах розширення міжнародних зв'язків з метою інтегруватися в європейське та світове співтовариство [205].

Сучасна педагогіка має у своєму понятійному апараті багато традиційних термінів, що визначаються по-різному, залежно від контексту їхнього застосування, тому існує необхідність уточнення дефініцій, які характеризують професійну підготовку майбутніх морських спеціалістів, а саме «підготовка», «професія», «професійна підготовка», «фахова підготовка», «майбутній судноводій», «професійна підготовка майбутніх судноводіїв».

Поняття «підготовка» трактується в термінологічному словнику з основ підготовки наукових та науково-педагогічних кадрів післядипломної педагогічної освіти як «різновид організованої (формальної та неформальної) освіти для досягнення визначених у дослідницькій, освітній або навчальній програмі цілей учіння, що ведуть до набуття або вдосконалення кваліфікації відповідно до чинної Міжнародної стандартної класифікації освіти 2011 р., Міжнародної стандартної класифікації трудових занять 2008 р. та слушних українських законодавчо-регулятивних норм...» [192, с. 134].

В «Енциклопедії професійної освіти» підготовка – це загальний термін, який вживається до прикладних задач освіти, коли мається на увазі освоєння соціального досвіду з метою його подальшого застосування до виконання специфічних задач практичного, пізнавального або навчального плану, пов'язаних з певним видом в той або іншій мірі регулярної діяльності. Термін вживають у двох значеннях: по-перше, як формування готовності до виконання майбутніх завдань (навчання); по-друге, як готовність – наявність компетентності для виконання поставлених завдань [223].

Поняття «підготовка» частіше за все має означення в контексті розглянутої професії, до якого вона належить та практично не зустрічається в самостійному значенні [67].

В «Енциклопедії професійної освіти» поняття «професія» визначено як вид трудової діяльності людини, яка володіє комплексом спеціальних теоретичних знань і практичних навичок, набутих у результаті спеціальної підготовки та досвіду роботи [223]. Професія як група споріднених спеціальностей може бути представлена в шести основних аспектах: як сфера докладання зусиль людини як

суб'єкта праці; спільність людей, які виконують певні трудові функції, що мають суспільно корисний характер; підготовленість (знання, вміння, навички, кваліфікація) людини, завдяки якій вона здатна виконувати трудові функції; діяльність професіонала як процес реалізації трудових функцій, які виконуються професійно; діяльність, яка виконується за певну винагороду; діяльність, що дає людині певний соціальний і суспільний статус.

За термінологічним словником професійну підготовку визначають, як систему організаційних і педагогічних заходів, що забезпечує формування в особистості професійної спрямованості, знань, навичок, умінь і професійної готовності [192].

В «Енциклопедії професійної освіти» зазначається, що професійна підготовка – це сукупність спеціальних знань, навичок та умінь, якостей, трудового досвіду та норм поведінки, що забезпечують можливість успішної роботи за певною професією; процес повідомлення, тим хто навчається, відповідних знань та умінь [223].

Професійна підготовка в педагогічній літературі є процес формування сукупності фахових знань, умінь і навичок, атрибутів, трудового досвіду й норм поведінки, що забезпечують можливість успішної професійної діяльності [67; 73; 85; 118; 125; 143; 161; 223].

Таким чином, використання терміну «професійна підготовка» пов'язано зі специфікою завдань розвитку професійних якостей спеціаліста в процесі становлення його як професіонала, тобто з досягненням професіоналізму як реалізованої здібності людини взаємодіяти в певній професії з урахуванням необхідних норм і вимог.

Досліджуючи специфіку фахової підготовки, слід зазначити, що внаслідок внутрішнього розділення праці в рамках професії виникло поняття «фах», яке тлумачать як «вид заняття, трудової діяльності, що вимагає певної підготовки і є основним засобом до існування» [175]. В «Енциклопедії професійної освіти» під фахом (спеціальністю) розуміється «сукупність знань, навичок та умінь, набутих у результаті освіти, що забезпечують постановку та рішення певного роду

професійних завдань», а також «основним елементом структури змісту професійного навчання» [223].

Якщо поняття «професія» тлумачать як вид трудової діяльності, що потребує набуття відповідних знань та практичних навичок, то терміном «фах» визначають необхідну для суспільства обмежену галузь прикладання фізичних та духовних сил людини. Якщо професійна підготовка включає те загальне, що властиве діяльності спеціаліста, то фахова відображає особливості профілю, предмету. Тому цілком логічним є розрізнення випускників вищих навчальних закладів на фахівців, які володіють методами, засобами своєї справи, і професіоналів, які володіють, крім того, цінностями, ідеалами і, взагалі, цілісною професійною культурою. Ми дотримуємося думки М. Ткаченка, що сучасне розуміння професіонала найчастіше пов'язують з ідеалом фахівця, який досягає найвищого рівня фахово-професійного розвитку [194].

Морська професія через її залучення до робіт із складними механізмами, машинами та діяльністю в обмеженому просторі й значних вимог до рівня безпеки життєдіяльності належить до сфери чітко регламентованої освітньо-кваліфікаційної діяльності.

Під кваліфікацією робітника морського профілю, Л. Герганов розуміє «наявність професійної підготовки та практичного досвіду, що дає можливість виконувати належним чином свої професійні обов'язки на суднах, а також характеризує рівень його професійної підготовленості, майстерності та, найголовніше, здатності виконувати роботу за спеціальністю в небезпечних та аварійних ситуаціях, згідно до вимог Кодексу ПДНВ» [37, с. 76].

У дослідженнях з питань підготовки майбутніх судноводіїв зазначається, що судноводій – це людина, яка відповідає за безпеку плавання судна, збереження вантажу, що перевозиться або пасажирів. Судноводій захищає інтереси судновласника і фрахтувальника, які, як правило, є різними юридичними особами, інтереси яких не завжди збігаються. Саме судноводій визначає мікроклімат екіпажу та злагодженість його роботи, а тому він повинен мати особливий склад розуму та характеру, так як приймає рішення щодня, щогодини в реальному часі.

Потрібна особлива психологічна підготовка, щоб жити в відокремленому колективі тривалий час і вміти знаходити спільну мову з усіма членами екіпажу [8; 21; 37; 61; 68; 80; 94; 100; 180; 205; 211; 212; 227; 229; 231; 243; 246].

Судноводій – це професійно підготовлений фахівець у системах «людина-людина» та «людина-техніка», який управляє судном, займається організацією та керівництвом роботи підлеглих на палубі та містку згідно з міжнародними нормами та правилами, діяльність якого відбувається в умовах ізольованого, мультикультурного та гендерно-дисбалансованого мікросередовища [205, с. 15].

Отже, фахова підготовка судноводіїв вимагає здійснення впливу на особистість курсантів із врахуванням дуальності професійних якостей обумовлених специфікою функціонування систем «людина – людина» та «людина – техніка».

Розглянемо поняття «майбутній судноводій», яке співвідноситься зі спеціальністю 271 «Річковий та морський транспорт», спеціалізація «Судноводіння», відповідно до Переліку галузей знань і спеціальностей, за яким здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 р. № 266 [139].

У словнику професійної освіти подається таке визначення поняття «майбутній судноводій» – це майбутній фахівець із судноводіння, основним завданням якого є безпечне ведення судна за необхідним маршрутом [143, с. 197].

В. Смелікова вказує, що «майбутній судноводій – це курсант, який після закінчення вищого морського навчального закладу обійматиме посаду помічника капітана (третього, другого, старшого помічника), який має певний обсяг функціональних обов'язків відповідно до нормативних документів» [177, с. 30].

Таким чином, майбутні судноводії – це особлива група студентів, які готуються працювати в замкненому просторі, відповідати за долі людей, суден та цінних вантажів.

В. Чернявський зазначає, що професійна підготовка майбутніх судноводіїв в Україні є актуальною і важливою не тільки для внутрішніх потреб України, а й для світового торговельного флоту [212]. Враховуючи орієнтацію на міжнародний

ринок праці, професійна підготовка майбутніх судноводіїв в Україні повинна здійснюватися згідно до міжнародних стандартів, норм і правил.

На думку Н. Бобришевої, професійна підготовка майбутніх судноводіїв є процесом, під час якого розвивається й формується готовність до професійної діяльності, що являє собою комплекс кваліфікаційних, соціально-гуманітарних, особистісних і професійних якостей майбутніх судноводіїв, які дозволяють виконувати службові завдання в умовах мультинаціонального робочого середовища [22, с. 127].

О. Фролова зазначає, що ««професійна підготовка майбутніх судноводіїв» – це процес оволодіння системою інтегрованих властивостей, якостей та досвіду особистості, необхідних для ефективного виконання посадових обов'язків на борту судна в умовах мультинаціонального екіпажу. Професійна підготовка майбутніх судноводіїв до якісного виконання службових функціональних завдань – складна, багатогранна проблема, успішне вирішення якої значною мірою залежить від скоординованості дій викладачів» [205, с. 17].

За В. Смеліковою «професійна підготовка майбутнього судноводія у вищі розглядається ... як процес становлення особистості майбутнього професіонала, здатного вирішувати поставлені перед ним завдання, спираючись на знання, уміння та навички, а також специфіку діяльності в умовах багатомовного екіпажу» [177, с. 30].

Дослідниця М. Кулакова розглядає підготовку до професійної діяльності фахівців морських спеціальностей із позицій управлінського підходу й зазначає, що така підготовка є керованим навчально-виховним процесом, який спрямований на оволодіння курсантами освітньо-кваліфікаційними характеристиками певної спеціальності відповідного рівня [94, с. 17].

У сучасних дослідженнях для характеристики професійної діяльності фахівців досить часто використовують компетентнісний підхід. Так, на думку О. Попової, під професійною компетентністю судноводія морського флоту розуміється інтегральна сукупність мобільних професійно-кваліфікаційних, творчих, соціально-гуманітарних і особистісних компетентностей (якостей)

майбутнього капітана, які детермінують його здатність та готовність до професійної діяльності в умовах підвищеної відповідальності та ризику, дають змогу отримувати у фаховій справі результати, які б відповідали вимогам науково-технічного прогресу сучасних соціокультурних норм і системі аксіологічних орієнтирів суспільства [136, с. 357].

Досліджуючи питання професійної підготовки робітників морського транспорту на засадах андрагогічного підходу, Н. Черненко зазначає, що «професійна підготовка є специфічним різновидом освіти, який спирається на загально-фундаментальні засади освітнього процесу, водночас істотно доповнює їх конкретними знаннями, що відбивають особливості конкретної професії» [211, с. 9]. Також вона вказує, що «у зв'язку з цим є дуже важливим правильно визначити зміст, структуру й етапи професійного розвитку робітників морського транспорту, який покликаний повною мірою розкрити здібності та потенційні можливості моряків і полягає передусім у формуванні професійно важливих якостей; в успішному оволодінні знаннями, уміннями та навичками, необхідними для виконання функціональних обов'язків» [211, с. 9].

У кандидатському дослідженні М. Мусоріна відмічає, що на перше місце можна поставити професійну підготовку майбутніх фахівців судноводіння, адже на них покладена найбільша відповідальність за правильність прийняття рішення в широкому спектрі завдань, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства. Якість функціонування та безпека мореплавства великою мірою залежать від професійної майстерності судноводія, рівня фахової підготовленості, вміння самостійного неперервного навчання – професійної компетентності [114, с. 28].

Досліджуючи педагогічні умови підготовки майбутніх суднових механіків у процесі вивчення професійно-орієнтованих дисциплін, У. Ляшенко розглядає професійну підготовку «як систему засвоєння знань, умінь і навичок, спрямовану на формування в особистості професійної готовності до виконання професійної діяльності, і на розвиток професійних здібностей» [100, с. 14].

І. Сокол вважає, що «професійна підготовка майбутніх судноводіїв має забезпечувати, з одного боку, органічну єдність загальноосвітнього,

професійного, економічного і екологічного навчання та всебічний розвиток особистості, з іншого – творче мислення, самостійність і відповідальність фахівців» [180, с. 78]. В основі професійної підготовки дослідник вбачає: розвиток професійних здібностей майбутнього фахівця, які у психологічній літературі визначаються як «здібності, що сформувались у процесі професійної освіти і продовжують розвиватись у процесі професійної адаптації і наступної трудової діяльності і є передумовою формування підготовленості, досягнення того чи іншого рівня професійної майстерності» [32, с. 229]; «стійкі властивості людини, що виявляються в її навчальній, виробничій та іншій діяльності і являють собою необхідну умову її успіху» [93, с. 75]; «індивідуально-психологічні особливості особистості, що є умовою успішного виконання тієї чи іншої продуктивної діяльності» [180, с. 75].

Таким чином, досвід сучасних розвідок та різних поглядів науковців щодо трактування категорії «професійна підготовка майбутніх судноводіїв» надав можливість обґрунтувати власне визначення цього поняття у контексті предмету дослідження. Професійну підготовку майбутніх судноводіїв розуміємо як процес оволодіння системою знань, умінь і навичок, професійних та особистісних якостей та досвіду особистості, необхідних для ефективного виконання професійної діяльності з урахуванням необхідних норм і вимог.

Для того щоб найбільш об'єктивно й змістовно визначити сутність поняття «професійні якості майбутніх судноводіїв» і його структурні компоненти, звернімося до особливостей професійної підготовки майбутніх морських офіцерів.

Треба зазначити, що термін «морський офіцер» відноситься до освітньо-кваліфікаційних рівнів «бакалавр», «спеціаліст», «магістр», адже саме після отримання цих дипломів, курсант вищого морського навчального закладу має змогу займати первинні посади: третій, другий помічник (спеціальність «Судноводіння»), третій, другий механік (спеціальність «Експлуатація суднових енергетичних установок») на морських, річкових, рибпромислових, портових суднах, а також, після набуття відповідного стажу роботи, може займати посади старшого помічника капітана і капітана (спеціальність «Судноводіння»), першого

механіка та старшого механіка (спеціальність «Експлуатація суднових енергетичних установок»).

Система підготовки майбутніх морських офіцерів скерована Національною рамкою кваліфікацій: (2011 р.) [94], галузевими стандартами вищої морської освіти (ГСВМО) [35; 36], які визначають освітньо-кваліфікаційні характеристики (ОКХ) випускників з галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура» напряму підготовки 6.070104 «Морський та річковий транспорт» кваліфікації бакалавр судноводіння (за переліком спеціальностей 2006 р.) [141], або галузь знань 27 Транспорт, спеціальність 271 «Річний та морський транспорт», спеціалізація «Судноводіння» (за переліком спеціальностей 2015 р.) [139] та документами Міжнародної морської організації стосовно підготовки моряків та безпеки судноплавства (Конвенція ПДНВ (STCW Convention) [113; 232–238]).

Бакалавр судноводіння – це фахівець, який здатний вирішувати завдання судноводія при самостійному несенні вахти на судні та виконувати обов'язки помічника капітана в межах завдань, пов'язаних з управлінням судна на рівні експлуатації.

Рівень бакалавра судноводіння дозволяє обіймати первинні посади, а саме: вахтовий помічник капітана, 4-й помічник капітана, 3-й помічник капітана, 2-й помічник капітана, старший помічник капітана суден морського, річного флоту. Також бакалавр судноводіння може бути працевлаштований менеджером у комерційних відділах державних і приватних організацій, фірм та агенцій, до виробничих і ремонтних підприємств, фірм, плавзасобів. Свої функції бакалавр має виконувати під керівництвом фахівця, а після набуття належного досвіду і практичних навичок – самостійно.

Кваліфікаційні характеристики курсанта у прив'язці до відповідних рівнів підготовки та курсів навчання такі:

1-й курс бакалаврату – підготовка до першої плавальної практики на посаді кадета, посилений акцент на питання безпеки життєдіяльності на морі, обов'язкова тренажерна підготовка з питань сертифікаційної програми НБЖС,

початкова підготовка у рамках модулів «Морська справа», «Теорія та будова судна», «Управління судном».

2-й курс бакалаврату – підготовка відповідно до кваліфікаційної характеристики матроса 2-го класу, поглиблена підготовка у рамках модуля «Морська справа» (робота з палубним обладнанням, такелажні роботи, швартовні, якірні операції), тренажерна підготовка «Фахівець з рятувальних засобів», закріплення вивченого матеріалу на плавальній практиці у відповідності до програми підготовки матроса 2-го класу.

3-й курс бакалаврату – штурманська підготовка відповідно до ОКХ та ОПП. Основні блоки компетентностей 3-го курсу – складання вантажного плану у рамках курсового проектування, навички роботи з технічними засобами судноводіння (радіо- та електронавігаційне обладнання суден), робота з великоваговими вантажами та контейнерами.

4-й курс бакалаврату – штурманська підготовка у відповідності до ОКХ та ОПП. Основні блоки компетентностей 4-го курсу – навігаційна проробка рейсу у рамках курсового проектування, тренажерна підготовка з відпрацювання навичок маневрування та навичок роботи з засобами електронної навігації (Навігаційні інформаційні системи, Засоби автоматичної радіолокаційної прокладки). Сертифікаційна підготовка у відповідності до вимог ПДНВ та Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків.

Згідно з галузевим стандартом вищої морської освіти України 2010 р. усі дисципліни навчального плану розподіляються на 3 цикли підготовки [36]:

- соціально-гуманітарна підготовки (дисципліни «Історія України», «Українська мова (за професійним спрямуванням)», «Філософія», «Англійська мова (за професійним спрямуванням)», «Менеджмент морських ресурсів», «Морське право» тощо);
- фундаментальна, природничо-наукова та загально-економічна підготовки (дисципліни «Вища математика», «Економічна теорія», «Екологія та охорона навколишнього середовища» тощо);

- професійна (професійно-орієнтованої) та практичної підготовки (дисципліни «Метеорологія і океанографія», «Навігація та лоція», «Управління роботою флоту» тощо).

За результатами аналізу кваліфікаційних стандартів та Конвенції ПДНВ (STCW Convention), навчальних планів Національного університету «Одеська морська академія», Херсонської державної морської академії, Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова ми визначили, що підготовка здобувачів вищої освіти за спеціалізацією «Судноводіння» передбачає дотримання виконання вимог: стандартів компетентності, встановлених правилами II/1, II/2 Конвенції ПДНВ (STCW Convention); практичної підготовки, встановлених правилом II/1 Конвенції ПДНВ (STCW Convention) [113].

Сукупність компетентностей, які визначені стандартом освіти та відповідають певному рівню Національної рамки кваліфікацій, характеризують рівень освіти майбутніх фахівців. Професійні якості віддзеркалюють єдність професійного та особистісного складників діяльності майбутніх судноводіїв. Врахування і прогнозування їх впливу є необхідною умовою успішності професійної діяльності, напрямками якої є маневрування та управління судном у різних умовах; використання технічних засобів судна; несення вахти; підтримка судна в заданому рівні готовності; дії в надзвичайних ситуаціях; планування та організація безпечного навантаження та вивантаження; забезпечення безпечності людського життя на морі та охорони морського навколишнього середовища; загальна організація та керівництво мультинаціональним екіпажем; організація зовнішнього зв'язку з портовими службами, з іншими суднами; робота з документацією. Саме вони виявляють готовність до майбутньої професійної діяльності, що передбачає згоду, бажання що-небудь зробити, тобто включає аспекти умотивованості особи (сформованого внутрішнього спонукання) на виконання певної діяльності. Окрім того, компетентність набувають шляхом

досягнення очікуваних результатів і реалізацією їх у досвіді конкретної діяльності завдяки сформованості професійних якостей.

Відносно предмету дослідження нами виявлені та проаналізовані групи загальних фахових, спеціальних фахових компетентностей та результати навчання майбутніх судноводіїв (додаток А).

Таким чином, ми дійшли висновку, що однією зі складових фахової підготовки майбутніх судноводіїв є формування і розвиток професійних якостей, які є важливою складовою професійної компетентності, тобто здатності усвідомлено використовувати знання у практичній діяльності, яка оцінюється за результатами виконання роботи відповідно до стандартів. Профілі спеціальності майбутніх судноводіїв є інструментом розроблення індивідуальних планів професійного розвитку з урахуванням специфіки певної посади. Вони описують особистісні та професійні якості майбутніх судноводіїв, особливості міжособистісної комунікації та дають можливість оволодіння знаннями, уміннями, навичками, необхідними для успішної роботи в спеціалізованій професійній сфері діяльності. У загальній моделі особистості фахівця морської галузі професійні якості займають одне з провідних місць. Саме тому потребує чіткого визначення їх сутність та структура відносно фахової підготовки майбутніх судноводіїв.

1.2. Сутність та структура професійних якостей майбутніх судноводіїв

У сучасних умовах провідними тенденціями в розвитку системи професійної освіти є демократизація, неперервність, інтегративність, стандартизація та індивідуалізація, які сприяють професійному становленню та самовдосконаленню в процесі фахової підготовки майбутніх фахівців. Успішність професійного становлення майбутніх фахівців морської галузі залежить від професійної спрямованості, що є показником особистісної зрілості; від сформованого бажання реалізувати внутрішній потенціал у процесі оволодіння професією, удосконалюючи особистісні якості, які набувають ознак професійно

значущих.

Теоретичний аналіз джерельної бази дослідження дозволив виокремити два концептуальних підходи щодо з'ясування сутності, значущості професійних якостей фахівців та їх формування в освітньому процесі вищої школи. Перший підхід (класичний), пов'язаний з дослідженням цього питання виключно у психолого-педагогічному контексті (педагогічної психології, психології професій, теорії та методики професійної освіти тощо). Другий підхід (інноваційний) передбачає аналіз поняття якості як філософської категорії, тобто розглядається у методологічному контексті з урахуванням здобутків філософії освіти (онтології, епістемології, аксіології) [23; 29; 74; 221; 226].

Представники найбільш поширеного класичного підходу визначають професійні важливі якості як атрибути особистості, які покликані забезпечити її успішний трудовий старт і високі виробничі показники [171].

Д. Дроздов зазначає, що «під професійними якостями фахівця здебільшого розуміють: пристосовані до певної професійної діяльності компоненти його цілісної особистості, що формуються на основі природно заданих біопсихічних властивостей під дією зовнішніх впливів і власної активності суб'єкта... Професійно необхідні якості – це індивідуально-особистісні і соціально-психологічні особливості людини, які в комплексі забезпечують успішність її роботи на конкретній посаді» [63, с. 305].

В. Бодров визначає професійно важливі якості як сукупність психологічних, а також низку фізичних, антропометричних, фізіологічних характеристик людини, що визначають успішність навчання та майбутньої реальної діяльності. Конкретний перелік цих якостей для кожної професії є специфічним [23, с. 224].

До психологічних і психосоматичних А. Борисюк відносить такі основні якості: комунікативні уміння, когнітивні якості, інтелектуальність, ефлексивність, емпатійність, терплячість, впевненість тощо. До соціально-психологічних – комунікабельність, незалежність, товарицькість, вміння переконувати тощо [25].

Т. Плачинда, досліджуючи проблему формування психологічної компетентності, акцентує увагу на тому, що цілого комплексу психічних якостей

вимагає професійна підготовка фахівців, діяльність яких предбачає естремальні умови. Вона виявляє, що психічні якості визначають готовність майбутніх фахівців виконувати професійні завдання, що постають перед ними, в звичайних умовах і під час впливу різного роду стрес-чинників. Важливим аспектом професійної діяльності фахівця є саморегуляція, тобто здатність керувати власними психічними станами та поведінкою для оптимального способу вирішення складних професійних ситуацій [129].

І. Мачуліна вказує, що професійні якості фахівця являють собою набір знань фундаментальних, професійно-орієнтованих і гуманітарних наук, умінь і навичок виконувати професійні обов'язки. Авторка зазначає, що до них також потрібно віднести володіння на достатньо високому рівні власне професійною діяльністю в певній галузі; здатність проектувати свій подальший професійний розвиток; уміння професіонально спілкуватися; здатність нести професійну відповідальність за результати своєї праці [108].

Е. Зеєр виокремив такі професійні якості компетентного спеціаліста: «спостережливість, образну, рухову й інші види пам'яті, технічне мислення, просторову уяву, уважність, емоційну стійкість, рішучість, витривалість, гнучкість (пластичність, наполегливість, цілеспрямованість, дисциплінованість, самоконтроль та ін.» [74, с. 55].

Дослідники В. Шадріков, С. Батишев та ін. під професійно важливими якостями розуміють індивідуальні якості суб'єкта діяльності, які впливають на ефективність цієї діяльності й успішність її виконання [171].

Професійно важливі якості, за А.Батаршевим та І.Алексеевою, – це індивідуальні властивості суб'єкта діяльності, які необхідні та достатні для реалізації цієї діяльності на нормативно заданому рівні [13].

В. Дружинін, Я. Корякіна та ін. визначають професійно важливі якості як ознаки особистості, які пред'являються суспільством до фахівців тієї чи іншої професії, що впливають на успішність професійної діяльності, надають можливість розвитку творчого потенціалу, професійної самостійності, дозволяють ефективно реалізувати себе у професії [171].

За О. Шушеріною професійно важливі якості студента як майбутнього фахівця – це ті якості, які пред'являються сучасним суспільством до фахівців даної професії, впливають на успішність навчальної діяльності студента, дають йому можливість найбільш ефективно реалізувати себе і розвиток яких забезпечує у подальшому високу якість його професійної діяльності [221].

О. Силкін зазначає, що професійно значущі якості – це сукупність соціально та біологічно обумовлених компонентів особистості, які дозволяють успішно виконувати певний вид трудової діяльності. Але дане визначення не може у повному обсязі висвітлити значення цього терміну, адже при його формулюванні важливо враховувати не просто суму якостей, а їх певну послідовність, складову та різноманітні поєднання, в яких можливий нерівномірний розвиток окремих компонентів і їх прояв у конкретній професійній діяльності [171].

Різні сфери трудової діяльності потребують різноманітних поєднань професійно важливих якостей, тому їх розглядають, виходячи з типів професій (Є. Климов) [84]:

- «людина – людина»: доброзичливість, такт; товариськість; емоційна стійкість; самовладання, витримка; чуйність, співпереживання (емпатія); самостійність; домінантність; організаторські здібності; соціальний інтелект; чистота, чіткість, виразність мови; експресія особи і поведінки; наполегливість;

- «людина – техніка»: технічне і образне мислення; просторові уявлення; концентрація і переключення уваги; образна пам'ять; швидкість реакції; координація рухів; фізична витривалість;

- «людина – знакова система»: вербальне мислення; вербальна пам'ять; акуратність; концентрація, стійкість і розподіл уваги; ретельність;

- «людина – художній образ»: образне мислення; образна пам'ять; просторові уявлення; координація рухів; м'язово-кінестетична чутливість; енергетична зарядженість; акуратність.

Професійно значущі якості для професій типу «людина – природа» практично не вивчені.

С. Батишев зазначає, що дорослий працівник підприємства володіє п'ятьма

особливими якостями, а саме:

- 1) усвідомлює себе самостійною особистістю;
- 2) знаходиться на вищому ступені соціалізації, володіючи великим життєвим, професійним і соціальним досвідом, який стає важливим мотивом формування все більш високої відповідальності за доручену роботу;
- 3) виявляє готовність до навчання (мотивація), що визначається прагненням у процесі навчальної діяльності вирішити свої не лише професійні, але й соціально-психологічні проблеми, що виникають у процесі виробничої взаємодії;
- 4) орієнтований на невідкладну реалізацію отриманих знань, умінь і навичок, набутих здібностей;
- 5) навчальна діяльність значною мірою зумовлена необхідністю прийняття оптимальних професійних рішень, тому спочатку його цікавлять базові принципи їх вибору [144, с. 377].

Представники інноваційного підходу (Г. Васянович, В. Кремень, В. Онищенко, С. Ренке та ін.) для з'ясування сутності та значущості професійних якостей фахівців і можливостей їх формування у навчальному процесі вишу використовують сучасні концепції філософії освіти та фундаментальні положення теорії педагогіки – фундаментальні педагогічні теорії.

В. Кремень зазначає, що: «Загальна стратегія подальшого розвитку педагогічної науки має, на наш погляд, полягати в перетворенні її вихідних дидактичних принципів на адекватні їм теоретичні структурні складові єдиної наукової системи цієї гуманітарної галузі людського знання. Такі теорії мають стати узгодженим синтезом дидактично-технологічного пізнавального рівня, а не лише частково дидактичним компонентом, за якого неодмінно виникатиме розрив між теоретичними знаннями й спробами конкретних освітніх методик» [90, с. 25].

В. Онищенко в монографічному дослідженні виділяє та характеризує фундаментальні педагогічні теорії (ФПТ) та вказує, що «Фундаментальні педагогічні теорії (педагогічна антропологія, педагогічна психологія, педагогічна етика, педагогічна естетика, педагогічна аксіологія, педагогічна когнітологія, педагогічна акмеологія, педагогічна герменевтика та педагогічна ноетика), ..., є

автоморфними в тому смислі, що, по-перше, усі вони тематизуються в системі ціннісно-сміслового універсуму педагогіки як науки і мистецтва і, по-друге, система основоположних ідей, категорій, понять і принципів однієї ФПТ може бути відображена в системі понять іншої. Цим обґрунтовується також принцип дидактичної евристичності системи перерахованих автоморфних ФПТ, кожна з яких є персоналістичною в розумінні спрямування на духовний світ особистості.

Сьогодні можемо констатувати, що орієнтація на внутрішній духовний світ особистості (розумовий, моральний та естетичний) учня чи студента стає центральною ідеєю педагогічної науки та сутнісно визначає стратегію її розвитку» [123, с. 26.].

В контексті педагогічної соціології С. Ренке перелічує такі соціальні професійні якості фахівця:

- товариськість;
- здатність забезпечити сприятливий клімат у колективі;
- творче співтовариство;
- вміння створити умови для розвитку особистості підлеглих;
- уміння розв'язувати соціальні проблеми колективно;
- вміння вислухати;
- виявлення такту;
- виявлення довіри до підлеглих [135, с. 21].

Г. Васянович та В. Онищенко зазначають, що «професійні якості – це окремі життєво важливі характеристики творчої особистості, які мають відповідати вимогам певної професії та сприяти її успішному оволодінню» [29]. Авторами визначені філософсько-педагогічні, психолого-педагогічні та ноологічні засади класифікації професійних якостей фахівців у контексті сучасної філософії освіти та професійної педагогіки. Відповідно до назви тієї чи іншої фундаментальної педагогічної теорії дослідники виділили одинадцять видів професійно важливих якостей фахівців: антропологічні, психологічні, етичні, естетичні, когнітологічні, герменевтичні, аксіологічні, акмеологічні, ноетичні, синергетичні, соціологічні (таблиця 1.1).

**Класифікація професійних якостей фахівців
(за Г. Васянович та В. Онищенко)**

Фундаментальна педагогічна теорія	Професійні якості
Педагогічна антропологія	ноологічна Я-концепція особистості та її складова – професійна Я-концепція; професійна культура; усвідомлення і володіння (прийняття) загальнолюдських і національних морально-духовних цінностей; ноологічна ідентичність як виявлення багатовимірного, інтегрованого антропологічного феномена людини як образу і подоби Божої, що забезпечує цілісність, тотожність і собітотожність та визначеність людини як синтез усіх її характеристик як творчої особистості
Педагогічна психологія	спостережливість; образна, рухова й інші види пам'яті; просторова уява; уважність; емоційно-вольова зрілість; організованість; рішучість; витривалість; наполегливість; цілеспрямованість; дисциплінованість; самоконтроль; образне мислення; самокритичність і критичність розуму; професійна самосвідомість; психомоторні якості; душевно-тілесні якості; атенційні якості (концентрація, стійкість, швидкість розподілу уваги); мнемічні якості (об'єм пам'яті, швидкість запам'ятовування, точність і швидкість відтворення); імажинітивні якості (творча уява); вольові якості (цілеспрямованість, завзятість, рішучість, відважність, ініціативність, самостійність, витримка та самовладання)
Педагогічна етика	емоційна стійкість; стійкість морально-духовних і соціально-моральних орієнтацій; високий морально-духовний потенціал; володіння антиемоційним принципом оптимальної справедливості; володіння професійною мораллю і професійною етикою; усвідомлення своєї власної професійної відповідальності; етична, емпатійна, міжкультурна та соціокультурна терпимість (для соціальних працівників і працівників сфери “людина – людина”); дотримання професійної

	етики, норм і мови спілкування, що прийняті в даному професійному середовищі
Педагогічна когнітологія	знання; уміння; навички; поглиблення й оновлення знань; компетентність (напр., психолого-педагогічні та соціально-гуманітарні знання для педагогів; теоретико-методологічні та практично-методичні знання й ін.); володіння знаннями, уміннями, навичками в професії на рівні вимог щодо кваліфікації в даній діяльності; комунікативні вміння; здатність до саморегуляції; когнітивні якості
Педагогічна естетика	спрямування до Істини, Блага і Краси; рівень естетичної культури особистості; сформованість у людини естетичних знань, смаків, ідеалів, здібностей до естетичного сприймання явищ дійсності, творів мистецтва, потреба вносити прекрасне в оточуючий світ, оберігати природну красу; рівень розвитку естетичної свідомості: естетичні сприйняття, естетичні почуття, естетичні судження, естетичні смаки, естетичні ідеали; симпатія, любов, повага до ближніх, самоповага, честь і гідність; морально-естетичні почуття; почуття прекрасного
Педагогічна герменевтика	розуміння; потяг особистості до розуміння, до пізнання, до таємничого і незрозумілого; професійна вербальна й інтерпретаційна зрілість; здатність ставити питання і шукати на них відповіді; потяг до неперервної освіти і самоосвіти; усвідомлення власного професійного розвитку
Педагогічна аксіологія	нетерпимість до відсталості; прагнення вчити інших; ініціативність; прагнення нововведень; розширення кола своїх повноважень; діловитість; прагнення до особистої незалежності; лідерство; високий рівень самооцінки; володіння цілісною системою професійних, психологічних і ноологічних цінностей; усвідомлення і прийняття професійних ідеалів, норм і цінностей та самоутворювальних мотивів і принципів професійної діяльності; розуміння системи моральних і духовних цінностей, менталітету даної професії
Педагогічна акмеологія	зрілість – критерій якості професійного розвитку особистості; розвинена самоактуалізація і

	самореалізація особистості; сформованість професійної Я-концепції особистості; здатність до самопізнання і розуміння власних сильних і слабких сторін; усвідомленість, оперативність, гнучкість професійних знань, умінь і навичок; професійна майстерність
Педагогічна ноетика	професійне мислення; майстерність; творче мислення; схильність до творчих форм діяльності; творчість; активність, ініціативність; прагнення нововведень; вміння приймати творчі необхідні рішення без зволікання; вміння виявляти творчість, активність, ініціативність; оперативність мисленневих процесів (гнучкість, швидкість, самостійність, послідовність, критичність мислення)
Педагогічна синергетика	контактність; організованість; дисциплінованість; здатність до взаємодії і співпраці; усвідомлення й оцінка професійних стосунків, ставлення до колег по професії; усвідомлення колективного (соціального) характеру професійної діяльності; професійна самоорганізація відповідно до вимог професійного середовища; безконфліктне співробітництво; діалогічність; комунікабельність; врівноваженість; самокритичність; оптимізм; культура спілкування
Педагогічна соціологія	відповідальність, сумлінність, дисциплінованість, толерантність, відчуття обов'язку, контактність, товариськість, емпатія, інтерес до людей, здатність приваблювати людей, слухати, розуміти і переконувати людей; соціальна зрілість; стійкість професійного вибору; здатність до адаптації у соціумі та самореалізації в легітимній діяльності; свідомо трудова дисципліна, взаємодопомога, готовність до праці для загальної користі; творчий підхід до праці; працелюбність

Професійна діяльність морського офіцера має соціотехнічний характер і є, за своєю суттю, управлінською, що пов'язане з професійним самовизначенням і розвитком професійно значущих якостей; особистісним самовизначенням, що включає формування системи особистісних смислів і ціннісних орієнтацій;

засвоєнням соціальних норм і цінностей, які в майбутньому мають вплив на професійну діяльність [17, с. 21].

Дослідження проблем, пов'язаних з формуванням професійних якостей майбутніх судноводіїв, провели автори [8; 21; 37; 112; 114; 181; 187; 211], які розглядали цей феномен у контексті організації освітнього процесу на основі компетентнісного та культурологічного підходів.

Досліджуючи проблему формування професійно значущих якостей майбутніх суднових офіцерів у процесі вивчення суспільно-гуманітарних дисциплін, М. Бабишена професійно значущі якості майбутніх суднових офіцерів характеризує «як багаторівневе утворення особистості в результаті навчально-професійної підготовки до практичної діяльності, яке об'єднує в собі когнітивний, мотиваційний, емоційно-вольовий компоненти: знання, вміння, навички, особистісні якості, адекватні до вимог професійної діяльності» [8, с. 8]. Дослідниця вказує, що професійно значущі якості майбутніх суднових офіцерів є підґрунтям їх фахової діяльності та особистісної реалізації. Чільне місце у цьому посідають: індивідуально-особистісні якості – гнучкість, глибина, швидкість перебігу психічних процесів, прояви темпераменту, здатність до аналізу і синтезу, перспективність та гнучкість мислення, адаптивність, оперативність; когнітивні якості – здатність до засвоєння навчального матеріалу, отримання знань, умінь і навичок у процесі навчальної діяльності, розуміння їх практичної спрямованості; комунікативні якості – здатність до взаємодії; здатність працювати в міжнародному середовищі та в команді; моральні – дотримання етико-деонтологічних норм, гуманізм, справедливість, порядність, толерантність, компромісність, здатність довіряти і викликати довіру, доброзичливість, інтелігентність, людяність, оптимізм, принциповість, професійна гідність; емоційно-вольові – самоконтроль, критичність, відповідальність, емоційна стійкість; організаторські – готовність до організації професійної діяльності в екстремальних ситуаціях та умовах, евристичне бачення розв'язання професійних завдань; креативність, лідерські якості, здатність працювати самостійно і в

команді, ініціативність, прагнення самореалізації, здатність до мотивації прийнятих рішень.

М. Мусоріна, у дослідженні формування технічної компетентності майбутніх фахівців судноводіння у процесі навчання технічних дисциплін, визначає, що майбутній судноводій має володіти знаннями лоції, технічних засобів судноводіння, з основ морехідної астрономії та метеорології; до того ж, безпосередньо займаючись справами, які відносяться до технічного обладнання та відповідаючи за безпеку людей і цілісність вантажів на борту, судноводії повинні характеризуватися зразковим технічним мисленням, вмінням оперативно здійснювати розрахунки, характеризуватися міцним фізичним здоров'ям і точним та практично ідеальним окоміром. Також, до професійно важливих якостей кваліфікованого судноводія, вона відносить організаторські здібності, уважність, витривалість, акуратність та почуття відповідальності [114, с. 30].

За даними експертної оцінки професійно важливих якостей судноводіїв О. Мітракова визначила такі групи професійних якостей [112]:

- відповідальність: почуття обов'язку, вміння тримати слово та відповідати за свої вчинки, обов'язковість;
- професійні ЗУН: знання, вміння та навички з навчальних предметів за спеціальністю;
- витримка: самовладання, стриманість у прояві почуттів, самоконтроль, самоорганізація, терплячість у тривалих та кропітких справах, сила волі;
- дисциплінованість: старанність, вміння підпорядковуватися, зібраність, підтягнутість, самодисципліна, слідування приписам, розпорядку дня;
- швидкість мислення: вміння швидко, чітко орієнтуватися та діяти в мінливих умовах, швидкість прийняття рішення та дій;
- моральні якості: совість, справедливість, принциповість, почуття обов'язку, гуманність, визнання правових норм;
- комунікативні здібності: вміння орієнтуватися у незнайомому соціальному середовищі, відчувати ситуацію, оцінювати обстановку, колективізм, здатність розуміти іншу точку зору;

- уміння приймати рішення: рішучість, здібність діяти самостійно, сьогочасно, сміливо та обгрунтовано у незвичайних ситуаціях, уміння йти на ризик;

- наполегливість: завзятість у досягненні мети, здібності не відступати перед труднощами, уміння настояти на своєму;

- інтерес до праці: працьовитість, прагнення до ефективності, витривалість, працездатність.

Н. Черненко розглядала процес формування професійно важливих якостей робітників морського транспорту в межах загальнопрофесійної післядипломної підготовки за умови реалізації андрагогічного підходу. Грунтуючись на висновках учених про те, що оптимальна кількість якостей, котра забезпечить можливість планомірного й ефективного їх формування у процесі навчання майбутнього фахівця, складає п'ять – сім якостей, та на підставі результатів аналізу анкетування слухачів і викладачів, вченою встановлено комплекс професійно важливих якостей, якими має володіти робітник морського транспорту. Найактуальнішими професійно важливими якостями робітника морського транспорту визначено:

- інтерес до професії;

- прагнення до особистісного та професійного самовдосконалення;

- вимогливість до себе;

- відповідальність за результати своєї праці;

- стійкість у стресових ситуаціях, уважність і неконфліктність [211, с. 8].

Сутність феномена «професійна діяльність морського офіцера», за твердженням Н. Бобришевої, визначається як трудова діяльність, яка потребує від морського офіцера спеціальних знань, умінь, навичок та особистісних якостей як показника його придатності до означеної діяльності в полікультурному середовищі [21]. Авторка на основі контент-аналізу міжнародних морських документів, що стосуються підготовки морських офіцерів, монографій та дисертацій останніх років, присвячених підготовці морських офіцерів, сучасних наукових публікацій, що стосуються деяких аспектів підготовки морських

спеціалістів до професійної діяльності у полікультурному середовищі визначила найбільш поширені у проаналізованих документах особистісні якості, якими має оволодіти морський офіцер для ефективної професійної діяльності у полікультурному середовищі (таблиця 1.2) [22, с. 229-267].

Таблиця 1.2

Перелік найбільш значущих якостей для здійснення ефективної професійної діяльності у полікультурному середовищі за даними наукових досліджень (за Н. Бобришевою)

№ з/п	Одиниці аналізу	Кількість наукових праць та міжнародних документів		Примітка
		кількість	значення у %	
1.	толерантність	49	90,7	синонім – культурна терпимість (tolerance)
2.	комунікабельність	42	77,8	синонім – комунікативність (communicative)
3.	емпатія	23	42,6	синоніми – співчуття до інших (empathy, sympathy)
4.	доброзичливість	9	16,7	синонім – доброта (gentles, kindness)
5.	гнучкість	7	12,9	у значенні швидка адаптація до спілкування з новими культурами (cultural flexibility)
6.	емоційна рівновага	6	11,1	синонім – самоконтроль (emotional balance)

Л. Герганов вказує, що «особливістю роботи моряка є необхідність приймання ним рішень в обмежений час за відсутності інформації, з приводу чого він має володіти швидкістю реакції, миттєво знаходити вірне рішення в складній ситуації. Судновий персонал відчуває постійний вплив цілої низки несприятливих факторів: хитавицю, зміну годинних поясів, зміну температур в кліматичних зонах, вібрацію та інше. Крім цього, він має володіти цілою низкою необхідних

психічних властивостей: тривалістю уваги та вмінням розподіляти її рівномірно на декілька об'єктів, вмінням швидко переключатися з одного об'єкту на інший та концентрувати увагу на головному з них, розвинутим просторовим мисленням, усталеністю психіки й умінням зберігати набуті раніш навички в екстремальних умовах» [37, с. 77].

При формуванні професійних якостей майбутніх судноводіїв необхідно враховувати, що робочий день морського фахівця ненормований, більшість рішень він приймає в умовах дефіциту часу й інформації, підвищеного ризику й відповідальності за судно та підлеглих [72].

I. Сокол у структурному складі професійної компетентності майбутнього судноводія виділяє особистісний компонент, пов'язаний зі здатністю фахівця актуалізувати особистісні якості та внутрішні резерви для виконання професійних обов'язків, до складу яких входять: мотивація до професії судноводія; відповідальність за прийняття рішень і результати праці; здатність до системного бачення морських проблем; здатність до ризику; комунікативність; толерантність; здатність до самовдосконалення і саморозвитку; здатність до рефлексії; працьовитість [181].

Таким чином, аналіз джерельної бази дослідження дозволив дійти висновку, що професійна підготовка морських офіцерів повинна бути спрямована на формування професійних якостей у курсантів, що має великий вплив на прояв людського фактора, кар'єрний зріст, командну згуртованість екіпажу (яка є актуальною в умовах замкнутого середовища), мотивацію, стандарти поведінки, вміння адаптуватися до змін навколишнього середовища.

Відповідно до особливостей професійної діяльності судноводіїв, де управління сучасним морським судном є одним з найбільш складних видів людської діяльності, судноводії виконують функції операторів в системі «людина – техніка», виступають у ролі управлінця (керівника колективом судна), яка зумовлена специфікою функціонування системи «людина – людина» в умовах тривалої часткової соціальної ізоляції [187; 226].

Дослідниця М. Бабишена визначає, що судновий офіцер – це професійно підготовлений фахівець у системі «людина-техніка» та «людина-людина», який контролює функціонування механізмів та займається організацією роботи підлеглих на основі регламентованої документації, котра визначає чіткі межі їх функціональних обов'язків у мікросоціумі [8, с. 8].

Крім того, інноваційний тип прогресу – технологічний, в морський галузі фактично ускладнив працю судноводіїв за рахунок високої інтенсивності праці, значних інформаційних потоків, розширення ділових та міжособистісних контактів, зміни їх характеру [98]. Ці виклики вимагають певних суттєвих вимог до психологічних властивостей та якостей особистості, які необхідні судноводію для виконання професійних задач, підвищенню рівня професіоналізму. Підвищуються також вимоги до якості кінцевої мети підготовки спеціалістів цього профілю, які крім професійної освіти та спеціальних знань повинні мати професійно-психологічну, -етичну, -аксіологічну, -синергетичну, -соціологічну підготовку, що підкреслюється спеціалістами як в галузі психології праці [162], так і в галузі морського транспорту [113].

Отже, під професійними якостями майбутніх судноводіїв ми розуміємо – комплекс характеристик (соціологічні, когнітологічні, психологічні, синергетичні, ноетичні, етичні), які мають відповідати вимогам професії «фахівець морського транспорту» та сприяти її успішному оволодінню в умовах дуальності професійної діяльності «людина-техніка» та «людина-людина».

На основі аналізу професійних якостей у наукових джерелах і врахування особливостей професійної діяльності фахівців морської галузі нами було запропоновано структуру професійних якостей майбутніх судноводіїв (рис. 1.1). Ця структура складається з ієрархічно підпорядкованих підструктур відповідно до психолого-педагогічного та методологічного підходів тлумачення сутності професійно важливих якостей. Зовнішня підструктура включає шість груп професійно важливих якостей: соціологічні, когнітологічні, психологічні, сенергетичні, ноетичні, етичні. Внутрішня підструктура – це складові кожної з груп професійно важливих якостей.

Соціологічні:

- відповідальність: почуття обов'язку, вміння дотримувати слово та відповідати за власні вчинки, обов'язковість;

- інтерес до праці: працелюбність, прагнення до ефективності, витривалість, працездатність.

Когнітивні:

- професіональні ЗУН: володіння знаннями, вміннями, навичками в професії на рівні вимог щодо кваліфікації в певній діяльності;

- комунікативні здібності: вміння орієнтуватися в незнайомому соціальному середовищі, відчувати ситуацію, оцінювати обстановку, колективізм, здатність зрозуміти іншу точку зору.

Психологічні:

- вольові якості: витримка та самовладання, стриманість у прояві почуттів, терпіння в тривалих та кропітких справах, сила волі;

- критичність розуму (вміння приймати рішення): рішучість, здібність діяти самостійно, своєчасно, сміливо та обґрунтовано в незвичайних ситуаціях, вміння йти на ризик;

- наполегливість: наполегливість у досягненні мети, здібність не відступати від труднощів, вміння настояти на своєму.

Сенергетичні:

- дисциплінованість: зібраність, підтягнутість, самодисципліна, додержуватися режиму та розпорядку дня;

- професійна самоорганізація відповідно до вимог професійного середовища;

- самокритичність та самоконтроль.

Ноетичні: оперативність мисленневих процесів (швидкість мислення): вміння швидко, чітко орієнтуватися та діяти в мінливих умовах, швидкість прийняття рішення та дій.

Етичні: стійкість морально-духовних і соціально-моральних орієнтацій: совість, справедливість, почуття обов'язку, гуманність, визнання правових норм.



Рис. 1.1 Структура професійних якостей майбутніх судноводіїв

Ці групи в єдності відображають провідні функції професійної діяльності майбутніх судноводіїв: пізнавально-планувальну, організаційно-виконавську та самоосвітню.

Таким чином, аналітичний огляд філософської, соціологічної, психологічної, педагогічної та фахової літератури, нормативно-правових актів та інших матеріалів, аналіз якості фахової підготовки майбутніх судноводіїв до

виконання професійних обов'язків з урахуванням сучасних і перспективних вимог дозволив: визначити сутність професійних якостей майбутніх судноводіїв як комплекс характеристик майбутнього фахівця морського транспорту (соціологічні, когнітивні, психологічні, сенергетичні, ноетичні, етичні), які мають відповідати вимогам цієї професії та сприяти її успішному оволодінню в умовах дуальності професійної діяльності «людина-техніка» та «людина-людина»; розробити структуру професійних якостей майбутніх судноводіїв, яка складається із зовнішньої та внутрішньої підструктур, що обумовлено здобутками філософії освіти, професійної педагогіки та педагогічної психології.

Тому виникає необхідність розробки методологічного підґрунтя сучасного педагогічного процесу зорієнтованого на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв.

1.3. Методологічні підходи формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки

Методологія – наука про головні підходи, принципи побудови, форми і способи пізнання та зміни навколишнього світу [85; 161]. Загалом, предмет методології педагогіки вищої школи визначають як процес пізнання навчально-виховного процесу, а також визначення принципів побудови, форм, методів і способів пізнання педагогічної діяльності [85]. Методологія вивчає типи та рівні педагогічних досліджень у їхніх взаємозв'язках, співвідношення якісних і кількісних характеристик під час опису процесу навчання й виховання, професійної, спеціальної, морально-психологічної і психологічної підготовки, а також розглядає питання прогнозування шляхів розвитку педагогіки [161]. Тому теоретико-методологічні положення педагогіки постають базою, головним підґрунтям у виборі моделі, алгоритму та технології фахової підготовки студентів та відповідно формування їх професійних якостей.

Найбільш загальною основою методології пізнання є філософія. Методологічні функції виконує вся система філософського знання. Г. Васянович

зазначає, що сучасна філософія освіти охоплює три сфери фундаментальних досліджень: онтологію, епістемологію та аксіологію освіти [29]. Онтологія освіти методологічно в zasadничує такі фундаментальні педагогічні теорії, як педагогічна антропологія, педагогічна психологія, педагогічна етика і педагогічна естетика. Аксіологія освіти фундує педагогічну аксіологію та педагогічну акмеологію. У свою чергу, епістемологія освіти стає теоретико-методологічною основою педагогічної герменевтики, педагогічної когнітології та педагогічної ноетики. Ми дотримуємося думки вченого, що концептуальні положення цих фундаментальних педагогічних теорій є підґрунтям формування професійних якостей майбутніх фахівців будь-якої галузі. Це дозволило нам екстраполювати теоретичні основи філософії освіти за Г. Васяновичем на визначення засадничих положень формування професійних якостей майбутніх судноводіїв, якими є [46]:

1. Навчально-освітньо-виховні імперативи педагогічної антропології – освітній процес спрямовується на суб'єкт-суб'єктне формування у майбутніх судноводіїв духовності, самостійності, відповідальності, духовно-розумної принципності та почуття власної гідності (зокрема національної), творчої активності, аналітичного та синтетичного мислення тощо.

2. Фундаментальні категорії педагогічної герменевтики – розуміння в його глибинно-ноологічному смислі як цілісний спектр духовно-розумних, морально-духовних, духовно-естетичних, творчо-вольових і смислотворчих здатностей та якостей майбутнього судноводія.

3. Базові поняття педагогічної акмеології – зрілість, професійна діяльність, вершина майстерності, професіоналізм, а також закономірності та технології самоактуалізації та саморуху до вершин професійної зрілості й майстерності.

4. Категоріальні конструкти педагогічної аксіології – цінності, ціннісні орієнтації, ціннісне ставлення, ціннісна свідомість, ціннісна установка як сутнісних сил особистості, її інтелектуального, морального, творчого потенціалу, що виражається у здатності вільно орієнтуватися в складних соціальних і професійних ситуаціях, обирати, здійснювати інноваційні процеси [3].

5. Ноологічний категоріально-структурний синтез педагогічної ноетики – формувати професійне розуміння-уміння-мислення, спрямовувати курсанта на майбутню творчість-майстерність-діяльність, використовуючи ціннісно-смыслову орієнтацію і ціннісно-смысловий вибір.

Окреслені положення у філософському аспекті дозволяють визначити низку методологічних підходів до формування професійних якостей майбутніх судноводіїв (системний синергетичний, особистісно-діяльнісний, компетентнісний, ресурсний) та сприяють реалізації ідей гуманізації, демократизації фахової підготовки фахівців морської галузі.

Згідно нової системно-синергетичної концепції педагогіки (В. Кремень) сутність усіх педагогічних явищ і процесів становить системний синергетичний підхід; кожна педагогічна система розглядається і розуміється як синергетична цілісність; джерелами і рушійними силами розвитку педагогічних систем є не суперечності, не боротьба, не заперечення заперечення, а синергетизм цих систем та їх взаємодія як внутрішня, так і зовнішня; педагогічні системи, по суті, є антропологічними, оскільки мають об'єктивне призначення – забезпечити формування людини як особистості й оволодіння нею системною культурою людинознавства, виробленою попередніми поколіннями, що дає їй життєві смисли і цілі, орієнтири в її розвитку; особистість у педагогічному процесі розглядається як синергетична система, що саморозвивається [88, с. 15].

Поняття «система» (від гр. *sistema* – ціле, що складене з частин) означає цілісність, яка являє собою єдність закономірно розташованих і взаємопов'язаних частин [197–199].

У теорії системного підходу система розглядається як множина елементів, які пов'язані між собою певними відносинами, або як цілісність, утворена завдяки зв'язкам між компонентами, що володіє власними інтегративними властивостями. Основними ознаками системи є наявність: відносно ізольованих компонентів; зв'язків між цими компонентами; певного рівня цілісності, завдяки чому система одержує інтегративний результат; зв'язок з іншими системами. У системі важливу роль відіграють зв'язки, які забезпечують об'єднання компонентів системи. Ці

зв'язки настільки суттєві, що зміна одного з компонентів викликає зміни інших, а часто і системи загалом. Кожна система є компонентом іншої системи більш високого рівня. Як зазначав В. Афанасьєв, ніяка система не ізольована, великою кількістю пут вона пов'язана із найрізноманітнішими системними і несистемними утвореннями. Елементи системи, зв'язки і відносини забезпечують існування, функціонування і розвиток системи [7]. Це ті зв'язки, що синтезують нову якість, яка властива об'єкту як цілісному утворенню. Сутність об'єкта визначається своєрідністю його внутрішньої структури, яка характеризує стійкість утворення, що несе якісну визначеність системи, зберігає себе при всьому різноманітті конкретних варіантів її існування, тобто є інваріантом системи [5; 82; 96; 224].

Система діє, розвивається у зовнішньому відносно неї самої середовищі, пов'язана з ним великою кількістю комунікацій [7, с. 35]. Система як цілісність забезпечує своє існування за допомогою самоуправління, а за допомогою управління вона виконує функції, які визначені системою вищого порядку. Загальноприйнятими системними принципами є: цілісність (дає змогу розглядати одночасно систему як єдине ціле і водночас як підсистему для вищих рівнів); ієрархічність будови (наявність безлічі елементів, розташованих на основі підпорядкування елементів нижчого рівня елементам вищого рівня); структуризація (дає можливість аналізувати елементи системи і їхній взаємозв'язок у межах конкретної організаційної структури); множинність (використання кібернетичних, економічних та математичних моделей для опису окремих елементів і системи загалом); системність (властивість об'єкта володіти всіма ознаками системи) [120, с. 160].

Системний підхід у педагогіці «спрямований на розкриття цілісності педагогічних об'єктів, виявлення в них різноманітних типів зав'язків та зведення їх в єдину теоретичну картину» [143, с. 317]. Методологічна специфіка системного підходу полягає в тому, що метою дослідження є вивчення закономірностей і механізмів утворення складного об'єкта з певних складових [96, с. 5].

Освіта включає навчання, виховання і розвиток особистості, тобто діяльність, що має складну структуру та утворює систему. У кожному з цих головних компонентів освіти також можна виділити певні складові. Окрім того, їх взаємозв'язки, по суті, характеризують складні педагогічні явища [214]. Провідними у вирішенні проблем вищої професійної освіти фахівців морського транспорту є розгляд досліджуваного феномену системи з опорою на положення теорії систем як методологічного вчення загальнонаукового рівня [212].

Термін «синергетика» був уведений у науковий обіг у 1972 р. Г. Хакеном і означає узгодженість, взаємодію [206]. Синергетика вивчає виникнення нових якостей в цілому, яке складається зі взаємодіючих об'єктів (теорію самоорганізації складних систем) [67, с. 811].

Л. Марцева зазначає, що у роботах із синергетики виділяють три ідеї: нелінійність (можливість кількох варіантів розвитку системи), відкритість (обмін речовиною, енергією, інформацією), когерентність (узгодженість взаємодії елементів, що проявляється в масштабі всієї системи). Триєдність створює цілісність, яка перебуває в динамічній рівновазі [106].

В. Буданов, розглядаючи концепцію природничо-наукової освіти у контексті еволюційно-синергетичного підходу, вказує, що синергетика є методологічною основою для прогностичної та управлінської діяльності в сучасному світі, орієнтованою на пошук визначених універсальних законів еволюції, відкритих нерівноважних систем будь-якої природи. З використанням ідей синергетики, по-перше, стає очевидним, що складноорганізованим системам не можна нав'язувати шляхи їх розвитку; по-друге, кожна складноорганізована система має, як правило, не єдиний, а безліч власних, таких, що відповідають її природі, шляхів розвитку; по-третє, хаос може бути механізмом самоорганізації і самопобудови структур, видалення зайвого [26, с. 17].

Дослідники теорії систем та синергетики формують в узагальненому вигляді положення синергетичного підходу таким чином: 1) більшість природних систем – системи відкритого типу, між якими відбувається обмін енергією, речовиною, інформацією; 2) усі системи складаються з постійно флюктуючих

підсистем; 3) основним елементом системи є людина як особистість, як індивідуальність; у відкритій суспільній системі людська індивідуальність виступає як основа суспільних зв'язків [216].

Головна суперечність розвитку синергетичних систем, до яких відносять і освіту, полягає у взаємодії двох основ: того, що створює нові структури, і протилежного, яке їх розмиває – дисипативного або хаотичного. Різні форми розв'язання цієї суперечності зумовлюють існування й розвиток усіх явищ. Так, урівноваження їх взаємодії – існування якісної незмінності системи протягом певного часу; постійна різниця результату їх взаємодії – еволюційний етап розвитку певної системи; вихід цієї взаємодії за певну міру – швидкий біфуркаційно-хаотичний (революційний) злам колишньої структури [106].

На думку В. Кременя, «педагогічна синергетика дає можливість по-новому підійти до розроблення проблем розвитку педагогічних систем і педагогічного процесу, розглядаючи їх насамперед із позиції відкритості, співтворчості та орієнтації на саморозвиток» [88, с. 4]. Підставою для застосування синергетичного підходу до вирішення педагогічних проблем є відкритий характер освітніх систем.

На засадах синергетичного підходу можна оптимізувати й вирішення головного завдання сучасної освіти – формування особистості, що характеризується поєднанням індивідуальних потреб з загальними суспільними інтересами [67, с. 813]. Зазначимо, що Національна стратегія розвитку освіти передбачає врахування синергетичного підходу до середовищних можливостей навчання як інновацію, яка полягає у взаємодоповненні суміжних середовищ: особистісного, етнокультурного (в т. ч. родинного) та ІКТ-середовища навчального закладу [116, с. 28].

Нова системно-функціональна теорія змісту педагогічної діяльності розглядається як реалізація системи педагогічних функцій при вирішенні конкретних навчально-виховних завдань. До таких функцій належать: діагностична, цільової орієнтації, планування, організаторська, мобілізаційно-спонукальна, комунікативна, формувальна, контрольна-аналітична, оцінна,

координації та корекції, удосконалення. Всі вони утворюють синергетичну цілісність.

Як зазначає В. Кремень, з позиції системного підходу педагогічна діяльність – це синергетична система, яка підкоряється законам системного синергетизму, якими є: закон систем, закон гармонії, закон системогенезу, закон розвитку і саморозвитку, закон відповідності, закон синергетизму [88, с. 16].

Отже, системний синергетичний підхід уможлиблює розгляд процесу формування професійних якостей майбутніх судноводіїв як достатньо самостійної підсистеми, що відповідає основним елементам педагогічної системи (мета, завдання, зміст, форми, методи, засоби навчання, результат тощо), визначаючи при цьому її властивості та характеристики. Доцільно зазначити, що означена система цілеспрямована на результат (сформованість професійних якостей майбутніх судноводіїв). Також, цей підхід гуманістичний за своєю сутністю, набуває в вищій професійній освіті фахівців морського транспорту все більшого значення: створює умови до стимулювання самостійного розвитку особистості моряка, побудови індивідуальної освітньої траєкторії, розгортання світогляду до розуміння наукової картини світу, навчає самоорганізації внутрішнього світу людини, переорієнтації освітнього мислення.

Застосування системного синергетичного підходу щодо формування професійних якостей майбутніх судноводіїв реалізується нами в таких аспектах [46; 52]:

- професійна підготовка майбутніх судноводіїв є відкритою системою, тобто складається з підсистем, між якими відбувається постійний обмін інформацією;
- структура професійних якостей майбутніх судноводіїв розглядається як сукупність функціонально пов'язаних елементів;
- формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у закладах вищої морської освіти розглядається як підсистема нижчого порядку, яка обмінюється інформацією та взаємодіє з іншими підсистемами системи професійної підготовки.

- учасники освітнього процесу постають відкритими саморегулюючими, самодетермінованими системами, які прагнуть до розвитку суб'єктності.

Особистісно-діяльнісний підхід передбачає орієнтацію в конструюванні й реалізації педагогічного процесу на особистість як ціль, суб'єкт, результат і головний критерій його ефективності. Цей підхід наполегливо вимагає визнання унікальності особистості, її інтелектуального й морального потенціалу, права на повагу. Водночас припускає опору в освіті на природний процес саморозвитку задатків і творчого потенціалу особистості, створення для цього відповідних умов [24; 128; 133; 168].

Дослідник В. Беліков сформулював основні положення особистісно орієнтованої освіти таким чином [16]:

- забезпечення розвитку особистості через організацію її діяльності;
- єдність взаємозв'язку і взаємопереходу особистісної та предметної сторін діяльності;
- підпорядкування освіти на кожному рівні розвитку особистості її інтересам і здібностям;
- формування уявлення про навчально-пізнавальну діяльність як особистісно значущу.

І. Якиманська вважає, що проектування особистісно орієнтованої системи навчання передбачає: визнання учня основним суб'єктом процесу навчання; визначення мети проектування – розвиток його індивідуальних здібностей; визначення засобів, що забезпечують реалізацію поставленої мети за допомогою виявлення і структурування суб'єктного досвіду учня, його спрямованого розвитку в процесі навчання; розроблення навчальних програм і технологій навчання, які забезпечують індивідуальний розвиток особистості [225, с. 12].

Тому особистісний підхід полягає в орієнтації освітнього процесу на особистість як мету, суб'єкт, результат і головний критерій її ефективності [16]. Сформувати гармонійну особистість – це означає створити сприятливі психолого-педагогічні умови для реалізації та сформувати емоційно-ціннісне ставлення до світу шляхом організації різних видів діяльності [157]. Таким чином, проблема

діяльності пов'язана з проблемою розвитку особистості, яка і формується, і проявляється, і вдосконалюється в діяльності [106].

Під діяльністю розуміють процес активної, свідомо регульованої взаємодії людини з навколишнім середовищем. До основних особливостей діяльності належать її суспільний характер і цілеспрямованість – діяльність людини є свідомою, об'єднана метою, до якої людина прагне, виконуючи певну діяльність. Ефективний розвиток особистості можливий лише у процесі оволодіння навколишньою дійсністю, досвідом попередніх поколінь, культурою, власним позитивним досвідом суспільних відносин. Це можливо тільки через активну діяльність (О. Леонт'єв [97], С. Рубінштейн [159] та ін.).

Л. Марцева вважає, оскільки діяльність – основа розвитку особистості, доцільно говорити про особистісно-діяльнісний підхід, основним положенням якого є визнання провідної ролі діяльності у процесі навчання особистості, в тому числі професійного [106].

У філософському енциклопедичному словнику поняття діяльності визначається як специфічна людська форма «активного ставлення до навколишнього світу, зміст якої складає його доцільна зміна і перетворення» [198, с. 151].

О. Леонт'єв вказує, що діяльність завжди спрямована на перетворення того чи іншого предмета (частини) навколишньої дійсності. Окреслення структури і визначення виду діяльності можливе тільки при чіткому визначенні її предмета. Основні ознаки діяльності – цілеспрямованість, перетворювальний характер, структурність, а також суспільний характер, плановість, тривалість [97].

Виходячи з діяльнісної теорії, засвоєння знань і формування адекватної їм системи дій є єдиним взаємопов'язаним процесом. Знання завжди засвоюються через включення їх в ту чи іншу діяльність (Н. Талізїна [188]). Вони або є об'єктом пізнавальної діяльності, або складають її орієнтаційну основу. Застосування знань для вирішення як практичних, так і теоретичних професійних завдань забезпечує усвідомлення оволодіння ними. Таким чином, діяльнісний підхід передбачає, що засвоєння професійних знань має відбуватися як процес їх

застосування для вирішення теоретичних і практичних завдань, в якому знання є або об'єктом пізнавальної діяльності, або складають її орієнтовну основу.

Одним з видів діяльності є навчально-пізнавальна. «Учіння – це специфічний вид діяльності, в якій суб'єкт під впливом певних зовнішніх факторів і результатів власної діяльності опановує соціальний досвід, знання, формує погляди, світогляд в цілому і в результаті змінює свою поведінку, психічні процеси, властивості та якості особистості» [128, с. 90]. Предмет цієї діяльності – соціальний досвід, знання. Для професійної підготовки, на думку науковців, провідною є навчальна і пізнавальна діяльність, спрямована не тільки на формування індивідуальності, а й на всі інші види діяльності. Процес навчальної діяльності ґрунтується на принципі змістовного узагальнення, коли загальні знання передують знанням часткового та конкретного характеру, тобто вивчення певного розділу має починатися з ознайомлення учнів (студентів) із загальними абстрактними основами цього розділу знань, які в процесі їх розгортання поступово збагачуються конкретними фактами. Навчальна діяльність універсальна і виконується людиною протягом усього життя. По суті – це друга професія кожної людини; від уміння реалізувати навчальну діяльність багато в чому залежить її просування в обраній справі. Головним компонентом навчальної діяльності є навчальні завдання, які включають потреби, мотиви, мету, навчальні дії, умови досягнення мети (самоконтроль і самооцінка), результат.

Отже, відповідно до нашого дослідження особистісно-діяльнісний підхід спрямований на реалізацію індивідуальних траєкторій професійної підготовки майбутніх судноводіїв, методів самопроекування і самоконтролю на основі актуалізації механізмів самореалізації, самовиховання, необхідних для неперервного професійно-особистісного розвитку. Особистісно-діяльнісний підхід, таким чином, дає можливість по-новому підійти до вирішення проблеми оптимально ефективного засвоєння знань, формування умінь та їх застосування, раціонального співвідношення теорії і практики у професійній підготовці судноводіїв. На його основі будуються інші наукові підходи до професійної освіти, зокрема компетентнісний [106].

Компетентнісний підхід передбачає орієнтацію на такі цілі-вектори освіти: здатність до навчання, самовизначення (самодетермінація), самоактуалізація, соціалізація, розвиток індивідуальності особистості. Компетентнісний підхід дозволяє формувати зміст освіти з урахуванням характеристик результату освітньої діяльності «на виході», де компетентність є запланованою метою. Компетентність – реально сформовані особистісні та професійні якості, тобто інтегральна характеристика тієї особистості, яка володіє всіма потрібними компетенціями [173; 209].

Методологічні та теоретичні аспекти компетентнісного підходу та його інтерпретації на практиці знайшли відображення в роботах таких зарубіжних дослідників, як Е. Зеєр [73], І. Зимня [75], Н. Кузьміна [92], А. Маркова [104; 105], Р. Міллс [111], Дж. Равен [150], А. Хуторський [209] та ін. Дослідженням професійної компетентності займалися В. Безпалько [18], Б. Гершунський [38–40], Г. Селевко [163] та ін. Українські дослідники професійної освіти (В. Андрущенко [4; 5], Р. Гуревич [55], І. Зязюн [77], В. Кремень [89; 90], Н. Ничкало [117–119], С. Сисоєва [172] та ін.) наголошують, що майбутня професійна діяльність є джерелом змісту та форм професійної освіти, компонентами якої є наукові знання, способи діяльності (вміння та навички), проблемні ситуації, здатність особистості до творчої діяльності як результат її професійної підготовки. Компетентність визначає ступінь практичної реалізації професійних знань та особистісних якостей фахівця.

«У зміст освіти включаються дисципліни, що формують більшою мірою компетентність у контексті майбутньої професійної діяльності, яка має міждисциплінарний, інтегрований характер, що дозволяє готувати випускників до діяльності в динамічно мінливих умовах професійного середовища» [106, с.55].

Погоджуємося з Л. Марцевою, що «компетентнісний підхід дозволяє оптимізувати професійну підготовку шляхом створення найбільш доцільних (оптимальних) алгоритмів / технологій навчання. Ці технології спрямовані на підвищення ефективності технічної освіти (скорочення часу і зусиль викладачів і студентів для набуття конкретної компетенції та цілісної компетентності). Самі

технології також можуть мати багаторівневий характер і забезпечувати підвищення творчого потенціалу та інших характеристик усіх суб'єктів професійної підготовки. Для створення оптимальних технологій у межах компетентнісного підходу доцільно використовувати методи проектування, орієнтовані на формування комплексу професійних компетенцій, пов'язаних нормами професійної поведінки та ціннісно-смісловим ставленням до своєї професії. Компетентнісно орієнтована освіта реалізує в педагогічній практиці компетентнісну модель професійної підготовки – такий проект системи освіти, де основним результатом є професійно орієнтовані та ключові компетенції випускника» [106, с. 55–56].

Таким чином, компетентнісний підхід до підготовки майбутніх судноводіїв підсилює практичну орієнтованість освіти, підкреслює роль досвіду, встановлюючи підпорядкованість знань умінням, акцентує увагу на результатах освіти, розглядаючи їх як систему компетенцій, готовність людини вирішувати життєві й професійні проблеми, діяти в різних проблемних ситуаціях. Це дозволяє підвищити рівень підготовленості випускників до самостійної практичної діяльності, а також покращити зв'язок освіти з потребами виробництва.

Аспекти ресурсного підходу розкрито в працях Т. Цецоріної [210], В. Лозової [99], О. Ігнатюк [81], Т. Рогової [154] та ін. Науковці визначають, ресурсний підхід як сукупність умов і засобів, необхідних для реалізації потенційних можливостей людини та відмічають, що сьогодні в суспільній свідомості формується концепція управління людськими ресурсами. Її актуальність у педагогічній науці пояснюється тим, що вона передбачає вивчення та практичне розв'язання проблеми формування та супроводу професійного розвитку людини шляхом раціонального використання морального, інтелектуального й професійного потенціалу особистості. Тому в ресурсному підході розглядають, переважно, структурні компоненти, що входять у поняття особистісного та людського потенціалів, тобто засоби, властивості самої особистості.

У вузькому сенсі «ресурси» розуміють як елементи самоорганізації, саморегуляції діяльності та поведінки. У найбільш традиційному варіанті ресурси розглядаються як особистісні якості, які незалежно від специфіки діяльності визначають успішність особистості [81; 106; 154; 210].

Науковці Р. Акбашева [1], З. Аллаяров [2], Б. Гершунський [39] відносно особистості виділяють зовнішні та внутрішні ресурси.

Ресурсами називають зовнішні (засоби й умови навчального середовища) і внутрішні (індивідуальні, особисті) можливості. У багатьох дослідженнях ці ресурси позначають як середовищні (соціальні) та особистісні.

Зовнішні ресурси соціально-економічного, культурного, освітнього середовища забезпечують організацію професійної підготовки в комфортних умовах, реалізацію завдань активного навчання, оптимальну динаміку працездатності, урахування рівня самопочуття студентів у навчальному режимі. До них можуть бути віднесені педагогічні кадри, матеріальне забезпечення, засоби масової інформації, бібліотечні фонди, технічні засоби, Інтернет тощо.

У системі внутрішніх індивідуальних ресурсів особистості студента виділяють підсистеми біогенетичних, фізіологічних, психологічних і професійних ресурсів. Виявлення індивідуальних ресурсів кожного студента, прогнозування їх змін і створення умов для реалізації індивідуальних можливостей є основою взаємодії викладацького складу і студентського колективу під час цілеспрямованого формування майбутніх фахівців [6, с. 116].

Біогенетичні ресурси особистості пов'язані зі спадковістю. До фізіологічних ресурсів можна віднести особливості будови організму, фізичну тренуваність людини, витривалість, біомеханічні характеристики, стан здоров'я, вік, стать тощо. Фізична витривалість забезпечує працездатність в умовах навчального процесу, адаптацію до професійного середовища і стійку працездатність, швидке відновлення після несприятливих впливів [60]. До психологічних ресурсів належать: рівень інтелектуального розвитку (інтелектуальні ресурси), особливості емоційної сфери, вольові, мотиваційні характеристики та ін. Професійні ресурси включають потенційні акмеологічні елементи, які після досягнення певного рівня

розвиненості трансформуються в акмеологічні здібності, наприклад: досягнення студентом максимально високого ступеня кваліфікації, можливого для певного рівня підготовки; здатність передбачати ситуації нерівноважних станів, точки біфуркації у своєму професійному розвитку; вміння знаходити принципово нові способи інтенсифікації та оптимізації власної підготовки тощо. До внутрішніх ресурсів відносять також інтелектуальні, когнітивні, емоційні, вольові, мотиваційні, темпераментальні та інші особливості, характеристики особистості [64, с. 54; 105, с 98].

У процесі фахової підготовки на засадах ресурсного підходу враховують такі важливі аспекти:

- освітнє середовище є сукупністю об'єктивних ресурсів, що знаходяться поза особистістю та необхідні для оптимізації навчання;

- освітнє середовище – це сукупність умов, організованих адміністрацією закладу, педагогічним колективом з метою створення оптимальних можливостей для всебічного розвитку особистості;

- велике значення мають індивідуальні особливості студента, які він сам визначає і використовує як засобів досягнення потрібних результатів навчання [106; 152].

Таким чином, ресурсний підхід визначає вибір і використання індивідуальних і середовищних ресурсів як внутрішніх і зовнішніх можливостей майбутнього судноводія у процесі фахової підготовки. Сукупність цих ресурсів варто сприймати і використовувати як засоби оптимізації цього процесу, який з одного боку, спрямований на суттєве розширення можливостей його організації, з іншого боку – на активізацію можливостей саморозвитку студентів.

Отже, філософський рівень методології постає як змістове підґрунтя процесу отримання нового знання, визначаючи методологічні підходи до процесу формування професійних якостей майбутніх судноводіїв й перетворення освітнього процесу відповідно новому результату, а саме розроблення моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв та визначення організаційно-педагогічних умов її функціонування.

Висновки до розділу 1

У розділі розглянуто особливості фахової підготовки майбутніх судноводіїв в умовах сучасності, обґрунтовано сутність та структуру професійних якостей майбутніх судноводіїв, визначено методологічні підходи формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

Виявлено, що термін «підготовка» вживають у двох значеннях: по-перше, як формування готовності майбутнього спеціаліста до виконання майбутніх завдань; по-друге, як готовність – наявність компетентності для виконання поставлених завдань. Тобто у процесі підготовки майбутнього спеціаліста мають відбуватися зміни зовнішніх та внутрішніх умов існування системи (освітнього середовища та її суб'єктів), зокрема професійної. Професійна підготовка пов'язується зі специфікою завдань розвитку професійних якостей майбутнього спеціаліста в процесі становлення його як професіонала, а отже з досягненням професіоналізму як реалізованої здібності людини взаємодіяти в певній професії (досягнення високого рівня фахово-професійного розвитку).

Визначено, що майбутні судноводії (бакалаври судноводіння) – це особлива група студентів, яких готують працювати в замкненому просторі, відповідати за долі людей, суден, цінних вантажів, та після періоду навчання, бути здатними вирішувати завдання судноводія при самостійному несенні вахти на судні та виконувати обов'язки помічника капітана в межах завдань, пов'язаних з управлінням судна на рівні експлуатації. Відповідно, фахова підготовка має здійснювати вплив на особистість курсантів з врахуванням дуальності професійних якостей обумовлених специфікою функціонування систем «людина – людина» та «людина – техніка».

Встановлено, що «професійна підготовка майбутніх судноводіїв» – це процес оволодіння системою знань, умінь і навичок, професійних та особистісних якостей та досвіду особистості, необхідних для ефективного виконання професійної діяльності з урахуванням необхідних норм і вимог.

На основі аналізу нормативно-правової бази морської освіти, галузевих стандартів напряму підготовки «Морський та річковий транспорт» та вимог міжнародного простору доведено, що у загальній моделі особистості фахівця морської галузі професійні якості займають одне з провідних місць.

У розділі уточнено зміст поняття «професійні якості майбутніх судноводіїв», під якими ми розуміємо комплекс характеристик (соціологічні, когнітологічні, психологічні, синергетичні, ноетичні, етичні), які мають відповідати вимогам професії «фахівець морського транспорту» та сприяти її успішному оволодінню в умовах дуальності професійної діяльності «людина-техніка» та «людина-людина».

На основі аналізу професійних якостей у наукових джерелах і врахування особливостей професійної діяльності фахівців морської галузі було запропоновано структуру професійних якостей майбутніх судноводіїв. Ця структура складається з ієрархічно підпорядкованих підструктур відповідно до психолого-педагогічного та методологічного підходів тлумачення сутності професійно важливих якостей. Зовнішня підструктура включає шість груп професійних важливих якостей: соціологічні, когнітологічні, психологічні, синергетичні, ноетичні, етичні. Внутрішня підструктура – це складові кожної з груп професійно важливих якостей. Ці групи в єдності відображають провідні функції професійної діяльності майбутніх судноводіїв: пізнавально-планувальну, організаційно-виконавську та самоосвітню.

Визначено сукупність методологічних підходів з урахуванням вимог, які уможливають вирішення проблеми формування професійних якостей майбутніх судноводіїв: системний синергетичний, компетентнісний, особистісно-діяльнісний та ресурсний. Визначені методологічні підходи дають змогу розробити модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв та сформулювати організаційно-педагогічні умови її функціонування.

Основні результати розділу відображено в наукових працях автора: [42–44; 46; 51; 52].

РОЗДІЛ 2

ОБҐРУНТУВАННЯ МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІЇВ У ПРОЦЕСІ ФАХОВОЇ ПІДГОТОВКИ

2.1. Критерії, показники та рівні сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв

Планування проведення педагогічного експерименту щодо формування професійних якостей майбутніх судноводіїв передбачало необхідність вирішення низки питань, як-от: з'ясування змісту понять «критерії» і «показники» результативності будь-якого процесу, у тому числі й формування професійних якостей; вивчення досвіду розробки науковцями критеріїв і показників сформованості професійних якостей; обґрунтування критеріїв, показників і рівнів сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки; розробка методики виявлення показників кожного критерію сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв.

У словниках та енциклопедіях [30; 65; 179; 197; 201] критерій визначається як засіб міркування, ознака, на основі якої проводиться визначення або класифікація чого-небудь, мірило оцінки.

Вивчення наукових досліджень щодо формування професійних якостей [8; 124; 174; 200], засвідчило, що рівні та критерії сформованості професійних якостей вченими визначаються як якості, властивості, ознаки об'єкта, що досліджується та дають можливість аналізувати рівень його вдосконалення, розвитку і функціонування, а показники – це кількісні або якісні характеристики сформованості кожної якості або критерію, ознаки об'єкта, що вивчається.

З метою визначення показників сформованості професійних якостей нами проаналізовано наукові дослідження, присвячені діагностуванню професійних якостей майбутніх фахівців (додаток Б). Аналіз даних дозволив зробити висновок, що більшість науковців підходять до вибору критеріїв сформованості професійних якостей з позицій структури професійної діяльності та виділяють

такі якості, що характеризують готовність особистості до виконання професійних обов'язків, хоча і визначають при цьому різні критерії. Також відрізняються назви критеріїв та їхня кількість в системах різних авторів. Рівні у запропонованих системах ідентичні (високий, середній і низький).

Зважаючи на дуальність професії судноводія згідно системам «людина – техніка» та «людина – людина», основні його дії спрямовано на безпечне функціонування судна та екіпажу (рис. 2.1).



Рис. 2.1 Зв'язок професійних якостей з професійною діяльністю майбутніх судноводіїв

Отже, сформованість професійних якостей майбутніх судноводіїв виявляється в особистісній готовності до ефективних дій та реакцій у професійній діяльності.

Аналіз джерельної бази дослідження [66; 79; 93; 103; 122] щодо тлумачення поняття готовність дозволив дійти висновку, що готвність це: положення підготовленості, в якому організм налаштований на дію або реакцію; такий стан людини, при якому він готовий отримати користь з деякого досвіду; стан психічної та фізіологічної готовності до дії або діяльності; настрої і мобілізація на майбутню діяльність; активно-дієвий стан особистості, установка на певну поведінку, мобілізованість сил для виконання завдання; усвідомлена установка на майбутню діяльність, обумовлена високим рівнем розвитку мотиваційних, пізнавальних, емоційних і вольових процесів особистості або колективу, яка

забезпечує успіх майбутньої діяльності; психічний стан, передстартова активізація людини, що включає усвідомлення людиною своїх цілей, оцінку наявних умов, визначення найбільш ймовірних способів дії; прогнозування мотиваційних, вольових, інтелектуальних зусиль, ймовірності досягнення результату, мобілізацію сил, самонавіювання в досягненні цілей.

Готовність до професійної діяльності морських спеціалістів дослідниками визначається як: інтегративна якість особистості, що виявляється у формах активності й дозволяє виконувати відповідні типові завдання професійної діяльності, прогнозувати шляхи підвищення продуктивності роботи у професійному напрямі (М. Кулакова) [95, с. 17]; своєрідний синтез психологічних феноменів та понять на різних рівнях розвитку професіонала, який розвивається на основі засвоєння загальних та професійних знань, формування вмінь та навичок, удосконалення сформованих професійно важливих якостей особистості (Я. Коломінський) [86]; усвідомлена настанова на майбутню професійну діяльність, яка виявляється у вибірковій, прогнозованій активності майбутніх судових механіків на етапі їх підготовки до діяльності (У. Ляшенко) [100, с. 25].

Отже, на наш погляд, розуміння готовності як цілісного утворення характеризується психофізіологічною, емоційно-вольовою, когнітивною мобілізацією особистості в момент її включення в діяльність певної спрямованості. При цьому готовність є властивістю особистості, яка розвивається в результаті накопичення досвіду, який базується на формуванні позитивного ставлення до даної діяльності, усвідомлення мотивів і потреб в ній, об'єктивізації її предмета і способів взаємодії з ним. Емоційні, вольові та інтелектуальні характеристики поведінки особистості в цьому випадку виступають конкретними виразами готовності на феноменологічному рівні.

Істотний інтерес в цьому плані для нашого дослідження представляє визначення В. Даля, який розглядає слово «готовність» як стан чи ознаку готового. Підготовлена людина є не тільки готовою до виконання дії, вона може і бажає її виконати [57, с. 387], що виявляє позитивне ставлення до того чи іншого виду діяльності і актуальності (потреби) включеності в дану діяльність.

Відомо, що готовність людини до певної дії першою чергою залежить від її психологічної установки щодо мети і завдань діяльності, досягнення якої вимагає відповідних зусиль. Установкою в психології вважається зумовлений минулим досвідом стан готовності, схильність індивіда до певної активності або дій в певній ситуації. Іншими словами, це якийсь стан готовності людини до реагування на певну ситуацію.

Окрім того, нами готовність досліджується в зв'язку з особистісними передумовами до успішної діяльності. Цей підхід спрямовано на удосконалення психічних процесів, станів і властивостей особистості, які необхідні для ефективної діяльності.

М. Дьяченко та Л. Кандибович [66] відзначають, що найбільш важливі показники довготривалої готовності пов'язані з мотиваційною сферою особистості, вони відображають потребу успішного виконання поставленого завдання, інтерес як до об'єкту діяльності, так і до способу його здійснення, прагнення до успіху. Іншими показниками готовності, як відзначають вчені, є емоційно-вольові процеси, які виявляються в наявності почуттів, відповідальності, впевненості в своїх діях, вірі в успіх, умінні керувати собою, натхненності, мобілізації всіх сил для вирішення поставленого завдання, в умінні відволіктися від перешкод, долати страх, невпевненість.

Наступним аспектом готовності може виступати змістовно-операційний компонент діяльності. Він пов'язаний з розумінням обов'язків щодо вирішення завдань, проблем і їх сутності, оцінкою їх соціальної значущості, знанням найбільш раціональних і дієвих засобів досягнення цілей, уявленням про достовірні зміни в процесі виконання поставлених завдань. Слід зауважити, що таке розуміння готовності отримало найбільш широке поширення та було прийнято за основу у багатьох дослідженнях щодо її вивчення в площині конкретних видів діяльності.

Діяльність є сукупністю дій, кожна з яких має свою мету. Отже, мета є системоутворювальним чинником дії. Дія є одиницею аналізу діяльності, тому що містить усі її ознаки, а отже, містить акт свідомості – постановку та утримання

мети, спрямованість поведінки. Діяльність є системною якістю сукупності дій. Аналіз діяльності відбувається через аналіз її дій.

У цьому контексті слід зазначити, якщо діяльність підпорядковується мотиву, а дія – цілі, то операція – умовам виконання дії. Діяльність людини постає сукупністю окремих видів діяльності, про які судять за їх мотивами (кожен з них існує у вигляді дій, підпорядкованих цілям), а дії виконуються шляхом операцій, які визначаються умовами досягнення цілей [207].

Дія – це реалізаційний компонент діяльності, спрямований на виконання певного завдання. Основними функціями дії є виконання, регулювання та контроль. Якість дій залежить від рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв, тому ми обираємо квазіпрофесійні дії відповідно судна та екіпажу платформою для виявлення, формування та коригування професійних якостей (таблиця 2.1). Критерії узгоджуються з визначеними групами професійних якостей майбутніх судноводіїв, а саме: мотиваційний (соціологічні та етичні якості), когнітивний (когнітивні якості), діяльнісно-поведінковий (когнітивні, ноетичні та психологічні якості), рефлексивний (синергетичні якості). Окрім того, мотиваційний критерій відображає наявність та рівень розвитку позитивної мотивації до майбутньої професійної діяльності; когнітивний критерій – наявність та рівень знань особливостей професійної діяльності, діяльнісно-поведінковий критерій – сформованість розуміння та здатностей здійснення професійної діяльності та рефлексивний критерій – наявність та рівень професійної рефлексії, які за сукупністю ознак виявили рівень сформованості професійних якостей (низький, середній та високий).

Таблиця 2.1

Наявність прояву професійних якостей у діях майбутніх судноводіїв

Професійні якості	Дії відповідно судна	Дії відповідно екіпажу
Соціологічні		
Відповідальність	Встановлення шляхів руху судна та дотримання відповідних технічних вимог з почуттям обов'язку	Дотримання власного слова та зобов'язання до здійснення вчинків (РН 3, 6, 13–17, 19-21, 23-26)

	забезпечення його безпеки (РН 1-13, 16-20, 22, 23, 27)	
Інтерес до праці	Прагнення до ефективності функціонування судна (РН 1, 2, 4, 5, 7-17, 19, 20, 22, 23, 25, 27)	Прояви працелюбності, працездатності та витривалості у колективній діяльності екіпажу (РН 3, 6, 9, 13, 14, 15, 17, 19-21, 24-26)
Когнітивні		
Професіональні знання, уміння, навички	Володіння знаннями, уміннями, навичками в професії на рівні вимог щодо кваліфікації в технічній діяльності (РН 1-13, 15-20, 22, 23, 25, 27)	Володіння знаннями, уміннями, навичками в професії на рівні вимог щодо кваліфікації в управлінській діяльності (РН 3, 6, 9, 13-16, 19-21, 23-26)
Комунікативні здібності	Оцінювання обстановки на судні (РН 3, 4, 6, 13-15, 23, 27)	Орієнтування в незнайомому соціальному середовищі, відчуття ситуації та розуміння іншої точки зору (РН 3, 6, 13-15, 18-21, 23-26)
Психологічні		
Вольові якості	Терпіння в тривалих та кропітких професійних справах (РН 1, 2, 4, 9, 13)	Стриманість у прояві почуттів, витримка та самовладання до членів екіпажу в професійних ситуаціях (РН 3, 6, 13-15, 18-21, 24-26)
Критичність розуму (вміння приймати рішення)	Рішуча та своєчасна діяльність в незвичайних ситуаціях, вміння йти на ризик (РН 2, 4, 6, 9, 18-20, 22, 25)	Рішучість, здібність діяти самостійно, своєчасно, сміливо та обґрунтовано в незвичайних ситуаціях, вміння йти на ризик (РН 6, 13, 18-21, 24-26)
Наполегливість	Наполегливість у досягненні мети, здібність не відступати від труднощів в технічній	Наполегливість у досягненні мети, здібність не відступати від

	діяльності (РН 1, 2, 4-6, 9, 13, 17-20, 22, 23, 25)	труднощів, вміння настояти на своєму в управлінській діяльності (РН 3, 6, 13, 14, 17-21, 24-26)
Синергетичні		
Дисциплінованість	Самодисципліна у виконанні технічної діяльності (РН 1-13, 15-20, 22, 23, 25, 27)	Додержання режиму та розпорядку дня, зібраність, підтягнутість та самодисципліна в управлінській діяльності (РН 3, 13-15, 18-21, 23-26)
Самоорганізація	Самоорганізація у дотриманні вимог професійного технічного середовища (РН 1-13, 15-20, 22, 23, 25, 27)	Самоорганізація у дотриманні вимог професійного соціального середовища (РН 3, 13-15, 18-21, 23-26)
Самокритичність	Самокритичність у виконанні технічної діяльності (РН 1-13, 15-20, 22, 23, 25, 27)	Самокритичність у виконанні управлінської діяльності (РН 3, 13-15, 18-21, 23-26)
Самоконтроль	Самоконтроль у виконанні технічної діяльності (РН 1-13, 15-20, 22, 23, 25, 27)	Самоконтроль у виконанні управлінської діяльності (РН 3, 13-15, 18-21, 23-26)
Ноетичні		
Оперативність мисленневих процесів (швидкість мислення)	Чітке орієнтування та дії в мінливих умовах, швидкість прийняття рішення та дій у технічній діяльності (РН 2, 4, 6, 9, 18-20, 22, 25)	Вміння швидко, чітко орієнтуватися та діяти в мінливих умовах, швидкість прийняття рішення та дій в управлінській діяльності (РН 6, 13, 18-21, 24-26)
Етичні		
Стійкість морально-духовних і соціально-моральних орієнтацій	Визнання правових норм та почуття обов'язку у технічній діяльності (РН 1-13, 15-20, 22, 23, 25, 27)	Виявлення почуттів обов'язку, справедливості, совісті та гуманності при вирішенні професійних ситуацій (РН 3, 13-15, 18-21, 23-26)

З метою поглиблення аналізу рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв нами розкрито їх сутність на основі аналізу джерельної бази дослідження.

Як вже зазначалося, соціологічні професійні якості майбутніх судноводіїв містять відповідальність та інтерес до праці. За психологічним словником відповідальність – це здатність особистості контролювати свою діяльність згідно з прийнятими в суспільстві чи колективі соціальними, моральними та правовими нормами; здатність особистості розуміти відповідальність своїх дій передбачуваним результатом; специфічна для особистості форма саморегуляції та самодетермінації, що виражається в усвідомленні себе як причини вчинків та здатності виступати джерелом змін в оточуючому середовищі та у власному житті [59, 148]; схильність людини поводити себе відповідно до інтересів інших людей, дотримуватись певних рольових обов'язків, яка зумовлена її ціннісними орієнтирами.

Словник української мови трактує інтерес до праці як емоційний вияв пізнавальних потреб людини, дуже важливий для формування різноманітних навичок та інтелекту; те, що йде на користь кому-, чому-небудь, відповідає чийсь прагненням, потребам [175], окрім того це єдина мотивація, що здатна зробити роботу приємним заняттям протягом певного проміжку часу, активується і підтримується змінами і новизною.

Когнітивні професійні якості майбутніх судноводіїв ґрунтуються на професійних знаннях, умінях, навичках та комунікативних здібностях. Так, професійні знання, уміння та навички визначають характер професійної діяльності та поведінки фахівця. Професійні знання – це логічна системна інформація про навколишній і внутрішній світ людини, зафіксована в її свідомості; професійні уміння – це психічні утворення, що полягають у засвоєнні людиною способів і технік професійної діяльності; професійні навички – дії, сформовані в процесі повторення певних операцій і доведені до автоматизму. Комунікативні здібності – це вміння і навички спілкування з оточуючими людьми; це запорука хороших відносин. Від того, наскільки вони розвинуті, залежить успішність людини в професійній сфері. Комунікативні здібності включають в себе наступні види: регулятивно-

комунікативні (здатність допомагати людям в складній ситуації; вміння вирішувати назріваючі конфлікти адекватними методами); афектно-комунікативні (здатність помічати емоційні стани оточуючих, а також вчасно і правильно на них реагувати; прояв чуйності й поваги до співрозмовника); інформаційно-комунікативні (здатність починати, підтримувати та завершувати розмову; здатність привертати увагу співрозмовника).

Психологічні професійні якості майбутніх судноводіїв виявляються завдяки вольовим якостям, критичності мислення та наполегливості. Саме воля особистості виражається у вольових якостях. Вольові якості – це відносно стійкі, незалежні від конкретної ситуації психічні утворення, які визначають рівень свідомої саморегуляції особистістю своєї поведінки, її влади над собою. До позитивних якостей зараховують такі якості як наполегливість, цілеспрямованість, витримка тощо. Якості, що характеризують слабкість волі особистості, можна визначити такими поняттями, як безпринципність, безініціативність, нестриманість, боязкість, упертість тощо.

Перелік позитивних і негативних вольових якостей дуже великий, тому розглянемо основні з них за визначенням М. Варія [28], який вказує на такі базальні вольові якості особистості, як: а) енергійність (здатність вольовим зусиллям швидко піднімати активність до необхідного рівня); б) терплячість (уміння підтримувати шляхом допоміжного вольового зусилля інтенсивність роботи на заданому рівні за умов виникнення внутрішніх перешкод); в) витримка (здатність вольовим зусиллям швидко гальмувати дії, почуття та думки, що заважають здійсненню прийнятого рішення); д) сміливість (здатність у разі виникнення небезпеки зберегти стійкість організації психічних функцій і не знизити якість діяльності, тобто, сміливість пов'язана з умінням протистояти страху і йти на виправданий ризик задля визначеної мети). Функціональні вияви цих якостей є односпрямованими регуляторними діями свідомості, що набирають форми вольового зусилля.

Інші якості мають системний характер, пов'язаний з широким спектром функціональних виявів різних сфер (вольової, емоційної, інтелектуальної). Такі

вольові якості є вторинними, системними. Наприклад, хоробрість охоплює такі складові як сміливість, витримку, енергійність; рішучість – витримку та сміливість.

Системними є такі якості як наполегливість, дисциплінованість, самостійність, цілеспрямованість, ініціативність, організованість. При цьому важливо знати, що базальні (первинні) вольові якості становлять підґрунтя системних (вторинних) якостей, їх ядро. Низький рівень будь-яких базальних якостей дуже ускладнює утворення більш складних, системних вольових якостей.

Цілеспрямованість полягає в умінні особистості керуватися у своїх діях і вчинках поставленими цілями, зумовленими твердими переконаннями. Цілеспрямована особистість завжди спирається на загальну, часто віддалену мету і підпорядковує їй свою конкретну мету.

За трактуванням словника української мови наполегливість – це вміння домагатися мети, переборюючи труднощі й перешкоди; завзятий, стійкий, непохитний у здійсненні, досягненні певної мети [175]. Наполеглива особистість правильно оцінює обставини, знаходить у них те, що допомагає досягненню мети. Така особистість здатна до тривалого і неослабного напруження енергії, неухильного руху до поставленої мети. Протилежними до наполегливості виявляються є впертість і негативізм, які свідчать про недоліки волі. Вперта людина обстоює свої хибні позиції, попри розумні доводи.

Принциповість – це вміння особистості керуватись у своїх вчинках і поведінці стійкими принципами й переконаннями. Принциповість виявляється в стійкій дисциплінованості поведінки, у правдивості, об'єктивному ставленні до вчинків товаришів, чуйних вчинках. Протилежні до цих якостей має людина безпринципна.

До вольових якостей, які найбільше характеризують силу волі особистості, належать самостійність та ініціативність. Самостійність – це вміння діяти згідно зі своїми задумами, не підпадаючи під вплив інших, критично оцінювати їх думки. Самостійність особистості виявляється в здатності з власної ініціативи організувати діяльність, ставити мету, а в разі потреби – вносити в поведінку зміни. Самостійна особистість не чекає підказок, вказівок від інших людей, активно обстоює власні погляди, може бути організатором, повести за собою до реалізації

мети. Ініціативність – це вміння знаходити нові, нешаблонні рішення й засоби їх здійснення. Протилежними якостями є безініціативність та залежність. Безініціативна людина легко піддається впливу інших людей, їхніх дій, вчинків, власні рішення ставить під сумнів, не впевнена в їх правильності та необхідності. Особливо виразно ці якості виявляються у формі навіювання.

Рішучість – це вміння приймати обдумані рішення у складній обстановці, не вагаючись. Нерішучість є виявом слабкості волі. Нерішуча людина схильна або відкидати остаточне прийняття рішення, або без кінця його переглядати.

Волю особистості характеризує також її організованість, яка полягає в умінні людини керуватися у своїй поведінці чітко визначеним планом. Ця властивість вимагає вміння не тільки неухильно втілювати в життя свій план, а й виявляти необхідну гнучкість у разі зміни обставин дійсності.

Сукупність позитивних (базальних і системних) вольових якостей утворює силу волі особистості. Люди бувають із: дуже сильною волею (їх називають залізними, вольовими); сильною волею; помірною волею; слабкою волею; безвольні [20; 27; 78; 160; 145; 164; 165; 220].

Критичність розуму виявляється в здатності людини не підпадати під вплив чужих думок, об'єктивно оцінювати позитивні та негативні аспекти явища або факту, виявляти цінне та помилкове в них. Людина з критичним розумом вимогливо оцінює свої думки, ретельно перевіряє рішення, зважає на всі аргументи «за» і «проти», виявляючи тим самим самокритичне ставлення до своїх дій [28, с. 109].

До синергетичних професійних якостей майбутніх судноводіїв відносимо дисциплінованість (звичка, уміння дотримуватися дисципліни; який незмінно дотримується вимог дисципліни, правил поведінки; організований, витриманий [175]), самокритичність (властивість за значенням самокритичний, той хто критично ставиться до себе, до своєї діяльності, поведінки [175]), самоконтроль (контроль над самим собою, своєю поведінкою, роботою, своїм станом [175]).

Ноетичні професійні якості майбутніх судноводіїв базуються на оперативності мисленневих процесів, які виявляють вміння швидко, чітко орієнтуватися та діяти в мінливих умовах, швидко приймати рішення та діяти.

Група етичних професійних якостей майбутніх судноводіїв виявляє стійкість морально-духовних і соціально-моральних орієнтацій. Так, результатом інтеріоризації особистістю моральних вимог суспільства в її самовимоги є почуття морального обов'язку. Совість (сумління) – вияв моральної самосвідомості особистості, її здатність здійснювати моральний самоконтроль, самостійно формулювати для себе моральні обов'язки, вимагати від себе їх виконання і здійснювати оцінку своїх вчинків. Як категорія етики, «совість» виражає нерозривний зв'язок моралі й людської особистості, характеризує здатність здійснювати моральний самоконтроль, самостійно формулювати для себе моральні обов'язки і вимагати від себе їх виконання, оцінювати свої вчинки. Будучи формою осягнення особистістю моральних вимог суспільства й людства, совість безпосередньо переживається як обов'язок і відповідальність людини перед собою. Керуючись совістю, людина бере на себе відповідальність за свої уявлення про добро і зло, за ті критерії, послуговуючись якими, вона здійснює моральний вибір і відповідні вчинки. Людину, яка має розвинуте почуття совісті, називають совісною. Совісна людина відповідальна, наділена глибоким почуттям морального обов'язку. Вона ставить перед собою високі моральні вимоги, уважна і чуйна, здатна долати ниці пристрасті. Наявність совісті свідчить про укорінення моралі в духовно-емоційному світі особистості. Тому совісна людина поводить пристойно й за відсутності зовнішнього контролю. Для неї неприйнятна вседозволеність. Совість виконує запобіжну та ретроспективну (пов'язану з оглядом минулих подій) функції. Якщо людина здійснює високоморальний вибір та відповідний вчинок, то совість залишається вдоволеною, що є неодмінною умовою душевного комфорту особистості й стимулом майбутнього високоморального буття [195].

Категорія справедливості є одним із фундаментальних принципів вимірювання моральності суспільних та міжособистісних стосунків. Оцінка ситуації та відповідна поведінка людини переважно спирається на власні уявлення про справедливість, а ті, в свою чергу, впливають на: бажання виконувати свої професійні чи громадянські обов'язки; характер взаємодії з іншими людьми, готовність надавати їм допомогу чи приймати участь у спільній діяльності; бажання помститися кривдникові,

визначення міри покарання для нього; готовність звернутися в певну організацію чи працювати в ній; якість роботи; девіантну, в тому числі протиправну поведінку [196].

Під справедливістю розуміється такий порядок розподілу труднощів і благ між взаємодіючими і взаємозалежними людьми, який не допускає нечесних переваг і підтримується на основі виконання безумовних і певних обов'язків, а також суворого дотримання індивідуальних прав.

Гуманність обумовлена моральними нормами і цінностями система установок особистості на соціальні об'єкти (людину, групу, живу істоту), яка представлена у свідомості переживаннями співчуття і реалізується у спілкуванні і діяльності в актах сприяння, співучасті, допомоги.

Узагальнено критерії та показники сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв згідно передбачуваних професійних дій та реакцій представлено у таблиці 2.2.

Оскільки показник рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв – це кількісний вираз критерію, у їх визначенні ми дотримувалися таких вимог: чіткість змісту показників, можливість їх виміряти; результативність й ефективність показників; системність показників, яка має забезпечувати найбільш повну характеристику досліджуваного процесу, бути гнучкою, адаптивною, здатною відобразити всі можливі зміни об'єкта.

Щоб проаналізувати стан сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв, необхідно встановити рівні розвитку цього феномена в курсантів, тобто кількісне та якісне виявлення й зміни цієї готовності загалом та окремо за кожним критерієм. Рівень у педагогічній науці відображає діалектичний характер процесу формування й розвитку, що дозволяє зрозуміти сутність і властивості предмета дослідження. За умов урахування відповідних критеріїв та показників було виділено високий, середній та низький рівні сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Таблиця 2.2

Узагальнені критерії та показники сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв згідно передбачуваних професійних дій та реакцій

Підструктури професійних якостей		Критерії сформованості професійних якостей	Показники сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв
Зовнішня підструктура	Внутрішня підструктура		
Соціологічні	Відповідальність	Мотиваційний	- наявність позитивної мотивації до оволодіння професією судноводія; - дотримання ціннісних орієнтирів обраної професії
	Інтерес до праці		
Етичні	Морально-духовні орієнтири		
	Соціально-моральні орієнтири		
Когнітивні	Професійні знання	Когнітивний	- знання особливостей професійної діяльності судноводія; - знання сутності професійних якостей судноводія, що впливають на формування особистісної готовності до дій та реакцій у професійній діяльності
	Комунікативні здібності		
Когнітивні	Професійні уміння та навички	Діяльнісно-поведінковий	- уміння виконувати ситуативні вправи в процесі формування професійних якостей; - уміння самостійно виявляти та коригувати рівень сформованості власних професійних якостей;
	Комунікативні здібності		
Психологічні	Вольові якості		
	Критичність розуму		
	Наполегливість		
Ноетичні	Оперативність мисленнєвих процесів		
Синергетичні	Дисциплінованість		
	Самоорганізація		
	Самокритичність		
	Самоконтроль		

Високий рівень характеризується: сталою позитивною мотивацією до оволодіння майбутньою професійною діяльністю заснованою на ціннісних орієнтирах обраної професії; глибокими знаннями особливостей професійної діяльності судноводіїв, зокрема сутності професійних якостей, що впливають на формування особистісної готовності до дій та реакцій у майбутній діяльності; умінням виконувати ситуативні справи в процесі формування професійних якостей; самостійністю в постановці і вирішенні нових завдань; адекватністю оцінки і самооцінки професійно важливих якостей; умінням самостійно коригувати рівень сформованості професійних якостей.

Середній рівень характеризується: прагненням поширити свої знання з окремої теми, розділу, самостійно розв'язувати пізнавальні проблеми щодо майбутньої професійної діяльності (інтерес до окремих питань змісту або окремих способів професійної діяльності, здатність до тривалої пізнавальної активності в цьому напрямі) та недостатнім усвідомленням ціннісних орієнтирів обраної професії; фрагментарністю знань щодо особливостей професійної діяльності судноводіїв та сутності професійних якостей, що впливають на формування особистісної готовності до дій та реакцій у майбутній діяльності; умінням виконувати ситуативні справи в процесі формування професійних якостей, але недостатньо об'єктивною оцінкою власних професійних якостей та невпевненістю у самостійному коригуванні рівня сформованості професійних якостей.

Низький рівень характеризується: переважною зацікавленістю до обраної професії (ситуативність, довільність та вибіркова пізнавальна активність, що виникає та швидко зникає) та недосконалістю професійних ціннісних орієнтирів; початковими уявленнями про обрану професію; нестійкістю бажання виконувати ситуативні справи та самостійно спостерігати за власним професійним розвитком; невмінням самостійно ставити і вирішувати скрутні завдання; неадекватною оцінкою та самооцінкою власних професійних якостей.

Враховуючи вищезазначені критерії, показники, рівні було сплановано та проведено констатувальний експеримент, результати якого дозволили виявити

поточний стан рівнів сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв. Узагальнено результати констатувального експерименту зазначено в таблиці 2.3.

Таблиця 2.3

Результати вимірювань рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв на констатувальному етапі експерименту

Критерії \ Рівень	Групи	Високий		Середній		Низький	
		осіб	%	осіб	%	осіб	%
Мотиваційний	КГ	19	13,01	60	41,10	67	45,89
	ЕГ	23	16,08	46	32,17	74	51,75
Когнітивний	КГ	23	15,75	54	36,99	69	47,26
	ЕГ	27	18,88	53	37,06	63	44,06
Діяльнісно-поведінковий	КГ	16	10,96	62	42,46	68	46,58
	ЕГ	24	16,78	49	34,27	70	48,95
Рефлексивний	КГ	18	12,33	52	35,62	76	52,05
	ЕГ	26	18,18	52	36,36	65	45,46
Узагальнено	КГ	19	13,01	57	39,04	70	47,95
	ЕГ	25	17,48	50	34,97	68	47,55

Статистичне опрацювання даних констатувального експерименту виявило, що в експериментальній групі кількість курсантів, професійні якості яких сформовано на низькому рівні, складає 47,55 відсотка, відповідно, у контрольній – 47,95 відсотка, середній рівень сформованості професійних якостей виявлено у 34,97 відсотка курсантів у експериментальній групі, у контрольній групі цей показник дорівнює 39,04 відсотка, високий рівень сформованості професійних якостей притаманний 17,48 відсотку майбутніх судноводіїв у експериментальній групі та 13,01 відсотка у контрольній групі. Узагальнення результатів констатувального експерименту засвідчило, що наявна система професійної підготовки є недостатньо ефективною з точки зору формування професійних якостей майбутніх судноводіїв як невід’ємної складової їхньої професійної компетентності, що орієнтує подальші дослідження на виявлення та обґрунтування організаційно-педагогічних умов, дидактичних та специфічних принципів, форм, методів та засобів, реалізація та використання яких дозволить теоретично обґрунтувати, розробити та впровадити у систему професійної підготовки майбутніх судноводіїв модель формування професійних якостей.

Аналіз діючого навчально-методичного забезпечення (підрозділ 3.1) вказав на переважне використання традиційних лекцій з періодичною презентацією навчальної інформації; активних методів навчання, але без наявності спеціального супроводу майбутніх судноводіїв щодо академічних та особистісних досягнень у формуванні професійних якостей; різноманітних засобів навчання, але без належної орієнтації на отримання запланованих результатів навчання.

Це вказує на необхідність посилення фахової підготовки за рахунок оптимального використання міждисциплінарних зв'язків у розробленні методичного забезпечення та систематичного моніторингу академічних (особистісних) досягнень курсантів згідно виокремлених професійних якостей на шляху до очікуваних результатів освітнього процесу.

2.2. Модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки

Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки в контексті сучасної модернізації освіти набуває особливої актуальності й значущості [137; 138]. Професійні якості є важливою складовою професійної компетентності, тобто здатності усвідомлено використовувати знання у практичній діяльності, яка оцінюється за результатами виконання роботи відповідно до стандартів. Профілі спеціальності майбутніх судноводіїв описують інтелектуальні й ділові якості майбутніх судноводіїв, особливості міжособистісної комунікації та дають можливість планувати подальший розвиток у двох напрямках: пристосування до наявної етичної культури та оволодіння знаннями, уміннями, навичками, необхідними для успішної роботи в спеціалізованій професійній сфері діяльності.

У процесі фахової підготовки, на нашу думку, ми маємо допомогти курсантам виявити, сформувати і використовувати необхідні професійні якості у майбутній професійній діяльності.

З метою з'ясування сутності процесу формування професійних якостей майбутніх судноводіїв та подальшого його унаочнення нами використано метод дослідження – моделювання. В сучасній педагогіці проблема моделювання досліджується багатьма науковцями, так у найзагальнішому вигляді модель визначають як систему елементів, що відтворює певні частини, зв'язки, функції досліджуваного предмета [172]. Ідеальна модель фіксує найголовніші риси об'єкта вивчення (дрібні фактори, зайва деталізація, другорядні явища ускладнюють саму модель і перешкоджають її теоретичному дослідженню). Проте, моделі – це не просто абстрактні ідеї, а засоби для концептуального дослідження, яке призводить до експериментування. Саме під час моделювання виникає можливість передбачити найменш вибудовану соціально-психологічну сторону навчання [83].

Моделювання є системою елементів, що відтворює певні сторони, зв'язки та функції досліджуваного об'єкта, представляє його у найбільш загальному вигляді, а модель – це засіб пізнання, узагальнення та відтворення окремих елементів цієї системи у формі базових компонентів та описових характеристик [191]; уявна або матеріально реалізована система, яка в процесі відображення чи відтворення об'єкта дослідження здатна замінювати його так, що її вивчення дає нам нову інформацію про цей об'єкт [85]; упорядкована сукупність якісно визначених елементів, між якими існує закономірний зв'язок чи взаємодія, і яка спрямована на досягнення певної мети [169]. Окрім того, модель характеризується універсальністю, а саме: вона, по-перше, чітко визначає компоненти, які складають систему; по-друге, досить схематично і точно представляє зв'язки між компонентами, при цьому зв'язки всередині модельованого об'єкта можна порівняти зі зв'язками всередині моделі; по-третє, модель генерує, породжує питання, і, нарешті, вона стає інструментом для порівняльного вивчення різних аспектів явища, процесу [172].

Таким чином, для теоретичного обґрунтування складників моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки були поставлені наступні задачі:

- виокремити основні елементи моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки;

- розкрити їх призначення у досягненні передбачуваного результату.

При побудові моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки враховано такі положення: система морської освіти є невід'ємною частиною системи професійної освіти; модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв є динамічною структурою; відповідно до Галузевого стандарту вищої освіти з напрямку «Морський та річковий транспорт» (6.070104) (2006) або зі спеціальності 271 «Річковий та морський транспорт» (2015), спеціалізації «Судноводіння» та вимог ПДМНВ [113], головною інтегральною компетентністю майбутніх судноводіїв є здатність розв'язувати складні спеціалізовані задачі та практичні проблеми у сфері судноплавства та суднової інженерії, що передбачає застосування теорій і методів наук про устрій судна, навігацію, механічну та електричну інженерії, експлуатацію та ремонт засобів транспорту, управління ресурсами.

Запропонована модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв є цілісною, динамічною та відкритою системою взаємопов'язаних елементів, яка включає такі складники: мету, завдання, принципи, підходи, зміст дисциплін, форми, методи та засоби навчання, критерії, рівні та результат.

Здійснене виокремлення елементів у моделі дозволило розділити її на блоки: цільовий, теоретико-методологічний, змістово-процесуальний, оцінно-результативний, які чітко відображають цілеспрямованість процесу формування професійних якостей від поставленої мети до кінцевого результату. Розглянемо зміст кожного блоку.

Цільовий блок моделі передбачає визначення мети та завдань. Метою є формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. Основними завданнями визначено: формування стійкої мотивації до майбутньої професійної діяльності; досягнення очікуваних результатів професійного характеру; розвиток професійної рефлексії майбутніх судноводіїв.

Теоретико-методологічною основою процесу формування професійних якостей є принципи та підходи. Компетентнісний підхід передбачає переорієнтацію з процесу формування професійних якостей майбутніх судноводіїв на його результат – сформованість у них означених якостей як елементів професійної компетентності.

Під час фахової підготовки основний акцент зосереджено на результатах навчання, формулюванні та досягненні того, що повинен знати, розуміти, бути здатним продемонструвати курсант після завершення навчання окремого модуля або дисципліни циклу професійної та практичної підготовки в цілому [155]. Фахова підготовка майбутніх судноводіїв має відповідати реальним запитам міжнародної морської галузі, швидко реагувати на зміни та нові вимоги, які найчастіше потребують прояву професійних якостей.

Системний синергетичний підхід дає можливість розглянути освітній процес як систему з позиції відкритості, співтворчості та орієнтації на саморозвиток, сприяє розв'язанню протиріч, що виникають на різних рівнях освіти. З урахуванням цього підходу фахова підготовка майбутніх судноводіїв має бути відкритою системою, тобто складатися з підсистем, між якими відбувається постійний обмін інформацією; забезпечувати перехід від управління до самоуправління, від розвитку під впливом зовнішніх факторів до саморозвитку під впливом внутрішніх чинників освітнього середовища.

Ідея особистісно-діяльнісного підходу у процесі професійної підготовки майбутніх судноводіїв пов'язана не з самою діяльністю, а з діяльністю, яка забезпечує розвиток та становлення особистості майбутнього судноводія. Згідно цього підходу основна увага звертається на організацію діяльності, в якій суб'єкт є достатньо активним у спілкуванні, навчанні, праці. Як результат вдалого використання різних видів діяльності формується фахівець, здатний виконувати професійні дії [167].

Ресурсний підхід визначає сукупність умов і засобів, необхідних для реалізації потенційних можливостей майбутніх судноводіїв. Ресурсами є зовнішні (засоби й умови освітнього середовища) і внутрішні (індивідуальні, особисті)

можливості. Зовнішні ресурси освітнього процесу забезпечують організацію фахової підготовки в комфортних умовах, оптимальну динаміку працездатності, урахування рівня самопочуття студентів у навчальному режимі (педагогічні кадри, матеріальне забезпечення, засоби масової інформації, бібліотечні фонди тощо). У системі внутрішніх індивідуальних ресурсів особистості майбутнього судноводія враховуються біогенетичні, фізіологічні, психологічні і професійні ресурси.

Визначення методологічних підходів щодо формування професійних якостей майбутніх судноводіїв з урахуванням усіх педагогічних і психологічних особливостей передбачає наявність дидактичних та специфічних принципів цього процесу. Принципами навчання майбутніх судноводіїв називатимемо вихідні вимоги до підготовки та реалізації змістовних й організаційних компонентів процесу взаємодії педагога і курсантів морських спеціальностей з метою передачі і, відповідно, засвоєння досвіду виконання професійної педагогічної діяльності під час викладання дисциплін циклу професійної та практичної підготовки у вищих морських навчальних закладах III–IV рівнів акредитації, формування професійно необхідних якостей судноводіїв.

Принципи навчання майбутніх судноводіїв з орієнтацією на формування професійних якостей повинні бути такими, які стосуються всіх елементів педагогічної системи в їх взаємодії. Такими елементами є мета, викладач, студент, зміст, методи (способи) навчання [92].

Мета: принципи навчання, які стосуються ролі цього компоненту в системі (принципи цілеспрямованості та професійної доцільності); принципи навчання, які становлять його зміст – загальний (демократичності, гуманізації та гуманітаризації, культуровідповідності, природовідповідності, єдності й несуперечності дій навчального закладу і способу життя курсантів, диференціації та індивідуалізації навчання, зв'язку теорії з практикою, цілісності, систематичності і послідовності, виховуючого навчання, ефективності) та професійний (принципи узгодженості технічного й педагогічного компонентів підготовки, професійної спрямованості,

розвитку особистості майбутнього професіонала, актуалізації результатів професійної підготовки).

Викладач: принципи емоційності; активізації; врахування вікових та індивідуальних особливостей курсантів; поваги й вимогливості до курсантів; створення умов свободи вибору; комплексної мотивації навчально-пізнавальної діяльності курсантів; розвитку творчого потенціалу та морально-вольової сфери особистості.

Студент: принципи свідомості й активності навчання; міцності засвоєння знань, формування умінь та навичок; постійного розвитку професійних якостей.

Зміст: принципи науковості; відповідності сучасним і тим, що прогноуються, тенденціям розвитку науки (техніки) та виробництва (технологій); відповідності змісту навчання змісту майбутньої професійної діяльності і її структурним компонентам; доступності; логічності; переконливості; істинності; політехнізму; адекватності способів подання навчального матеріалу психологічним особливостям курсантів щодо сприйняття нової інформації за спеціальністю; структурної єдності предметної й процесуальної сторін змісту навчання.

Способи: принципи оптимального сполучення загальних, групових та індивідуальних форм організації навчального процесу; раціонального застосування сучасних методів та засобів навчання на різних етапах підготовки фахівців; гармонійного поєднання форм, методів, засобів навчання та виконання професійної діяльності; наочності; проблемності; випереджаючого навчання; забезпечення постійного зворотного зв'язку.

Згідно предмета дослідження визначено специфічні принципи формування професійних якостей майбутніх судноводіїв, а саме: принцип позитивної вмотивованості, принцип міждисциплінарної інтеграції, принцип активності надбання академічних та особистісних очікуваних результатів.

Принцип позитивної вмотивованості характеризується усвідомленим інтересом до оволодіння майбутньою професійною діяльністю, що базується на реалістичних домаганнях у формуванні професійних якостей. Майбутні

судноводії, які володіють реалістичними домаганнями, відрізняються впевненістю, наполегливістю в досягненні цілей, великою продуктивністю в порівнянні з тими, рівень домагань яких неадекватний їх здібностям і можливостям. Розбіжність між домаганнями і реальними можливостями майбутніх судноводіїв веде до того, що вони починають себе оцінювати неправильно, їх поведінка стає неадекватною, виникають емоційні зриви, підвищена тривожність. Рівень домагань тісно пов'язаний із самооцінкою майбутніх судноводіїв і мотивацією досягнення успіхів в різних видах діяльності, зокрема професійної.

Принцип міждисциплінарної інтеграції характеризується підвищенням рівня інформаційного наповнення змісту фахової підготовки, що базується на актуалізації раніше засвоєних знань, умінь та навичок. Тобто, забезпечення єдності освітніх та професійних змістових блоків, створення позитивного емоційно-сприятливого середовища, застосування різноманітних форм і методів активізації навчально-пізнавальної діяльності майбутніх судноводіїв, координація змісту фахової підготовки відповідно рівнів сформованості професійних якостей курсантів та залучення майбутніх судноводіїв до науково-пошукової діяльності дозволяє сформувати необхідні професійні знання у процесі вивчення фахових дисциплін та забезпечити ефективність формування професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Принцип активності надбання академічних та особистісних очікуваних результатів характеризується систематичним опануванням майбутніми судноводіями професійною діяльністю та моніторингом сформованості професійних якостей. Особистість може діяти успішно і усвідомлено лише тоді, коли знає мету, вміє передбачити проміжні й кінцеві результати, характер і зміст професійної діяльності. Участь майбутніх судноводіїв у квазіпрофесійній діяльності на основі міждисциплінарних тренінгів сприяє активному відпрацюванню професійних ситуацій та особистісному професійному зростанню.

Змістово-процесуальний блок моделі включає низку дисциплін циклу професійної та практичної підготовки, вивчення яких сприяє формуванню

професійних якостей майбутніх судноводіїв «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці» (1 і 3 курс), «Теорія та будова судна» (1 і 3 курс), «Менеджмент морських ресурсів» (2 курс), «Навігація та лоція» (3 і 4 курс), «Управління судном» (3 і 4 курс), авторський курс «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв» (4 курс). Охоплює: форми: теоретичне навчання: лекція (традиційна, консультація, проблемна); практично-орієнтоване навчання: міждисциплінарні тренінги; самостійне навчання: самостійна та індивідуальна робота; методи: інформаційно-ілюстративні: лекція, демонстрація; активного навчання: тренінги, ділові ігри, спільне навчання у команді (кейс-методи, мозковий штурм тощо); методи проблемного навчання; засоби: наочні: підручники й навчальні посібники, роздатковий матеріал, автентичні матеріали (суднова документація, розслідування морських аварій тощо); технічні: засоби масової інформації, мультимедійні системи; діагностики й контролю: ситуаційні завдання, тести тощо.

Головне призначення вищезазначених дисциплін це:

1. «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці» – набуття курсантом компетенцій, знань, умінь і навичок для здійснення професійної діяльності з урахуванням ризику виникнення аварій та природних небезпек, які можуть спричинити надзвичайні ситуації та привести до несприятливих наслідків, а також формування у курсантів відповідальності за особисту та колективну безпеку. Надання майбутньому морському офіцеру глибоких знань, вмінь і практичних навичок, які необхідні для виконання обов'язків відповідно до функції управління операціями судна і турбота про людей на судні.

2. «Теорія та будова судна» – формування у судноводіїв розуміння суті явищ плавучості й остійності, методів впливу на морехідні якості та стан судна у різних умовах експлуатації, у тому числі в аварійних обставинах; формування у судноводіїв знань та компетенцій, щодо принципів завантаження, розвантаження та перевезення вантажів морем; формування у слухачів компетентностей, що направлені на добре знання судна, його конструкції і устрою, які дозволяють вахтовому помічнику капітана передбачити і розуміти наслідки ушкоджень, які

судно отримало від недбалої роботи стивідорів, або дій непереборної сили.

3. «Менеджмент морських ресурсів» – формування у сучасного моряка професійних компетентностей з управлінської діяльності, спрямованих на забезпечення високого рівня безпеки морського судноплавства; актуалізація у курсантів та студентів ВНМЗ України їх людського, особистісного та професійного ресурсу з забезпечення на судні надійних професійних зв'язків між усіма членами суднового екіпажу.

4. «Навігація та лоція» – виконання вимог Міжнародних конвенцій з підготовки вахтових помічників капітана в сфері планування, виконання переходу і визначення місця судна.

5. «Управління судном» – поглиблення та поширення знань базових принципів поведінки судна у різних навігаційних та гідрометеорологічних умовах, розвитку навиків управління судном у різних умовах плавання, включаючи екстремальні, а також при проведенні морських операцій, включаючи якірні, швартовні та аварійно-рятувальні роботи.

Оцінно-результативний блок моделі визначає критерії (мотиваційний, когнітивний, діяльнісно-поведінковий, рефлексивний), відповідні показники, рівні сформованості професійних якостей (низький, середній, високий). Зокрема, до цього блоку входить результат означеного процесу (сформованість професійних якостей майбутніх судноводіїв), з яким узгоджується початкова мета.

Беручи до уваги той факт, що на модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв мають вплив зовнішні фактори, нами було визначено низку організаційно-педагогічних умов, необхідних для її реалізації, а саме:

1) забезпечення позитивної мотивації майбутніх судноводіїв до формування професійних якостей у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки;

2) зорієнтованість змісту дисциплін циклу професійної та практичної підготовки на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв;

3) забезпечення активного відпрацювання професійних ситуацій у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки.

Вибір організаційно-педагогічних умов ґрунтується на особливостях теорії та практики підготовки фахівців морської галузі. На основі аналізу здійснення фахової підготовки закладами вищої морської освіти можна стверджувати, що формування професійних якостей майбутніх судноводіїв здебільше реалізується згідно системи «людина-техніка». Така система потребує обов'язкової практичної й тренажерної підготовки. У процесі фахової підготовки в навчальних закладах морської галузі широко використовуються тренажери та тренажерні комплекси. Кодексом ПДНВ введені стандарти, що визначають використання тренажерів (розділ А-І/12), та розкрито його поняття, а саме: «тренажер – технічний засіб, призначений для професійної підготовки операторів системи «людина – машина», відповідає вимогам методик підготовки для реалізації моделі системи «людина – машина» і забезпечує контроль якості діяльності учня» [80, с. 152-158].

Прикладом є Одеська національна морська академія, яка має найсучаснішу навчально-тренажерну базу, унікальні лабораторії з порятунку на воді, з роботи з великоваговими вантажами, боротьби з пожежами і кріплення контейнерів, в яких кожен курсант має можливість отримати необхідні фахові навички. Потужним підсиленням цього напрямку є створення чотирьох Інтернет-кабінетів дистанційного навчання, спеціалізованої лабораторії електроприводу й електротехніки та тренажера ЕКДІС «Капітанський місток» тощо [185].

Зі свого боку, з метою поліпшення якості підготовки морських фахівців Херсонська державна морська академія активно залучає іноземних роботодавців до участі у розробці навчальних програм, плануванні та організації проходження практики, вирішенні питань щодо надання першого робочого місця та забезпечення гарантії кар'єрного зростання. Позитивні результати отримано від спільної діяльності з компанією Marlow Navigation (створення спільної навчально-методичної лабораторії на базі сучасного судна WARNOW JUPITER), німецьким державним інвестиційним фондом DEG, Бременським університетом прикладних наук, Академією шведського клубу, Міжнародним морським тренажерним трестом, індійською компанією з виробництва тренажерів Applied Research International, ірландською компанією – виробником тренажерів з безпеки SEFtec [208].

Навчальні тренажери відтворюють реальний процес роботи судна, тобто обладнання й умови такого тренінгу практично не відрізняються від тих, якими оснащені сучасні судна, а всі відпрацювання дій по забезпеченню особистої і колективної безпеки проводяться безпосередньо на реальних об'єктах. Результатом таких навчальних дій є «готовність до подолання небезпеки» [37, с. 54]. На підставі тренінгу, надбаного досвіду, природних чи розвинених у процесі навчання особистісних і професійно важливих якостей, судновий персонал отримує достатнє розуміння змісту виконуваних дій, що впливає на його поведінку та професійні дії.

Зазначимо, що в нашому дослідженні слід розглядати фахову підготовку у більш широкому аспекті, тому що судноводій має взаємодію не лише з технічними пристроями, що відображено в системі «людина – техніка», а й з членами суднового екіпажу в процесі виконання дій згідно професійної діяльності. У такому разі вона доповнюється системою «людина – людина». Зокрема, документ «Додаток до Кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів» відображає роль «людського чинника» та висвітлює низку питань щодо поведінки фахівця у фізичному, фізіологічному, психологічному та психосоціальному аспектах й обмежувань дій людини на судні [190]. Сьогодні для офіцера на судні недостатньо бути тільки хорошим морським офіцером, він повинен також займатися комерційними питаннями й особливо менеджментом. До того ж, сьогоденні екіпажі судів є дуже неоднорідними за національною та професійними ознаками, тому офіцери на судні повинні володіти також певною «соціальною компетенцією», наприклад, навичками спілкування, управління командою [142].

Отже, цілісна професійна підготовка фахівців морської галузі означає не тільки професійні знання, навички та досвід у даній спеціальності, а й ставлення до праці на судні, визначення схильності до роботи в складних умовах, інтереси і прагнення підвищувати та ефективно використовувати набуті знання, вміння, професійно важливі та особистісні якості для забезпечення ефективного результату на конкретному робочому місці у даній робочій обстановці.

Ефективність формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки залежить від умов, які здатні забезпечити таку

підготовку. Загалом під умовами розуміють: те, від чого що-небудь залежить; правило, що встановлено в якій-небудь сфері життя, діяльності; установка, в якій будь-що відбувається [121]; зовнішні обставини, які детермінують виникнення певного явища, результату цілеспрямованої діяльності [199]; категорія, в якій відображено універсальні відношення предмета до тих факторів, завдяки яким вона виникає й існує [201, с. 310]; те, від чого залежить дещо інше; суттєвий компонент комплексу об'єктів (речей, їх станів, взаємодій), за наявності якого обов'язковим є існування певного явища [198, с. 707]; правила, які існують або встановлені в тій чи іншій галузі життя, діяльності, які забезпечують нормальну роботу чого-небудь [175]; каталізатори процесу, що має певні наслідки [91, с. 215]; ставлення предмета до явищ, що його оточують, і без яких його існування неможливе [70].

У педагогіці існують різні підходи до визначення змісту поняття «педагогічні умови»: відповідні фактору педагогічні обставини, які сприяють (або протидіють) проявам педагогічних закономірностей, обумовлених дією факторів [85]; обставини, від яких залежить і на основі яких відбувається цілісний продуктивний педагогічний процес професійної підготовки фахівців, що опосередковується активністю особистості [71]; категорія, що визначається як система певних форм, методів, матеріальних умов, реальних ситуацій, які об'єктивно склалися чи суб'єктивно створені, необхідні для досягнення конкретної педагогічної мети [127]; сукупність зовнішніх та внутрішніх обставин (об'єктивних заходів) освітнього процесу, від реалізації яких залежить досягнення поставлених дидактичних цілей [103]; сукупність об'єктивних можливостей змісту навчання, методів, організаційних форм і матеріальних можливостей їхнього здійснення, оточуючого середовища, зовнішніх та внутрішніх впливів, які забезпечують успішне розв'язання висунутого завдання [156]; сукупність змінних природних, соціальних, зовнішніх і внутрішніх впливів на фізичний, моральний, психічний розвиток людини, її поведінку, виховання і навчання, формування особистості [53].

Під «психологічними умовами» розуміють: сукупність внутрішніх і зовнішніх причин, що визначають психологічний розвиток людини, які прискорюють чи уповільнюють його, роблять вплив на процес розвитку, його

динаміку і кінцеві результати [226]; сукупність явищ зовнішнього і внутрішнього середовища, що впливають на розвиток конкретного психічного явища; причому цей вплив опосередковано активністю особистості, групи людей [147; 149]; сукупність соціально-психологічних характеристик стану та діяльності колективу в цілому так його окремих складових, що в сукупності визначають соціально-психологічний клімат освітнього процесу; мотиви, спрямованість, інтереси, нахили, здібності людини, обставини виховання та навчання, організація освітнього середовища, стан соціального оточення тощо [107]. Так, дослідниця О. Сорока описує комплекс зовнішніх та внутрішніх психолого-педагогічних умов, що визначають ефективність процесу професійної підготовки майбутнього фахівця морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності. Зокрема, зовнішніми умовами такого процесу є моделювання та керування процесу навчальної підготовки майбутніх морських фахівців комплексом педагогічних, психологічних, організаційних та інших заходів. Основою цього комплексу є застосування активних форм когнітивного навчання на основі проблемного підходу, комплексу психологічних тренінгів, актуалізація ауто психологічної компетентності майбутнього фахівця морського транспорту в умовах виробничої (плавальної) й технологічної практики та тренажерного навчання [182].

До внутрішніх умов цього процесу віднесено: формування особистісного комплексу професійно важливих рис та якостей на базі розвитку аутопсихологічної компетентності фахівця морського транспорту щодо самокорекції тривоги та страху перед ймовірними екстремальними ситуаціями професійної діяльності, аутоідентифікація; аутопсихологічний моніторинг, самоконтроль психологічної готовності до екстремальних ситуацій професійної діяльності, аутопсихологічний розвиток потреби майбутнього морського фахівця у постійному особистісно-професійному самовдосконаленні тощо. Реалізація зазначених вище шляхів та умов підвищення ефективності процесу формування психологічної готовності майбутніх фахівців морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності обумовлюється вимогами Міжнародної Конвенції з ПДНВ [182].

Отже, педагогічні та психологічні умови є обставинами, які спрямовані на досягнення дидактичних цілей та розвиток конкретних психічних явищ, що опосередковується активністю особистості. Оскільки формування професійних якостей майбутніх судноводіїв відбувається в результаті цілісного освітнього процесу (який відбувається з врахуванням психологічних особливостей тих, хто навчається), то психологічні умови необхідно вважати складовою педагогічних. Тобто створення необхідних педагогічних умов у даному випадку передбачає також створення відповідних психологічних умов.

У сучасній педагогічній теорії організаційно-педагогічні умови визначають як: функціональну впорядкованість відносин учасників педагогічного процесу; обставини, які змінюють (пришвидшують, стимулюють або загальмовують) формування та розвиток освітніх явищ, процесів, систем, рис особистості [70].

Для того, щоб визначити організаційно-педагогічні умови функціонування моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки враховано такі теоретичні основи: реалізація системного синергетичного, компетентнісного, особистісно- діяльнісного та ресурсного підходів в організації освітнього процесу; здійснення впливу на особистість курсантів з врахуванням дуальності професійних якостей обумовлених специфікою функціонування систем «людина – людина» та «людина – техніка»; оптимальне використання міждисциплінарних зв'язків у розробленні методичного забезпечення; систематичний моніторинг академічних та особистісних досягнень курсантів згідно виокремлених професійних якостей на шляху до очікуваних результатів освітнього процесу.

Методика реалізації організаційно-педагогічних умов моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки згідно обраних критеріїв відображено у таблиці 2.4, де Кр – критерій, М – мотиваційний критерій, К – когнітивний критерій, ДП – діяльнісно-поведінковий критерій, Р – рефлексивний критерій.

Згідно першої умови, нами враховано, що системоутворювальним чинником діяльності, зокрема професійної діяльності судноводіїв та квазіпрофесійної

діяльності майбутніх судноводіїв, є мотив. Провідні мотиви здебільшого визначають спрямованість діяльності. Ділова спрямованість відображає перевагу мотивів, які породжуються діяльністю: інтерес до процесу праці, безкорисливе прагнення до опанування нових навичок та умінь. Курсант з такою спрямованістю орієнтується на співпрацю з колективом, домагається найбільшої продуктивності праці – своєї та інших, намагається обґрунтовано довести свою думку, яку вважає корисною для виконання завдання.

Таблиця 2.4

**Методика реалізації організаційно-педагогічних умов
моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі
фахової підготовки згідно обраних критеріїв**

Кр	Організаційно-педагогічні умови		
	Умова перша	Умова друга	Умова третя
М	Спрямування потреб та мотивів курсантів на оволодіння спеціальністю судноводія на основі створення позитивного образу майбутньої професії	Наповнення змісту дисциплін професійної та практичної підготовки інноваційною інформацією щодо специфіки професійної діяльності судноводіїв	Розробка та впровадження квазіпрофесійних завдань із врахуванням первинних рівнів сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв
К	Ознайомлення майбутніх судноводіїв із системою відношень на судні та сутністю професійних якостей, що впливають на формування особистісної готовності до дій та реакцій у професійній діяльності. Розробка програми особистісного професійного зростання	Поглиблення змісту дисциплін циклу професійної та практичної підготовки: «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці», «Теорія та будова судна», «Менеджмент морських ресурсів», «Навігація та лоція», «Управління судном» та розроблення авторського спецкурсу	Розробка системи квазіпрофесійних завдань для групової, самостійної та індивідуальної роботи майбутніх судноводіїв. Вибір змісту дидактичного матеріалу для проведення тренінгів, ділових ігор, мозкового штурму, розв'язання кейсів.

		«Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв». Розробка програми спецкурсу «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв». Розробка програми міждисциплінарного тренінгу.	
ДП	Формування й розвиток умінь і здібностей до самопізнання й саморегуляції під час проведення міждисциплінарного тренінгу та відпрацювання програми особистісного професійного зростання. Побудова професійної «Я-концепції» під час вивчення спецкурсу «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв»	Формування вмінь та навичок дій та реакцій у професійній діяльності згідно судна та екіпажу під час викладання дисциплін циклу професійної та практичної підготовки та спецкурсу «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв»	Впровадження системи квазіпрофесійних завдань для групової, самостійної й індивідуальної роботи майбутніх судноводіїв на заняттях дисциплін циклу професійної та практичної підготовки. Розробка студентами завдань із проектування власного особистісно-професійного розвитку, власного стилю діяльності згідно судна та екіпажу під час міждисциплінарного тренінгу
Р	Діагностика та самодіагностика ціннісно-мотиваційної сфери майбутніх судноводіїв	Діагностика та самодіагностика пізнавальної сфери майбутніх судноводіїв	Діагностика та самодіагностика емоційно-вольової сфери майбутніх судноводіїв

Згідно другої умови, нами оновлено зміст дисциплін циклу професійної та практичної підготовки: «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці», «Теорія та будова судна», «Менеджмент морських ресурсів», «Навігація та лоція», «Управління судном» та розроблений авторський спецкурс «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв». Навчальні дисципліни відповідають програмним компетентностям та результатам навчання циклу фахової підготовки. На їх основі розроблено міждисциплінарний тренінг, програму особистісного професійного зростання в рамках спецкурсу «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв» (додаток В).

Згідно третьої умови, розглядаємо категорію уміння як готовність майбутніх судноводіїв успішно виконувати ситуативні справи в процесі формування професійних якостей та самостійно виявляти та коригувати власний рівень їхньої сформованості, що ґрунтується на знаннях і відповідних навичках.

Навички є компонентами вмінь, вони формуються шляхом багаторазових вправ. Виконуючи квазіпрофесійну дію відповідно до судна або екіпажу певну кількість разів, майбутні судноводії вправляються в її виконанні. Вони виконують дію дедалі швидше, легше, вільніше, це потребує менше напруження, зусиль і вольового контролю, кількість помилок зменшується. Квазіпрофесійні уміння і навички майбутніх судноводіїв формуються в освітньому процесі. Виокремлюємо три основні фази їхнього формування: перша фаза розпочинається з усвідомлення завдання та способів його виконання; друга фаза пов'язана з утворенням певного поведінкового стереотипу; третя фаза – вдосконалення певного рівня.

Рівень сформованості навичок і вмінь значною мірою залежить від свідомого ставлення, готовності майбутніх судноводіїв до вироблення в собі квазіпрофесійних вмінь і навичок, зацікавлення в кращому виконанні дій, пов'язаних з розв'язанням завдань щодо безпечного функціонування судна та екіпажу.

У цьому сенсі важливою постає здатність майбутніх судноводіїв осмислювати власні дії, почуття, думки, мотиви поведінки, інтереси, власну професійну позицію, тобто стан самосвідомості [33]. Самосвідомість майбутніх

судноводіїв виявляється через групу синергетичних професійних якостей, а саме пізнавальні – самокритичність, самоаналіз, самооцінка, самопереконавання, самоіронія тощо; емоційні – самозадоволення, самоповага, самолюбство, самосхвалення тощо; вольові – самодисципліна, самонаказ, самоконтроль, саморегуляція, самовимогливість тощо [28, с. 182]. Здатність до самозміни своєї особистості повинно стати потребою кожного курсанта. З точки зору видатного американського психолога А. Ребера, саморозвиток – це розвиток «Я», рух до емоційної та когнітивної зрілості [153].

Виникнення у майбутніх судноводіїв здатності до рефлексії свідчить про високий рівень самосвідомості. Спостерігаючи за рівнем сформованості власних професійних якостей, майбутні судноводії переживають різні емоції, які формують у них ставлення до себе, тобто становлять певну самооцінку. Відповідно до ступеня адекватності звичайно розрізняють два види самооцінки: адекватну й неадекватну. У свою чергу неадекватна самооцінка щодо еталона, з яким вона порівнюється, може бути завищеною або заниженою. Зміст знань майбутніх судноводіїв про себе і ставлення до себе з початкових етапів формування проявляються через процес саморегулювання й самоорганізації курсантами своєї поведінки. Для цього процесу характерна специфічна активність, спрямована на співвідношення власної поведінки з вимогами ситуації, очікуваннями інших учасників, на актуалізацію психологічних резервів відповідно до особливостей ситуації спілкування, міжособистісної взаємодії. Обов'язковою рисою саморегулювання є постійне внутрішнє оцінювання перебігу акту поведінки, яке співвідноситься з прямим або передбачуваним оцінюванням його іншими. Функцію коригування дій або вербальних компонентів поведінки в саморегулюванні виконує механізм самоконтролю, що становить внутрішній звіт майбутніх судноводіїв про співвіднесеність мотиву, мети дії та її ходу. Механізм самоконтролю виявляється у готовності перевести дію на інший рівень. Інакше кажучи, в основі структури особистості майбутніх судноводіїв лежить «Я-концепція», яка формується у взаємодії суб'єкта з оточуючим середовищем і є інтегральним механізмом саморегуляції поведінки [241].

Педагогічні умови представлені у моделі як наскрізний компонент, вони входять у тісний взаємозв'язок з усіма блоками.

Результатом є сформованість професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

Модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв, схематично зображена на рис. 2.2. Реалізація моделі здійснювалась на підготовчому, основному та завершальному етапах дослідження, які спрямовано на адаптацію, інтенсифікацію та ідентифікацію майбутніх судноводіїв до цього процесу.

Підготовчий етап. Мета: адаптація майбутніх судноводіїв до умов і змісту освітнього процесу спрямованого на оволодіння професійними якостями. Формування проводилася на основі дисциплін циклу професійної та практичної підготовки, при вивченні яких розкриваються перспективи і шляхи оволодіння обраною спеціальністю; забезпечується позитивна мотивація курсантів до майбутньої професійної діяльності та ціннісного ставлення до неї.

Основний етап. Мета: інтенсифікація формування професійних якостей майбутніх судноводіїв. На цьому етапі продовжено мотивацію студентів до майбутньої професійної діяльності на основі отримання позитивного досвіду ресурсами дисциплін циклу професійної та практичної підготовки, міждисциплінарного тренінгу, вплив яких поглиблює професійні якості курсантів. Проводиться систематичний контроль та діагностика рівня сформованості професійних якостей щодо очікуваних результатів освітнього процесу.

Завершальний етап. Мета: ідентифікувати майбутніх судноводіїв з обраною спеціальністю. Завдання етапу: забезпечити стійку професійну спрямованість на основі досягнення очікуваних результатів; сприяти систематизації професійних якостей через вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки, міждисциплінарного тренінгу; залучити студентів до активного використання набутого досвіду в проектній діяльності та виконанні завдань морської практики; сприяти подальшому професійному самовизначенню курсантів; здійснити контроль та діагностику рівня академічних (особистісних) досягнень курсантів.

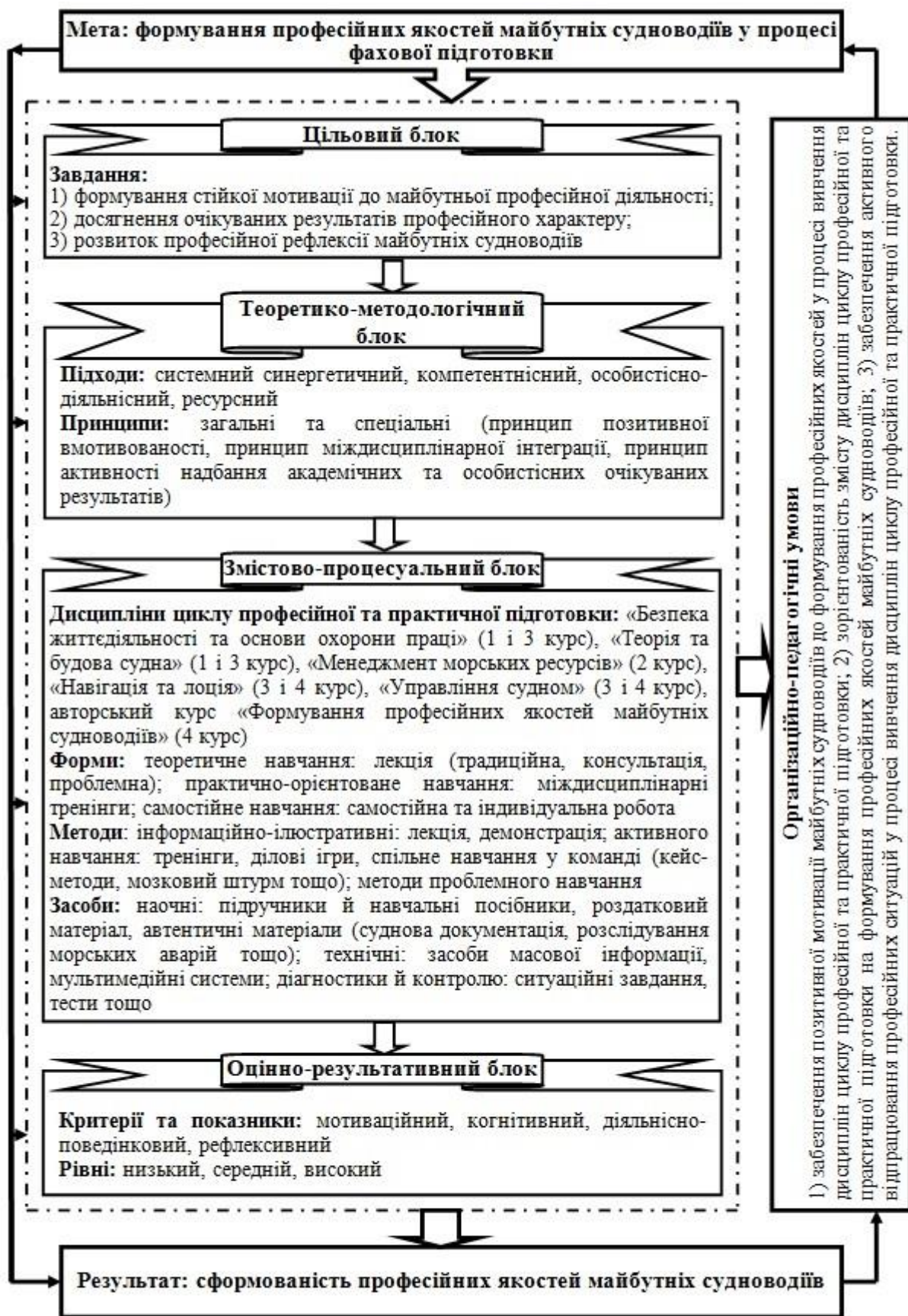


Рис. 2.2. Модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки

Отже, розроблена модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки є цілісною, динамічною та відкритою системою взаємопов'язаних елементів, що складається з цільового, теоретико-методологічного, змістово-процесуального та оцінно-результативного блоків, які функціонують завдяки низці організаційно-педагогічних умов.

2.3. Форми та методи формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки

Долучення сфери освіти до системи морських ресурсів потребує оновлення її змісту та вдосконалення методичного забезпечення.

Нами визначено особливості форм організації навчання при фаховій підготовці майбутніх судноводіїв та відповідні їм методи та засоби (таблиця 2.6).

Таблиця 2.6

Форми, методи та засоби фахової підготовки майбутніх судноводіїв

Форми	Методи	Засоби
Теоретичне навчання		
Традиційна лекція	Інформаційно-ілюстративні (лекція, демонстрація)	Технічні (масової інформації, мультимедійні системи)
Лекція-консультація	Інформаційно-ілюстративні (лекція, демонстрація)	Наочні (підручники й навчальні посібники, роздатковий матеріал); технічні (масової інформації, мультимедійні системи)
Проблемна лекція	Методи проблемного навчання (проблемно-інформаційний метод)	Наочні (підручники й навчальні посібники, роздатковий матеріал); суднова документація; технічні (масової інформації, мультимедійні системи)
Практично-орієнтоване навчання		

Міждисциплінарні тренінги	Методи активного навчання (тренінги, ділові ігри, спільне навчання у команді)	Наочні (підручники й навчальні посібники, роздатковий матеріал); суднова документація; технічні (масової інформації, мультимедійні системи); діагностики й контролю (ситуаційні завдання, тести тощо)
Самостійне навчання		
Самостійна робота	Методи проблемного навчання (частково-пошуковий, дослідницький)	Наочні (підручники й навчальні посібники, роздатковий матеріал); суднова документація; технічні (масової інформації, мультимедійні системи); діагностики й контролю (ситуаційні завдання, тести тощо)
Індивідуальна робота	Методи проблемного навчання (частково-пошуковий, дослідницький)	Наочні (підручники й навчальні посібники, роздатковий матеріал); суднова документація; технічні (масової інформації, мультимедійні системи); діагностики й контролю (ситуаційні завдання, тести тощо)

У контексті нашого дослідження ми вважаємо доцільним зазначити особливості використаних форм, методів та засобів навчання у фаховій підготовці майбутніх судноводіїв.

Теоретичними формами навчання обираємо традиційну лекцію, лекцію-консультацію та проблемну лекцію.

1. Традиційна лекція – відрізняється монологічним викладом навчального матеріалу в систематичній і послідовній формі, сконцентрованому в основному

навколо фундаментальних проблем судноводіння. Сприяє засвоєнню системи знань зі спеціальності, формує широкий професійний кругозір, загальну професійну культуру та наукове мислення.

Позитивний вплив на результати фахової підготовки майбутніх судноводіїв: забезпечення оптимальних умов для розвитку потенційних інтелектуальних здібностей курсантів; оволодіння міцними знаннями зі спеціальності (розуміння основних понять, термінів, теорій, законів, наукових фактів); оволодіння знаннями, нормами та правилами поведінки згідно судна та екіпажу; формування моральних переконань та почуттів; створення емоційного настрою і збудження інтересу до засвоєння нових знань, самостійного вирішення проблем; створення ситуації зацікавленості та позитивні емоції по відношенню до майбутньої професійної діяльності.

Так, наприклад, традиційну лекцію використано при вивченні теми «Сучасний ринок праці майбутніх судноводіїв: проблеми та тенденції очікувань (особистісний контекст)» із авторського спецкурсу «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв». Зміст теми сконцентровано на взаємозв'язку сучасного ринку праці морської галузі та рівнем підготовки майбутніх судноводіїв до професійної діяльності. В послідовній формі надано інформацію щодо професійних вимог судноводіїв з боку судновласників (СМВ – *Compagnie Maritime Belge*, *DAO Shipping LTD*, *COBELFRET*, *FEDNAV*, *HADLEY*, *EML*) та морських організацій (*International Maritime Organisation*, *International Labour Organization*, *Intercargo*, *Intertanko*, *The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*, *Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control*). В особистісному контексті представлено витяги з нормативно-правової бази сучасної концепції професійної підготовки майбутніх судноводіїв: «Міжнародна Конвенція з підготовки, дипломування моряків і несення вахти» (2010 р.), «Міжнародний Кодекс з управління безпекою», «Конвенція про працю в морському судноплаванні», «Морська доктрина України», «Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року», «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року», «Положення про державну

систему управління безпекою судноплавства». Це сприяло стимулюванню потенційних здібностей курсантів та мотивації досягнення очікуваних результатів, створенню емоційного настрою і збудження інтересу до засвоєння нових знань зі спеціальності та формування необхідних професійних якостей.

2. Лекція-консультація – вид лекції на основі запитань та відповідей, який доцільно використовувати під час вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки, виступає як допоміжний засіб формування розуміння майбутніми судноводіями окремих, часто найбільш складних чи практично значимих питань із теми чи розділу. Вона дозволяє забезпечити максимальне наближення навчання до практичних інтересів і потреб кожного курсанта з урахуванням наявних у нього внутрішніх потенційних ресурсів для сприйняття досліджуваного матеріалу, активізації пізнавальної діяльності майбутніх судноводіїв, закріплення здобутих знань.

Позитивний вплив на результати фахової підготовки майбутніх судноводіїв: формування наукового світогляду; забезпечення оптимальних умов для розвитку потенційних інтелектуальних здібностей курсантів; оволодіння міцними знаннями зі спеціальності (розуміння основних понять, термінів, теорій, законів, наукових фактів); формування навичок роботи з дидактичними матеріалами; самостійної діяльності, самоконтролю, мотивування власних дій, пробудження пізнавального інтересу; оволодіння знаннями, нормами та правилами поведінки згідно судна та екіпажу; формування моральних переконань та почуттів; відповідальність за якісну професійну діяльність згідно судна та екіпажу; свідомої дисципліни; любові до професії; раціональної організації робочого часу; розвиток професійного мислення; створення емоційного настрою і збудження інтересу до засвоєння нових знань, самостійного вирішення проблем; створення ситуації зацікавленості та позитивні емоції по відношенню до майбутньої професійної діяльності; вміння узагальнювати й систематизувати знання; здатності отримувати міцні знання, вміння і навички шляхом самостійної роботи зі спеціальною літературою; потреби постійного самовдосконалення і самоосвіти; пізнавальних навичок; сприяння збагаченню професійного словникового запасу; формуванню

пізнавальної самостійності; розвитку спостережливості, уваги, пам'яті, уяви, мислення; виробленню звички до планування своїх дій.

Так, наприклад, вивченню теми «Освітньо-кваліфікаційна характеристика професійних якостей майбутніх судноводіїв, відповідність вимогам роботодавців» з авторського спецкурсу «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв» передувало ознайомлення курсантів із змістом кваліфікаційної характеристики бакалавра судноводіння. Під час лекції-консультації на основі запитань та відповідей здійснювалося формування розуміння майбутніми судноводіями значимих для професійної діяльності фахових компетентностей, які є загальними для спеціальності 271 «Річковий та морський транспорт», спеціальних фахових компетентностей спеціалізації «Судноводіння», очікуваних результатів навчання та провідних професійних функцій. Це дозволило забезпечити максимальне наближення навчання до практичних інтересів і потреб кожного курсанта з урахуванням наявних у нього внутрішніх потенційних ресурсів для сприйняття досліджуваного матеріалу. Окрім того, аналіз та обговорення тенденцій розвитку освітньої галузі, започаткованої в Стратегії сталого розвитку «Україна-2020» (2015); Указі Президента про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року; Національній рамці кваліфікацій (2011 р.); законах України «Про вищу освіту» (2014 р.), «Про освіту» (2017 р.) сприяло формуванню пізнавальної самостійності та збагаченню професійного словникового запасу.

3. Проблемна лекція – вид діяльності, який передбачає постановку викладачем перед майбутніми судноводіями проблеми й визначення шляхів її розв'язання, при цьому враховується необхідність не тільки демонстрації наукових методів пізнання, а й активного залучення майбутніх судноводіїв до процесу розв'язування, доведення тощо. До нього необхідно вдаватися в тих випадках, коли зміст навчального матеріалу спрямовано на формування фахових понять, законів, теорій, а не на повідомлення фактичної інформації; коли зміст не є принципово новим, а логічно продовжує раніше вивчене, і курсанти можуть зробити самостійні кроки в пошуку нових елементів знань.

Позитивний вплив на результати фахової підготовки майбутніх судноводіїв: формування наукового світогляду; забезпечення оптимальних умов для розвитку потенційних інтелектуальних здібностей курсантів; оволодіння міцними знаннями зі спеціальності (розуміння основних понять, термінів, теорій, законів, наукових фактів); формування навичок роботи з дидактичними матеріалами; самостійної діяльності, самоконтролю, мотивування власних дій, пробудження пізнавального інтересу; оволодіння знаннями, нормами та правилами поведінки згідно судна та екіпажу; формування моральних переконань та почуттів; відповідальності за якісне виконання робіт; свідомої дисципліни; любові до професії; раціональної організації робочого часу; розвиток професійного мислення (аналізувати; виявляти аналогії; розкривати загальне і конкретне; встановлювати закономірності; встановлювати головне, суттєве в матеріалі, що вивчається; самостійно знаходити причинно-наслідкові зв'язки (робити висновки); узагальнювати; систематизувати, встановлювати зв'язки нового з раніше вивченим; висловлювати свої міркування та обґрунтовувати їхню правильність); створення емоційного настрою й збудження інтересу до засвоєння нових знань, самостійного вирішення проблем; створення ситуації зацікавленості та позитивні емоції по відношенню до майбутньої професійної діяльності; вміння узагальнювати й систематизувати знання; здатності отримувати міцні знання, вміння і навички шляхом самостійної роботи зі спеціальною літературою; потреби постійного самовдосконалення й самоосвіти; пізнавальних навичок; сприяння збагаченню словникового запасу; формуванню пізнавальної самостійності; розвитку спостережливості, уваги, пам'яті, уяви, мислення; виробленню звички до планування своїх дій; формуванню вміння самостійно контролювати проміжні й кінцеві результати роботи; перемагати труднощі в навчанні, використовуючи проблемні ситуації, творчі завдання, диспути, самостійне складання завдань, тестів тощо.

Так, наприклад, при вивченні теми «Професіограма судноводія» з авторського спецкурсу курсанти активно залучалися до створення ідеальної моделі майбутнього судноводія на основі раніше отриманих знань відносно

особливостей професійної діяльності та вимог до її успішного виконання (зокрема: зміст праці судноводія, професійно важливі якості, знання, вміння та навички судноводіїв, умови роботи, медичні протипоказання, вимоги до професійної підготовки, займаний сегмент на ринку праці, затребуваність на ринку праці та інше). Це сприяло стимулюванню майбутніх судноводіїв до самостійного вирішення проблем, створенню позитивних емоцій по відношенню до майбутньої професійної діяльності, розвитку професійного мислення.

Основною формою практично-орієнтованого навчання обрано міждисциплінарні тренінги.

Упровадження тренінгових форм навчання майбутніх судноводіїв у процес фахової підготовки забезпечує формування професійних якостей та квазіпрофесійних навичок. Це твердження базується на розумінні тренінгу як процесу тренування та організації спеціального тренувального режиму [175]. Згідно українському педагогічному словнику (за С. Гончаренко) тренування – це важлива складова професійного навчання, що має своїм завданням формування відповідних навичок та умінь, що здійснюється шляхом цілеспрямованого вправління під керівництвом педагога-інструктора на основі відповідних психологічних і методичних рекомендацій [53, с. 334]. Тренінг є багатофункціональним методом передбачених змін психологічних феноменів людини, групи та організації з метою гармонізації професійного й особистісного буття людини [102].

Позитивний вплив на результати фахової підготовки майбутніх судноводіїв: розширення і поглиблення професійних знань, умінь і навичок; формування навичок самостійної діяльності, самоконтролю та взаємоконтролю; пробудження пізнавального інтересу; відпрацювання навичок професійного спілкування; подолання професійних утруднень; оволодіння знаннями, нормами та правилами поведінки згідно судна та екіпажу; формування моральних переконань та почуттів; виховання відповідальності за якісне виконання роботи; творче ставлення до навчання; свідомої дисципліни; розвиток стійкого інтересу до майбутньої професії; професійного мислення; потреби систематичного самовдосконалення і

самоосвіти; самостійності у розв'язанні конфліктних ситуацій; організаторських здібностей, лідерства; свідомої дисципліни; сприяння збагаченню професійного словникового запасу; посиленню комунікативних властивостей мовлення (експресивність, виразність); розвитку зв'язного мовлення; формуванню пізнавальної самостійності; розвитку спостережливості, уваги, пам'яті, уяви, мислення; виробленню звички до планування своїх дій; формуванню вміння самостійно контролювати проміжні й кінцеві результати роботи; розвитку вмінь перемагати труднощі у майбутній професійній діяльності; формуванню вміння організовувати своє робоче місце.

Відносно предмету дослідження зміни відбуваються в три етапи:

I етап – розвиток початкового недиференційованого інтересу до певного виду діяльності, що є головним у професійній мотивації. Сприяє цьому система бесід, дискусій, аналізу конкретних ситуацій, професійних симуляцій (рольових ігор).

II етап – формування позитивних професійних ціннісних орієнтацій, які дають змогу побудувати у свідомості курсанта ідеальну модель майбутньої фахової діяльності, що служить орієнтиром у професійному саморозвитку. Реалізація цих завдань відбувається через систему активних методів навчання, провідними серед яких є ігри зі спеціальності.

III етап – активне формування професійних умінь, необхідних для практичної діяльності. Воно здійснюється у процесі розроблення та реалізації навчальних проектів у змодельованих та реальних умовах конкретних ситуацій і вимагає від курсантів вияву самостійності, ініціативності, творчого підходу, наполегливості тощо. Сприяють вирішенню цього завдання комплексні ділові ігри та тренінги, які інтегрують зміст кількох спеціальних дисциплін.

Однією з відмінностей тренінгів від інших типів професійного навчання є можливість концентрації в невеликому проміжку часу і простору елементів професійної діяльності, які каталізують процеси такої трансформації та моделювання реакцій, спрямованих на досягнення конкретного результату. Серед таких реакцій: здатність працювати самостійно без постійного керівництва, брати

відповідальність за власну ініціативу, готовність виявляти проблеми і шукати способи їх розв'язання, використовувати досвід і наявні знання для аналізу нових (екстремальних) ситуацій, здатність співпрацювати з іншими, засвоювати нові знання, здійснювати конструктивну діяльність, виявляти наполегливість та винахідливість, аналізувати соціальні ситуації та групові процеси [150; 170]

Для цілеспрямованого формування професійних якостей майбутніх судноводіїв ми пропонуємо враховувати деякі фактори, що дозволять оптимізувати цей процес. Так, для початку, визначаємо ті групи вмінь, які: а) є необхідні для виконання професійної діяльності; б) є важливим професійним наслідком тренінг-навчання та показником наявності певних професійних якостей.

Розробка тренінгового курсу в узагальненому вигляді показано за допомогою таблиці 2.7.

Таблиця 2.7

**Основні стадії розробки тренінгу формування професійних якостей
майбутніх судноводіїв**

Основні стадії розробки тренінгу	Основні завдання
1. Визначення навчальних цілей та очікуваних результатів	Визначення знань з професійної галузі; умінь та навичок здійснення квазіпрофесійної діяльності; професійних якостей.
2. Підбір змістовного матеріалу для досягнення навчальних цілей та очікуваних результатів, а також для самостійної роботи	Підбір дидактичного матеріалу відповідно до обраних професійних знань, умінь та якостей.
3. Структурування навчального матеріалу відповідно до певних методів навчання	Визначення проблемних професійних питань; логічної послідовності навчального матеріалу відповідно методів навчання; врахувати функціональні особливості методів навчання
4. Розробка тренінгу	Розробка плану та програми проведення міждисциплінарного тренінгу
5. Розробка роздавальних матеріалів для учасників	Розробка або підбір текстів міні-лекцій; презентацій; матеріалів морської практики; завдань для роботи в

та матеріалів для тренерів	малих групах, індивідуальної роботи та для самостійного опрацювання; запитань для мозкового штурму; аналітичних схем для заповнення; запитань для дискусії у малих групах; відеоматеріалів; сценаріїв для проведення рольових ігор; контрольних запитань.
6. Оцінка ефективності і порядок внесення коректив	Визначення того, наскільки використовувана система навчання відповідає поставленим цілям і встановленим критеріям ефективності; наскільки правильно встановлено терміни підбиття підсумків навчання; якою мірою підбиття підсумків за звітний період служить основою для аналізу і внесення коректив, покликаних підвищити ефективність навчання; наскільки чітко документи, що регламентують процес навчання і підвищення рівня сформованості професійних якостей та квазіпрофесійних умінь, визначають порядок унесення змін у використовувані методи навчання.

Переваги обраних методів:

1. Міні-лекція корисна для передачі інформації та закріплення нових знань.

Отже кожному циклу тренінгових завдань передувало надання інформації стосовно обраної домінуючої дії. Так, наприклад, перед тренуванням комунікаційних навичок з дисципліни «Менеджмент морських ресурсів» курсанти отримували інформацію щодо результатів досліджень різних міжнародних організацій, які вказують на те, що останнім часом причиною виникнення різноманітних інцидентів у морі є так званий людський фактор, який насамперед є результатом як недостатнього професіоналізму в процесі обміну інформацією між суднами, а також судном та береговими службами, так і незадовільної комунікації між членами екіпажу судна, особливо щодо організації роботи екіпажу в різноманітних ситуаціях.

Зазначалося, що для досягнення мети дій згідно судна та екіпажу необхідно ефективно організувати сполучні процеси менеджменту: комунікації та прийняття рішень, які з'єднують функції планування, організації, мотивації і контролю в

єдину систему. З метою забезпечення високої якості комунікаційних процесів слід орієнтуватися на два види комунікацій: міжособистісні та організаційні. Міжособистісні комунікації традиційно виникають між конкретними особами (членами екіпажу). У процесі міжособистісних комунікацій можливі такі перепони: неповне сприйняття членом екіпажу інформації; несприйняття інформації; семантичні бар'єри (труднощі, зумовлені нерозумінням значення слів і словесних знаків); невербальні перепони, що виникають у процесі використання несловесних (невербальних) знаків: погляд, вираз обличчя, посмішка тощо; слабкий зворотний зв'язок. Усунути їх можна шляхом удосконалення спілкування. Для цього необхідно: пояснювати та обґрунтовувати свої ідеї до початку їх передавання; бути сприйнятливим до можливих семантичних проблем; стежити за власними жестами, позами, інтонаціями; бути уважним до почуттів інших членів екіпажу; урахувати соціально-психологічний клімат у колективі; встановлювати якісний зворотний зв'язок; припускати можливість дублювання ідеї, повідомлення, пояснення.

На якість організаційних комунікацій можуть впливати: деформація повідомлень на різних етапах процесу комунікацій; інформаційні перевантаження в системі комунікацій; незадовільна структура управління організації морської галузі; громіздка структура комунікаційного процесу. Вдосконаленню комунікацій і ліквідації перепон в організаціях сприяють: раціоналізація структури комунікаційного процесу; вдосконалення документообігу; поліпшення зворотного зв'язку; застосування сучасних інформаційних технологій.

Після отриманої інформації курсанти приступали до обговорення останніх новин морської галузі.

2. Ситуаційні методи дозволяють краще зрозуміти та навчитися застосовувати в реальних чи гіпотетичних умовах відповідні норми та принципи: широкоформатна ситуація (комплексна проблема, що часто зустрічається у фаховій діяльності і потребує аналізу та оцінки явища та вироблення схеми її вирішення); мікроситуація (проблема є менш масштабною, може застосовуватися під час дискусії); ситуація-ілюстрація (скерована на опис матеріалу, служить

закріпленню та поглибленню знань, активізації взаємного обміну знаннями та досвідом між учасниками); ситуаційна задача (вимагає не лише аналізу проблеми, але й прийняття рішення та його обґрунтування, часто використовується як завдання для роботи в малих групах); ситуація-інцидент (спрямована на подолання особистої інертності учасників та вироблення у них адекватних засобів поведінки у стресових та конфліктних умовах).

Прикладом ситуаційної задачі є управління судном в нештатних ситуаціях з дисципліни «Навігація та лоція», зокрема затоплення трюму при пожежі. Курсантам пропонувалося обґрунтувати необхідність затоплення трюму при займанні бавовни або вугілля.

3. «Мозковий штурм» можна застосовувати як для обговорення проблемних питань всіма учасниками тренінгу, так і під час роботи у малих групах. Так, наприклад, курсантами обговорювалася проблемна ситуація «Організація життя на борту рятувального засобу» з дисципліни «Навігація та лоція». Для кожної малої групи пропонувався варіант фактору виживання (страх, біль, спрага, голод, холод та інші).

4. Робота в малих групах дозволяє учасникам розглянути питання колективно і отримати певну користь (завдання можуть бути однаковими для всіх груп, відрізнятися, але доповнювати одне одного, або бути цілковито різними).

При проведенні тренінгу, види яких подано у таблиці 2.8., враховуємо послідовність видів навчальної діяльності (зміна тем і методів навчання), використовуючи практичну модель «руху по колу» (модель Д. Колба). Цей цикл навчання охоплює чотири послідовні фази: 1) актуалізація особистого досвіду; 2) спостереження (аналіз) і обмірковування цього досвіду (рефлексія); 3) осмислення отриманих нових знань, їх теоретичне узагальнення (виведення закономірностей, схем); 4) перевірка нових знань і самостійне застосування їх на практиці.

На схему Д. Колба накладаються розроблені змістовні матеріали, для яких вже підібрані методи їх викладання, що сприяє замкненості циклу навчання. Це подано нами як методична структура тренінгів формування професійних якостей майбутніх судноводіїв (таблиця 2.9).

Отже, у досягненні ефективності тренінгу пріоритетними є такі вимоги: урахування базових знань, умінь, навичок (очікуваних результатів); урахування психологічних особливостей учасників (наявність професійних якостей); орієнтування на розв'язання конкретної фахової проблеми; спрямування на досягнення поставлених цілей; використання отриманих результатів.

У кожному разі навчання має допомогти майбутнім судноводіям діяти надійно й компетентно навіть в екстремальних умовах. Курсанти повинні вміти швидко розпізнавати виробничі ситуації, вибудовуючи потім відповідний ланцюг дій, тобто вони повинні індивідуально й компетентно реагувати на типові проблеми відповідно до того, як вони сприйняли ситуацію. Зрештою, головною метою тренінгу є очікувана поведінка майбутнього судноводія, не стільки набуття нових знань, скільки формування поведінкових навичок та умінь за рахунок групової динаміки (тобто прояву відповідних професійних якостей).

Для формування квазіпрофесійного досвіду з перспективою майбутнього використання у практичній діяльності необхідно створити умови активної діяльності; орієнтування на практичне використання отриманих знань, їх зв'язок з повсякденною діяльністю; опанування навичок командної роботи; обміну досвідом; проектної роботи, що забезпечує закріплення отриманих знань і навичок командної роботи, оцінку ефективності пройденого навчання, виявлення потенціалу, розв'язання актуальних професійних проблем та поліпшення необхідних якостей [228, 239, 242, 244].

Отже, кожен етап тренінгового курсу повинен мати своє змістовне наповнення, що впорядковується відповідно до певних правил: подання нової інформації та її обґрунтування відповідно до цілей тренінгу; аналіз складових наданої інформації, виокремлення проблеми, характеристика її впливу на майбутню професійну діяльність; пошуки способів вирішення проблеми, поліпшення чи модернізації діяльності; аналіз запропонованих рішень та вироблення пропозицій щодо їх утілення; на завершальному етапі обов'язковим є аналіз суб'єктивних вражень учасників та їхнього бачення ефективності отриманих результатів для себе.

Таблиця 2.8

Класифікація тренінгів формування професійних якостей майбутніх судноводіїв за їх призначенням

Основні ознаки	Тренінг виконання	Тренінг розв'язання проблем	Тренінг прийняття рішень	Тренінг проектування
Об'єкт, що моделюється	Квазіпрофесійна діяльність			
Ролі учасників тренінгу	Судноводії	Судноводії та представники екіпажу, причетні до розв'язання проблеми	Судноводії в ролі помічника капітану	Учасники в ролі керівників проекту
Мета	Формування навичок дій у фаховому процесі, виконання посадових обов'язків	Розвиток навичок прийняття рішень, дій у проблемній ситуації	Розвиток уміння приймати стратегічні та оперативні рішення у проблемній ситуації	Комплексний аналіз діяльності екіпажу в управлінському контексті
Методи роботи	Малі групи, презентації, обговорення, робота в парах	Мозкова атака, малі групи, презентації, дискусії	Міні-лекція, робота в парах, індивідуальна робота, мозкова атака, малі групи, презентації, обговорення та дискусії	Індивідуальна робота, мозкова атака, малі групи, презентації, обговорення та дискусії

Таблиця 2.9

Методична структура тренінгів формування професійних якостей майбутніх судноводіїв

Етапи заняття (відповідно до фаз навчання)	Тренінг виконання	Тренінг вирішення проблем	Тренінг прийняття рішень	Тренінг проектування
	Зміст, методи і форми роботи			
Актуалізація особистого досвіду	Виявлення очікувань. Виявлення наявного досвіду роботи. Пояснення учасникам суті роботи. Міні-презентації учасників			
Спостереження та обміркування наявного досвіду (аналіз та рефлексія)	Пояснення суті посадових функцій у виробничому процесі; виконання посадових обов'язків; ознайомлення з документами; виявлення здібностей до професії судноводіїв	Вступ до проблеми; характеристика проблемної ситуації; виявлення причин виникнення проблеми; загальне обговорення та ранжування найважливіших причин	Характеристика проблемної ситуації; обговорення; аналіз міжпосадової взаємодії	Характеристика діяльності екіпажу в управлінському контексті; формулювання мети і завдань проекту та визначення його складових
Осмислення отриманих нових знань, їх теоретичне узагальнення	Виявлення чинників якості виконання функціональних обов'язків; мотивів і стимулів в роботі; мети власної діяльності	Виявлення проблем у повсякденній фаховій діяльності та шляхів поліпшення ситуації	Аналіз складових проблем та обговорення мети її вирішення	Виконання проекту

Перевірка нових знань та застосування їх на практиці	Презентація виконання; визначення напрямів для вдосконалення роботи; визначення показників, які свідчать про доцільність пропозицій	Презентація шляхів поліпшення ситуації; узагальнення пропозицій шляхом ранжування, визначення способів вирішення проблеми	Презентація основних напрямів вирішення проблеми; ранжування найактуальніших способів вирішення поставленої проблеми; визначення відповідальних за кожним напрямом роботи	Презентація проектів; визначення місця проекту в системі фахової діяльності; виявлення основних напрямів упровадження проекту в практичну діяльність
	Кожен з учасників має висловити свою думку, враження, відчуття від тренінгу – що нового він здобув для себе, які бар'єри подолав.			
Методи роботи	Міні-лекція, презентації, малі групи	Мозкова атака, малі групи, презентації, ситуаційні методи	Міні-лекція, мозкова атака, малі групи, презентації, ситуаційні методи	Мозкова атака, малі групи, презентації, ситуаційні методи

Перевагами міждисциплінарного тренінгу є системний характер, комплексність, взаємозв'язок із різними навчальними дисциплінами фахової підготовки, практична спрямованість поставлених завдань, проблемно-орієнтований характер, розгляд більш широкого кола взаємопов'язаних питань. Курсанти отримують можливість здобувати навички професійної діяльності, проявляються вміння продукувати інновативні розв'язки складних завдань в умовах постійних змін професійного середовища, породжуються нові ідеї, з'являється ініціативність, лідерські якості, проявляється здатність до управління екіпажем. Робота в групах активізує процес навчання, робить його цікавим та корисним для реалізації на практиці здобутих знань та вмінь, виявляє та розвиває комунікативні здібності курсантів.

Елементи методик вивчення дисциплін «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці», «Менеджмент морських ресурсів», «Навігація і локація», «Управління судном», «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв», зміст яких зорієнтовано на формування професійних якостей, подано у додатку Д (при розробці завдань була використана така навчально-методична література [62; 110; 189; 215]). Наведемо приклади.

При вивченні дисципліни «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці» ми пропонуємо використання ситуаційних тренінгових завдань – особливі випадки на судні (додаток Д) та автентичних матеріалів морських аварій висвітлених у засобах масової інформації (додаток Е). Даний матеріал використано при впровадженні у фахову підготовку кейс-методу та як сюжетну лінію при організації ділової гри. Вирішення ситуаційних завдань зорієнтовано на формування готовності дотримуватися Конвенції ПДНВ Розділ VI «Функції, які стосуються надзвичайних ситуацій, техніки безпеки, охорони судна, методичного догляду та виживання», що окреслюють специфічні дії членів екіпажу судна із відпрацювання: дій з питань безпеки для всіх моряків; вміння використовувати рятувальні шлюпки і плоти; дій, у разі виникнення пожежі та боротьби з нею; вміння надати першу медичну допомогу; бути обізнаним з питань охорони судна.

Можливості дисципліни «Менеджмент морських ресурсів» нами використано у рамках міждисциплінарного тренінгу з метою формування сучасного управлінського мислення та системи спеціальних знань у галузі менеджменту, формування розуміння концептуальних основ системного управління організаціями; набуття умінь аналізу внутрішнього та зовнішнього середовища, прийняття адекватних управлінських рішень. Ця дисципліна включає принципи з Керівництва щодо організації, які несуть вахту і менеджменту ресурсів містка (BRM), які вказані в Секції B-VIII / 2, частини 3-1 Міжнародного Кодексу STCW з урахуванням Манільських поправок, прийнятих в 2010 році і стають обов'язковими.

Зміст навчальної курсу «Менеджмент морських ресурсів» зорієнтовано на підготовку як офіцерів палубної і машинної суднової команди, так і морських лоцманів. Його мета – гарантувати, що надійна практика менеджменту людських ресурсів підтримується щоденними практичними діями. Забезпечують цю мету принципи, що включають: визнання значущості сенсу (суті) хорошого менеджменту і командної роботи; готовність членів екіпажу змінювати поведінку в потрібному (позитивному) напрямку; усвідомлення важливості вивчення, знання і використання загальної термінології, що відноситься до менеджменту.

Нами розроблено ряд завдань міждисциплінарного тренінгу, які використовуються при вивченні та закріпленні навчального матеріалу, практичної підготовки, організації самостійної роботи студентів з використанням кейс-методу.

Кейс-метод передбачає вивчення нормативної документації (суднової документації), а також аналіз та обговорення ситуаційних завдань, за допомогою яких формуються професійні якості майбутніх судноводіїв. Організація пізнавальної діяльності курсантів, побудована на аналізі конкретних професійних ситуацій, дає можливість організації проблемного навчання й вимагає від майбутніх судноводіїв самостійних висновків і узагальнень, загострює їх увагу на досліджуваній проблемі. Він пов'язаний з

вирішенням проблем, які виникають у процесі експлуатації судна та призводять до аварійних і небезпечних ситуацій (зникнення людини з судна або заподіяння їй серйозних тілесних ушкоджень; заподіяння матеріального збитку судну; участь судна в зіткненні; завдання шкоди навколишньому середовищу, заподіяної із-за пошкодження судна тощо). Курсантам пропонують осмислити реальну ситуацію, опис якої одночасно відображає не тільки якусь практичну проблему, а й активізує певний комплекс знань, який необхідно засвоїти під час розв'язання даної проблеми. При цьому сама проблема не має однозначних розв'язань.

Позитивний вплив кейс-методу на результати фахової підготовки майбутніх судноводіїв: генерація розуміння матеріалу, що містить неоднозначне, ймовірне значення; формування системи фахових знань, умінь та навичок; підвищення активності майбутніх судноводіїв в освітньому процесі; розвиток мотивації до пізнавальної та майбутньої професійної діяльності; самостійності та ініціативності у прийнятті рішень; системи цінностей, професійних позицій та життєвих установок.

Наприклад, завдання з тренування навичок прийняття управлінських рішень.

Форма виконання: спільне навчання у команді (робота в парах та міні-групах).

Вступне слово:

Прийняття рішень є одним із найважливіших елементів організаційного управління і складається з трьох основних етапів: оцінювання обставин з метою визначення умов, які потрібно знати для прийняття рішень; пошуку, розробки та аналізу можливих варіантів дій; обрання одного якогось напряму дій із можливих альтернатив у такий спосіб, аби була досягнута деяка важлива, бажана мета.

Порядок виконання дій:

Перш ніж прийняти управлінське рішення, судноводію варто відповісти на такі питання: яку проблему потрібно вирішити і яку задачу треба виконати?;

де, у якому місці й у яких умовах повинно бути прийняте рішення?; яка складність розроблювального рішення?; у якому ступені прийняте рішення пов'язане з попередніми рішеннями і як воно вплине на хід їх виконання?; хто повинен приймати рішення (він особисто, інший виконавець, екіпаж у цілому)?; хто й у якому ступені бере участь у розробці і виконанні рішення?; з ким необхідно погодити прийняте рішення?; коли треба прийняти рішення?; кого необхідно інформувати про прийняте рішення?

Основні етапи вироблення і виконання управлінського рішення: з'ясування задачі (проблеми), оцінка ситуації; збір доступної і необхідної інформації; класифікація зібраної інформації, її оцінка, обробка, аналіз і формулювання висновків; розробка декількох варіантів рішення; уточнення задачі (ситуації) і обґрунтування розроблених варіантів рішення; вибір оптимального варіанта рішення; документальне оформлення рішення; доведення рішення до виконавців; організація збору інформації про хід виконання рішення, її аналіз.

Документально оформлене управлінське рішення повинно містити: обґрунтування необхідності прийняття рішення; перелік конкретних дій, передбачених рішенням; перелік необхідних трудових, матеріальних і інших ресурсів, засобів і способів реалізації рішення; терміни виконання рішення, очікувані результати від реалізації рішення; склад виконавців, відповідальних за реалізацію рішення; порядок взаємодії виконавців; форми контролю й обліку проміжних і остаточних результатів; законність документів, що можуть бути отримані при виконанні рішення.

Для успішного виконання рішень будь-якого виду в обов'язковому порядку необхідно: чітко сформулювати рішення; визначити необхідні для його виконання ресурси і засоби; вчасно довести рішення до виконавців; організувати контроль виконання.

Варіант 1. Прийняття рішення про залишення судна та оголошення шлюпочної тривоги.

Кейс: конкретна ситуація на судні (додаток Д).

Примітка: Рішення про залишення судна та оголошення шлюпочної тривоги може прийняти тільки капітан в реальні обстановці. Підставою для прийняття рішення про залишення судна можуть бути наступні обставини: неможливість організувати боротьбу за живучість судна внаслідок важких аварійних пошкоджень; неефективність вжитих заходів по боротьбі за живучість з наростанням загрози загибелі людей та судна.

Приймаючи рішення про залишення судна, капітан повинен вирішити два завдання: врятувати людей, які знаходяться на судні і врятувати майно (вантаж і судно). Нерідко перед капітаном стоїть складна проблема, так як немає чітких критеріїв оцінки стану судна для всіх аварійних ситуацій, а динамізм подій до межі скорочує час, відведений на прийняття рішення. Позначаються і можливі наслідки непродуманих дій – загибель людей і загибель судна.

До основних факторів, які слід враховувати перед ухваленням рішення про залишення судна, відносяться: число людей, які підлягають евакуації, - на пасажирських судах до декількох тисяч; висота борта і стан судна (наявність крену, диференту), що створюють складність спуску рятувальних засобів на воду і посадки в них людей; запас часу на проведення операцій з евакуації людей – можливість перекидання або затоплення при значних надходженнях води, швидкість розростання пожежі, що перекриває шляхи евакуації; рівень навченості екіпажу і пасажирів, які часто не мають ніяких навичок з використання рятувальних засобів.

Порятунком людей є першочерговим завданням, яке непорівнянне з порятунком майна, але в деяких ситуаціях порятунок людей залежить від порятунку судна. Вибір способу рятування залежить від виду аварії, умов, в яких вона протікає, динамічності розвитку аварії, наявних на судні рятувальних засобів.

Виконання таких завдань дозволяє майбутнім судноводіям усвідомити основні принципи та закономірності управлінської діяльності; навчитися виявляти основні помилки, які впливають на формування міжособистісних стосунків у багатонаціональному екіпажі, та їх роль у процесі виконання

професійних обов'язків; сформувати вміння адекватно оцінювати межові конфліктні ситуації, а також знаходити шляхи їх вирішення (усвідомлювати ситуацію і прогнозувати розвиток подій; оперативно отримувати та аналізувати необхідну інформацію щодо реальної ситуації; виважено приймати адекватні рішення; відповідно до ситуації формувати спільну модель практичних дій екіпажу; визначати стратегію безпеки; своєчасно знаходити правильний вихід з критичної ситуації; оптимально розподіляти навантаження серед членів команди, враховуючи конкретні ситуації; відслідковувати прогрес стабілізації ситуації або посилення її критичності тощо.

Якість засвоєння курсантами знань з подання конфліктів на судні значною мірою залежить від ступеня їхньої самостійності у навчанні. Тому особлива увага у фаховій підготовці курсантів приділяється організації їхньої самостійної роботи. З цією метою до кожної навчальної теми тренінгу підібрано різні за складністю завдання, запропоновано питання для обговорення і самостійного опрацювання (додаток Д). У ході самостійної роботи студенти мають глибоко усвідомити основні проблеми функціонування суднового екіпажу, оволодіти системою необхідних знань і засвоїти базові уміння й навички їх творчого застосування у власній діяльності щодо розв'язання та попередження конфліктів.

Ділова гра використовується як моделювання реальної професійної діяльності майбутніх судноводіїв у спеціально створених проблемних ситуаціях. Цей метод у фаховій підготовці майбутніх судноводіїв є «засобом і методом підготовки та адаптації до трудової діяльності та соціальних контактів, методом активного навчання, який сприяє розв'язуванню конкретних завдань та досягнення цілей» [125, с. 256–258].

Позитивний вплив ділової гри на результати фахової підготовки: активізація мислення майбутніх судноводіїв, підвищення їх самостійності; виявлення курсантами особистісного потенціалу (діагностування власних потенційних ресурсів); самопізнання й самоактуалізації.

При вивченні дисципліни «Теорія і будова судна» нами запропоновано

ряд різнорівневих завдань.

Завдання 1: розв'язання професійних задач «Теорія і будова судна».

Форма виконання: індивідуальна робота.

Вступне слово:

Первинна практика судноводія полягає в умінні вирішувати завдання, пов'язані з поведінкою судна на воді в складних погодних умовах, що неможливо без засвоєння основ теорії судна, що спираються на математику, фізику, теоретичну механіку, практику наставників, і тільки після цього під їх наглядом переходити до самостійного управління судном.

Розрахунки, пов'язані з теорією судна, виконуються з багатьма припущеннями по емпіричним формулам з мінімумом аналітичних формул, диференціюванням і інтеграцією в табличній формі за даними складних геометричних побудов: теоретичний креслення, гідростатичні криві, різні діаграми та графіки. Вельми важливо навчитися їх читати і користуватися ними при вирішенні постійно виникаючих складних завдань в практиці експлуатації суден, а також опанувати основами наближених обчислень.

Допоміжний матеріал: довідковий матеріал (довідник позначень теорії судна прийнятих в різних першоджерелах, множники і приставки для утворення десяткових кратних і часткових одиниць та їх найменувань, основи наближених обчислень, чисельні співвідношення між величинами метричної та англійської системами вимірювань); приклади завдань з рішеннями і поясненнями.

Варіант 1:

Задача на знання елементарних формул.

Знайти водотоннажність річкового буксира, якщо відомі наступні головні розміри і елементи: $L = 45,0\text{ м}$, $B = 7,50\text{ м}$, $\frac{B}{T} = 4,0$ та коефіцієнти повноти $\beta = 0,825$ і $\varphi = 0,658$.

Примітка: Перш, ніж приступати до вирішення подібних завдань, необхідно вивчити (або повторити) розділ «Статика судна», зосередивши увагу

на геометрії корпусу, формі і розмірено корпусу і їх співвідношеннях, параметрах посадки, безрозмірних коефіцієнтах повноти.

Задача, що вимагає застосування судових документів в розрахунках.

Визначити масу баласту, який необхідно прийняти на судно, щоб знизити його центр ваги (ЦВ) на 0,3, якщо водотоннажність судна $D_o = 360$ т і апліката ЦВ $Z_{go} = 2.7$ м. Передбачається, що центр ваги баласту знаходиться від кіля на відстані $Z_1 = 0.2$ м.

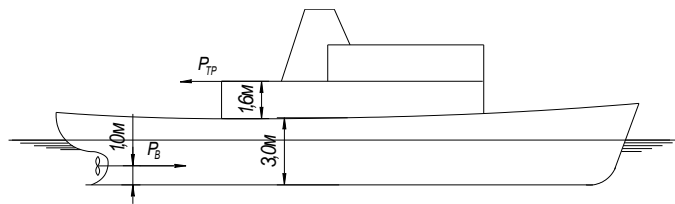
Примітка:

1) $Z_1 = 0.2$ м визначається за даними судових документів (епюра ємності або відповідні дані по баластовим цистерн з номограм);

2) для визначення Z_{g1} після прийому баласту висловимо як частка від ділення суми моментів щодо ОП (основної площині) на суму мас: $D_o = 360$ т і прийнятого баласту (див. Розділ «Прийом і зняття вантажу» і таблицю визначення координат ЦТ судна при зміні його навантаження).

Задача, що вимагає застосування креслень.

Як зросте диферент на корму морського буксира при зіткненні з мілини судна, коли тягове зусилля на гаку одно 67кН? Дані буксира: $D = 221$ т, $L = 24$ м, $R = 34$ м, $H = 3,0$ м, піднесення осі вала над основною площиною 1 м, піднесення гака над палубою 1,6 м?



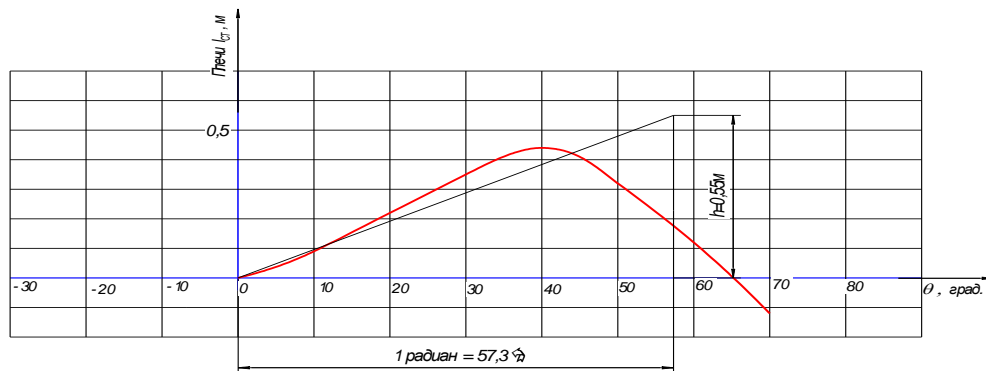
Примітка: Необхідно врахувати знак диферент моменту «-»; обчислити плече пари сил (упор гвинта дорівнює зусиллю на гаку); розрахувати момент, диферент на 1см і визначити приріст диференту.

Задача з побудовою діаграми.

Для стану завантаження судна водотоннажністю 3400т і метацентричною висотою 0,55м за допомогою універсальної діаграми статичної остійності

визначити плечі статичної остійності і побудувати діаграму статичної остійності.

Примітка: необхідно вивчити розділ «Остійність на великих кутах крену»; для побудови діаграми статичної остійності простіше скористатися універсальною діаграмою, – практично не потрібні додаткові розрахунки.



Завдання 2: Експлуатаційні розрахунки посадки, остійності та контроль загальної поздовжньої міцності судна «Теорія і будова судна».

Форма виконання: командна робота.

Вступне слово:

Вирішальним фактором, що забезпечує безпеку плавання і запобігання аварійним ситуаціям через втрату остійності і міцності, є технічно грамотна експлуатація судна. Це забезпечується умінням правильно скласти вантажний план судна (розподіл комерційного вантажу, запасів і визначення з достатньою точністю їх центрів тяжкості) і постійний контроль змін, що відбуваються в навантаженні судна в період усього життєвого циклу при вантажних операціях, витраті запасів, перекачуванні палива, при обмерзанні та в інших ситуаціях. Запорука успіху в накопиченні навичок у вирішенні завдань, пов'язаних з мінливістю параметрів остійності, міцності і непотоплюваності судна при постійної мінливої взаємодії зовнішніх сил, що діють на судно, і сил тиску всіх видів вантажів, що об'єднуються поняттям «сили дедвейту».

Допоміжний матеріал:

Умовні позначення, що застосовуються в суднових розрахунках (лінійні характеристики, вагові та об'ємні характеристики, критерії остійності та інше); документи (креслення або схеми загального розташування судна, вантажна шкала і криві елементів теоретичного креслення, креслення розташування марок поглиблення, еюра ємності або креслення розміщення вантажів на судні, інтерполяційні криві плечей остійності форми або універсальна діаграма статичної остійності, діаграма допустимих статичних моментів, діаграма осад носом і кормою, графік для контролю загальної поздовжньої міцності); вихідні дані для виконання розрахунків (головні розміри судна, потужність силової установки, планова швидкість судна з повним вантажем, площа парусності судна при осадці у його вантажу, піднесення центру парусності над діючою ватерлінією, чисельність екіпажу, чисельність пасажирів та інше); характеристика заданого рейсу (параметри посадки судна перед завантаженням, апліката центру ваги судна перед завантаженням, кількість прийнятого вантажу, питома-навантажувальний обсяг, відстань між портами, дійсна густина води в порту відправлення та інше).

Завдання:

1. Виконати розрахунки тривалості рейсу та необхідної кількості запасів на рейс.
2. Скласти вантажний план судна: заповнити таблицю розміщення запасів на початок рейсу; розмістити максимальну кількість генерального вантажу у вантажних приміщеннях; при цьому забезпечити посадку судна, що допускається.
3. Виконати розрахунок характеристик посадки, перерахунок осадок на перпендикулярах к осадкам на марках, за необхідності розрахувати поправки до водотоннажності, визначеної за вантажною шкалою.
4. Розрахувати характеристики остійності, побудувати діаграми статичної та динамічної остійності та виконати перевірку виконання нормативних вимог до остійності на початок рейсу.

5. Виконати контроль остійності за метацентричною вишиною на кінець рейсу з урахуванням витрачання запасів (методом зняття вантажу).

6. Виконати контроль загальної поздовжньої міцності судна за моментом, що вигинає.

7. Скласти загальний висновок за результатами розрахунків.

Короткий виклад порядку виконання розрахунків:

1. Вивчити умовні позначення і вихідні дані по судну, вибрані з звітних документів.

2. Вивчити характеристики майбутнього рейсу: маршрут, відстані характерних ділянок шляху для розрахунків часу рейсу, стан судна перед завантаженням; характеристики вантажу.

3. Розрахувати необхідну кількість запасів палива, масла, води, харчів.

4. Визначити вантажопідйомність судна з урахуванням поправок при початковій посадці судна в порту навантаження.

5. Визначити справжню абсцису центра величини судна (для судна без крену і диференту по кривим елементів теоретичного креслення).

6. Визначити чисту вантажопідйомність судна з урахуванням сезону, району і дальності плавання.

7. З урахуванням питомо-навантажувального обсягу і інших чинників визначити можливу кількість вантажу, яке не може перевищувати вантажопідйомність судна.

8. За таблицями навантажень визначити поетапно: загальний центр тяжіння запасів; загальний центр ваги вантажів; водотоннажність перед виходом в рейс, диферент судна.

9. При незадовільному диференті виконується друге наближення по визначенню необхідної посадки судна.

10. При задовільному диференті проводиться перевірка остійності судна після завантаження за такими критеріями: визначається поправка на вплив вільних поверхонь рідких вантажів; будуються діаграми статичної та

динамічної остійності; визначається критерій погоди; перевіряється максимум плеча остійності.

11. Перевірка загальної поздовжньої міцності.

Варіанти завдань:

Варіант 1:

Назва судна: т/х «Corrientes».

Порт відправлення: Cape Town (South Africa). Густина води: 1,025 т/м³.

Порт призначення: порт «Південний» (Україна). Густина води: 1,011 т/м³.

Дальність рейсу: 6550 миль (через мис Доброї Надії, Суецький канал).

Вантаж: антрацит насіння (АС) Питомий навантаж. обсяг: 3,21 м³/т.

Пакування: мішки синтетичні вологостійкі, масою до 55 кг.

Варіант 2:

Назва судна: т/х «Irene».

Порт відправлення: Cape Town (South Africa). Густина води: 1,026 т/м³.

Порт призначення: порт «Південний» (Україна). Густина води: 1,015 т/м³.

Дальність рейсу: 7250 миль (через Гібралтар).

Вантаж: антрацит горішок (АО). Питомий навантаж. обсяг: 2,68 м³/т.

Пакування: мішки синтетичні вологостійкі, масою до 55 кг.

Інші варіанти розроблені за таким же принципом.

Отже, упродовж усього періоду навчання курсанти виконують різні за характером, рівнем складності та змістом завдання.

Однією з найпростіших з них є доповідь на певну тему, що включає огляд відповідних літературних та інших джерел або виклад змісту самостійно проведеної курсантом роботи. Важливо зазначити, що доповідь охоплює не лише висвітлення відповідної інформації, але й виявлення ставлення до неї.

При роботі над доповіддю курсант може проявити власну ініціативу і самостійність у підборі літературних джерел, аналізі нормативно-правової документації, складанні плану роботи та її оформленні. Це необхідно не тільки для вироблення в нього вміння працювати з книгою, а й для розвитку професійної культури та мовлення майбутнього судноводія.

Перш, ніж приступити до написання доповіді, курсанту необхідно: а) підібрати необхідну літературу з теми та опрацювати її; б) скласти план роботи; в) співставити факти, які розглядаються в літературі, виділити в них загальне та особливе, узагальнити вивчений матеріал відповідно до розробленого плану; г) підготувати необхідні приклади та ілюстрації, сформулювати власні висновки з даної теми.

Демонстрації за допомогою засобів масової інформації (відео-архівів репортажів або трансляції певних дій згідно судна та екіпажу) має надати доказ необхідності та наявності професійних якостей, що вимагається від судноводіїв, визначених у Кодексі ПДНВ.

Контроль та діагностика націлені на перевірку реалізації поставлених задач щодо процесу формування професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Механізм формування професійних якостей майбутніх судноводіїв можна зобразити таким чином: оцінювання ступеня успішності дії згідно судна та екіпажу в умовах міждисциплінарного тренінгу; критичне ставлення до причин, якими викликана недостатня успішність виконання дій або рішень ситуативних завдань під час міждисциплінарного тренінгу; аналіз інформації та фактів щодо ситуативних завдань або кейсів; використання особистого досвіду для розуміння аналогічних ситуацій і виявлення причин прийняття помилкових дій і рішень; ділова гра або дії на квазіпрофесійному об'єкті (тренажері) під керівництвом інструктора для вироблення чітких алгоритмів діяльності в екстремальних умовах.

Отже, використання тренінгових форм навчання у формуванні професійних якостей майбутніх судноводіїв здійснюється шляхом цілеспрямованого тренування на основі відповідних стандартів. Необхідною передумовою впровадження тренінгів є визначення групи вмінь, які є важливими для виконання професійної діяльності та показниками наявності певних професійних якостей.

Висновки до розділу 2

У розділі уточнено критерії, показники та рівні сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв та розроблено модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

З'ясовано, що сформованість професійних якостей майбутніх судноводіїв виявляється в особистісній готовності до ефективних дій та реакцій у професійній діяльності. Готовність досліджується в зв'язку з особистісними передумовами до успішної діяльності. Цей підхід спрямовано на удосконалення психічних процесів, станів і властивостей особистості (психофізіологічних, емоційно-вольових та когнітивних), які необхідні для ефективної професійної діяльності.

Теоретично обгрунтовано, що квазіпрофесійні дії відповідно судна та екіпажу є платформою для виявлення, формування та коригування професійних якостей.

Схарактеризовано критерії та показники сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв: мотиваційний (наявність та рівень розвитку позитивної мотивації до майбутньої професійної діяльності); когнітивний (наявність та рівень знань особливостей професійної діяльності), діяльнісно-поведінковий (сформованість розуміння та здатностей здійснення професійної діяльності) та рефлексивний (наявність та рівень професійної рефлексії), які за сукупністю ознак виявили рівень сформованості професійних якостей (низький, середній та високий).

Проведено констатувальний експеримент, за результатами якого доведено необхідність посилення фахової підготовки за рахунок оптимального використання міждисциплінарних зв'язків у розробленні методичного забезпечення та систематичного моніторингу академічних (особистісних) досягнень курсантів згідно виокремлених професійних якостей на шляху до очікуваних результатів освітнього процесу.

Розроблена модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки є цілісною, динамічною та відкритою системою взаємопов'язаних елементів, що складається з цільового, теоретико-методологічного, змістово-процесуального та оцінно-результативного блоків, які функціонують завдяки низці організаційно-педагогічних умов. Визначені блоки моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки мають такі призначення: цільовий блок – передбачає визначення мети та завдань процесу формування професійних якостей майбутніх судноводіїв; теоретико-методологічний блок – відображає обрані підходи та принципи; змістово-процесуальний блок – включає низку дисциплін циклу професійної та практичної підготовки, форми теоретичного, практичного та самостійного навчання, методи інформаційно-ілюстративного та активного навчання, наочні та технічні засоби; оцінно-результативний блок – визначає критерії відповідні показники, рівні сформованості професійних якостей результат означеного процесу, з яким узгоджується початкова мета.

Організаційно-педагогічні умови представлені у моделі як наскрізний компонент, вони входять у тісний взаємозв'язок з усіма блоками: 1) забезпечення позитивної мотивації майбутніх судноводіїв до формування професійних якостей у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки; 2) зорієнтованість змісту дисциплін циклу професійної та практичної підготовки на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв; 3) забезпечення активного відпрацювання професійних ситуацій у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки.

Впровадження моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв сприяє адаптації, інтенсифікації та ідентифікації курсантів до професійної діяльності у процесі фахової підготовки. Реалізація організаційно-педагогічних умов передбачає здійснення таких дій: перша умова – спрямування потреб та мотивів курсантів на оволодіння спеціальністю судноводія на основі створення позитивного образу майбутньої професії; ознайомлення майбутніх судноводіїв із системою відношень на судні та

сутністю професійних якостей, що впливають на формування особистісної готовності до дій та реакцій у професійній діяльності; розробка програми особистісного професійного зростання; формування й розвиток умінь і здібностей до самопізнання й саморегуляції під час проведення міждисциплінарного тренінгу та відпрацювання програми особистісного професійного зростання; побудова професійної «Я-концепції» під час вивчення спецкурсу «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв»; діагностика та самодіагностика ціннісно-мотиваційної сфери майбутніх судноводіїв; друга умова – наповнення змісту дисциплін професійної та практичної підготовки інноваційною інформацією щодо специфіки професійної діяльності судноводіїв; поглиблення змісту дисциплін циклу професійної та практичної підготовки («Безпека життєдіяльності та основи охорони праці», «Теорія та будова судна», «Менеджмент морських ресурсів», «Навігація та лоція», «Управління судном») та розроблення авторського спецкурсу «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв»; розробка програми міждисциплінарного тренінгу; формування вмінь та навичок дій та реакцій у професійній діяльності згідно судна та екіпажу під час викладання дисциплін циклу професійної та практичної підготовки та спецкурсу «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв»; діагностика та самодіагностика пізнавальної сфери майбутніх судноводіїв; третя умова – розробка та впровадження квазіпрофесійних завдань із врахуванням первинних рівнів сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв; розробка системи квазіпрофесійних завдань для групової, самостійної та індивідуальної роботи майбутніх судноводіїв; вибір змісту дидактичного матеріалу для проведення тренінгів, ділових ігор, мозкового штурму, розв'язання кейсів; впровадження системи квазіпрофесійних завдань для групової, самостійної й індивідуальної роботи майбутніх судноводіїв на заняттях дисциплін циклу професійної та практичної підготовки; розробка студентами завдань із проектування власного особистісно-професійного розвитку, власного стилю діяльності згідно судна та

екіпажу під час міждисциплінарного тренінгу; діагностика та самодіагностика емоційно-вольової сфери майбутніх судноводіїв.

Основні результати розділу відображено в наукових працях автора: [45; 47–50].

РОЗДІЛ 3

ЕКСПЕРИМЕНТАЛЬНА ПЕРЕВІРКА

МОДЕЛІ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ

МАЙБУТНІХ СУДНОВОДІЇВ У ПРОЦЕСІ ФАХОВОЇ ПІДГОТОВКИ

3.1. Організація та методика проведення педагогічного експерименту

Експеримент є методом педагогічних досліджень, під час якого відбувається активний вплив на педагогічні явища шляхом створення нових умов, що відповідають меті дослідження [172].

Основною метою проведеного нами педагогічного експерименту стала перевірка теоретичних положень та підтвердження робочої гіпотези дослідження, яка полягала в припущенні, що ефективність формування професійних якостей майбутніх судноводіїв можна значно підвищити, якщо розробити модель цього процесу, зорієнтовану на формування стійкої мотивації до майбутньої професійної діяльності, досягнення очікуваних результатів професійного характеру та розвиток професійної рефлексії під час фахової підготовки.

Здійснення активного впливу на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки забезпечується створенням організаційно-педагогічних умов та відповідного методичного комплексу (підрозділи 2.2 та 2.3). Вивчення початкового стану організаційно-педагогічних умов здійснювався за допомогою різних методів (таблиця 3.1).

Метод аналізу документів дав можливість зафіксувати рівень планування роботи зі створення та забезпечення означених умов в робочих програмах дисциплін циклу професійної та практичної підготовки (нормативної та варіативної частини). Аналізу піддавалися такі складові: анотації до дисциплін циклу професійної та практичної підготовки (відповідність освітньо-професійній програмі); мета та завдання дисциплін циклу професійної та практичної підготовки; основні результати навчання та компетентності (згідно з вимогами

освітньо-професійних програм); зміст дисциплін циклу професійної та практичної підготовки.

Таблиця 3.1

Діагностика організаційно-педагогічних умов формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки

Організаційно-педагогічні умови	Методи дослідження
Забезпечення позитивної мотивації майбутніх судноводіїв до формування професійних якостей у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки	Аналіз змісту робочих програм дисциплін циклу професійної та практичної підготовки; аналіз навчально-методичного забезпечення
Зорієнтованість змісту дисциплін циклу професійної та практичної підготовки на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв	Аналіз змісту робочих програм дисциплін циклу професійної та практичної підготовки; аналіз навчально-методичного забезпечення
Забезпечення активного відпрацювання професійних ситуацій у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки	Спостереження освітнього процесу у закладах вищої освіти; опитувальник для викладачів; аналіз навчально-методичного забезпечення

Отже, аналіз робочих програм з дисциплін циклу професійної та практичної підготовки виявив необхідність посилення їхнього змісту відносно можливостей формування професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Метою аналізу навчально-методичного забезпечення було виявлення забезпечення позитивної мотивації до майбутньої професійної діяльності курсантів та активного відпрацювання професійних ситуацій під час фахової підготовки. Аналізу підлягали такі складові: форми, методи та засоби фахової підготовки; наявність спеціального супроводу майбутніх судноводіїв у процесі їхнього професійного становлення, що фіксує зміни у рівнях сформованості професійних якостей. Спостереження складових навчальних заходів здійснювалося за такими показниками: обґрунтування мети та типу навчального заняття; відповідність мети навчального заняття обраному змісту;

логіка структури навчального заняття; забезпечення методами навчання мотивації діяльності, співпраці викладача із курсантами, контролю та самоконтролю академічних та особистісних досягнень; відповідність методів меті та змісту навчального заняття; відповідність засобів навчання меті та змісту заняття; форми організації навчальної діяльності відібрано у відповідності до методів, змісту та мети; рівень усвідомленості відповідей курсантів; рівень досягнення загальноосвітньої, виховної та розвивальної мети навчального заняття.

Загалом, аналіз первісних документів та навчально-методичного забезпечення підтвердив необхідність коригування фахової підготовки майбутніх судноводіїв завдяки впровадженню моделі формування професійних якостей (підрозділ 2.2), що реалізується за допомогою організаційно-педагогічних умов (підрозділ 2.3).

Педагогічний експеримент з перевірки ефективності моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки здійснено в три етапи: констатувальний, формувальний, контрольний.

Перший етап – констатувальний. Під час цього етапу відбувся вибір необхідної кількості експериментальних навчальних груп та закладів вищої морської освіти, визначення необхідної тривалості проведення експерименту, розробка методики його проведення, вибір конкретних наукових методів для вивчення початкового стану досліджуваних (анкетування, тестування, спостереження), визначення ознак, за якими можна встановити зміни в експериментальному об'єкті під впливом відповідних педагогічних чинників; вивчено початковий стан організаційно-педагогічних умов; оцінено стан учасників педагогічних впливів; сформульовано критерії ефективності запропонованої системи заходів.

Другий етап – формувальний (безпосереднє проведення експерименту). проведено інструктаж учасників експерименту про порядок і умови його впровадження; зафіксовано одержані на основі проміжних зрізів дані про хід експерименту, що характеризували зміни в об'єкті під впливом

експериментальних заходів; визначено можливі типові недоліки, які можуть виникати під час проведення експерименту.

Третій етап – контрольний. Здійснювалося підбиття підсумків експерименту, описувалися результати впровадження розробленої моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки (рівень сформованості професійних якостей).

Педагогічний експеримент здійснювався протягом 2013–2017 рр. на базі закладів вищої освіти України: Національний університет «Одеська морська академія», Національний університету кораблебудування імені адмірала Макарова, Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного.

Розробка методики проведення педагогічного експерименту здійснювалася на основі розробленої моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. Зважаючи на те, що основним показником дієвості моделі є рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв (особистісній готовності до ефективних дій та реакцій у професійній діяльності) вибір методів діагностики здійснювався з урахуванням таких особливостей: складність комплексу характеристик майбутніх судноводіїв структурно представлених зовнішньою та внутрішньою підструктурами професійних якостей; відсутність універсальних методик виявлення рівнів сформованості соціологічних, когнітивних, психологічних, синергетичних, ноетичних та етичних професійних якостей майбутніх судноводіїв; необхідність моніторингу академічних та особистісних досягнень майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. У цьому зв'язку для комплексної діагностики сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв ми поєднали різні методи: самооцінки, анкетування, тестування, аналізу конкретних ситуацій та результатів міждисциплінарних тренінгів.

Розглянуто моніторинг як метод відстеження результативності розробленої моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки з метою оцінювання ефективності її

функціонування на констатувальному, формувальному та контрольному етапах дослідження. Моніторинг мав такі різновиди: вхідний, на якому вивчався початковий рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв; поточний, що здійснювався з метою перевірки змін у формуванні професійних якостей майбутніх судноводіїв під впливом організаційно-педагогічних умов експериментальної моделі на всіх її етапах; підсумковий, який проводився після формувального етапу експерименту й передбачав з'ясування динаміки сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв.

При організації та проведенні моніторингового дослідження формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки ми дотримувалися таких принципів: узгодженості нормативно-правового, організаційного та методичного забезпечення складових моніторингу; об'єктивності одержання та обробки інформації, що передбачало максимальне виключення суб'єктивних оцінок, урахування всіх результатів, створення для всіх учасників дослідження рівних умов у процесі перевірки дієвості розробленої моделі; комплексності дослідження формування професійних якостей майбутніх судноводіїв, обробки та аналізу одержаних результатів; безперервності й тривалості спостережень за станом фахової підготовки та її впливу на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв; своєчасності отримання, обробки та використання об'єктивної інформації про дієвість розробленої моделі; перспективності запланованого моніторингового дослідження та його спрямованості на розв'язання проблеми підвищення рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв; гуманістичної спрямованості моніторингу – створення обстановки доброзичливості, довіри, поваги до особистості, максимально сприятливих умов та позитивного мікроклімату.

Оцінка сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв провадилася не лише шляхом порівняння отриманих результатів з певними нормами, середніми величинами, але й шляхом зіставлення їх з результатами попередніх діагностик для виявлення характеру просування в розвитку

особистісної готовності курсантів до ефективних дій та реакцій у професійній діяльності.

Вибір методів моніторингу формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки здійснювався відповідно до методологічних вимог.

Метод тестування. Тест – це інструмент, що складається з кваліметрично вивіреної системи тестових завдань, стандартизованої процедури проведення і заздалегідь спроектованої технології обробки й аналізу результатів, призначений для вимірювання якостей і властивостей особи, зміна яких можлива в процесі систематичного навчання.

Ми обрали тести за функціональною ознакою щодо предмета дослідження: тести досягнень – методики, за допомогою яких можна визначити рівень засвоєння конкретних знань майбутніх судноводіїв; тести особистісні – методики психодіагностики, за допомогою яких можна визначити різні риси майбутніх судноводіїв та їх характеристики: уподобання, цінності, ставлення до людей; емоційні та мотиваційні ознаки; типові моделі поведінки.

При впровадженні тестів ми дотримувалися таких вимог: обов'язковий для всіх комплекс випробовувальних завдань; чітка стандартизація зовнішніх умов, у яких проводиться тестування; наявність стандартної системи оцінювання та інтерпретації результатів; використання під час оцінювання середніх показників результатів оцінювання.

Метод анкетування. Анкета є набором запитань, кожне з яких логічно пов'язане з головним завданням дослідження.

При розробці та впровадженні анкет ми дотримувалися таких основних вимог: запитання характеризують так явище, щоб очікувані відповіді на них могли бути вірогідними; запитання можуть бути як прямі, так і непрямі, як з варіантами відповідей, так і без них; формулювання запитання не повинне схилити до певної відповіді; варіанти відповідей повинні мати однозначне розуміння; кількість варіантів відповідей повинна забезпечувати максимально можливу їх вірогідність; пропонувати контрольні комбінації запитань: прямі,

посередковані запитання; особисті, безособові запитання; передбачати попередню перевірку ступеня розуміння запитань на невеликій кількості курсантів і здійснювати корегування змісту анкети.

Педагогічне спостереження. Педагогічне спостереження – це спеціально організоване, цілеспрямоване сприйняття педагогічного процесу у звичайних умовах; об'єкт спостереження – дії та вчинки студентів і викладачів. У процесі моніторингового дослідження використано різні види спостереження: пряме, опосередковане та самоспостереження. Пряме спостереження передбачало дію разом з учасниками дослідження (при використанні проблемних та активних методів навчання). Опосередковане спостереження здійснювалося при самостійній діяльності майбутніх судноводіїв. Самоспостереження передбачало аналіз діяльності з боку самих курсантів, результати якого обов'язково порівнювалися з більш об'єктивними даними педагогічного спостереження.

При організації педагогічного спостереження ми дотримувалися таких вимог: спостереження повинно мати визначену мету та проводитися за попередньо складеним планом; кількість досліджуваних ознак має бути мінімальним і чітко визначеним (точне і детальне формулювання питання про досліджувані ознаки, чітке формулювання критеріїв оцінок цих ознак сприяє науковій цінності отриманих даних); дані, одержані шляхом різних спостережень, повинні порівнюватися (важливо застосовувати однакові критерії під час оцінки досліджуваних явищ; явища необхідно спостерігати в реальних умовах; повторення процесу спостереження необхідно проводити через однакові проміжки часу; передбачати, які помилки (методологічні або реєстраційні) можуть траплятися під час спостереження і вміти їх попередити.

Для діагностики сформованості професійних якостей обрано ряд методик [12; 13; 34; 79; 101; 158; 203; 204; 230; 240; 241; 247].

Рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв за мотиваційним критерієм співвідносимо з рівнем квазіпрофесійних домагань. Під рівнем домагань курсантів розуміємо їхні потреби, мотиви або тенденції, які проявляються в ступені складності цілей, які вони ставлять перед собою у

квазіпрофесійній діяльності. Рівень домагань оцінювався за наступною схемою: сукупність однотипних завдань ранжували за ступенем складності і курсантам пропонувалося послідовно вибирати для виконання певну кількість цих завдань будь-якого ступеня складності. Опитувальник заповнювався під час виконання конкретного навчального завдання або при вирішенні квазіпрофесійної ситуації. При цьому обирався будь-який етап процесу виконання, єдиний для всіх курсантів, і пропонувалося по завершенню цього етапу відповісти на питання опитувальника. До початку виконання навчального завдання (або квазіпрофесійної ситуації) проводився інструктаж про порядок роботи з опитувальником (додаток Ж).

При аналізі результатів враховували, що квазіпрофесійна ситуація є проблемною. Середовище породжує в майбутніх судноводіях багатокomпонентний мотиваційний відгук, на основі якого будується багатofункціональна система постановки і рішення задачі. Проблемна ситуація призводить до актуалізації цілого ряду потреб, серед яких знаходяться пізнавальні, соціальні, а також потреби більш високого рівня індивідуальності, рівня самосвідомості, зокрема, потреба збереження і підвищення самоповаги або цінності свого «Я». На основі цих потреб курсанти оцінюють значимість і складність завдання, витрати часу і сил, прогнозують можливі наслідки. Початкові оцінки можуть змінюватися, коригуватися по ходу роботи над завданням. Тому мотивація, відповідна напруженої діяльності, пов'язаної з досягненням мети певного рівня складності, включає цілий ряд елементів, що характеризують особливості взаємодії майбутніх судноводіїв з середовищем. Перш за все потенційну структуру мотивації утворюють елементи, що відповідні потребам, які актуалізуються в ситуації виконання завдання. У зв'язку з особливостями навчальної діяльності, а також з метою необхідної узагальненості опису, досліджувалися лише наступні мотиваційні елементи або мотиви.

Внутрішній мотив (1), пов'язаний безпосередньо з процесом діяльності, є узагальненим і виражає захопленість завданням самим по собі, відображає ті

аспекти, які надають виконанню завдання привабливість. Пізнавальний мотив (2), що характеризує інтерес курсантів до результатів своєї діяльності, також є узагальненим, так як за ним може стояти досить широке коло більш приватних мотивів, задоволення яких опосередковано результатом. Мотиву уникнення (3) властивим є острах показати низький результат, на відміну від попереднього, зміст якого становить позитивне прагнення до результату. Мотив змагання (4) визначається тим, наскільки курсант надає значення такій характеристиці результату як перевищення рівня результатів інших курсантів. За цим мотивом також може стояти група більш приватних мотивів, таких, як мотив престижу, влади та інше. Мотив до зміни поточної діяльності (5) розкриває тенденцію курсантів до припинення роботи, якою вони зайняті в даний момент і переключення на іншу. Мотив самоповаги (6) виражається в прагненні курсантів ставити перед собою все більш і більш складні цілі в однотипній діяльності. Розглянута група елементів є відображенням тих характеристик ситуації, які виступають в ролі чинників та безпосередньо спонукають курсантів до певного образу дії і є рушійними силами розвитку діяльності.

Іншу групу утворюють елементи, які знаходяться з мотиваційними в причинно-наслідкових відносинах і виступають в якості необхідних умов діяльності, пов'язаної з досягненням досить важких цілей. Частина цих елементів відноситься до поточного стану справ і являє собою результати таких процесів, як надання особистісної значущості результатами діяльності (7), оцінка складності виконуваного завдання (8), оцінка ступеня виразності вольового зусилля в ході роботи над завданням (9), оцінка рівня вже досягнутих результатів, співвіднесених зі своїми можливостями в цьому виді діяльності (10), оцінка свого потенціалу (11). Інші елементи відображають передбачуваний або планований курсантом хід наступних подій: намічений рівень мобілізації зусиль, необхідний для досягнення результатів (12), і очікуваний рівень результатів діяльності (13). Важливе значення для розгортання цілісної мотиваційної структури має розуміння курсантом причинних факторів, які є інструментальними в ході розвитку взаємодії. До них

відносяться розуміння курсантом того співвідношення, в якому знаходиться залежність результату від випадку і від його власних можливостей (14), а також розуміння того, наскільки постановка завдань є ініціативною і наскільки директивною (15). Таким чином, перша частина елементів пов'язана з оціночними процесами, друга частина – з процесами прогнозування і третя – з процесами інтерпретації.

Рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв за когнітивним критерієм оцінювався за допомогою комплексного тесту з дисциплін циклу професійної та практичної підготовки. При оцінюванні використовували декілька видів контролю: вхідний, поточний, підсумковий (згідно моніторингу). Вхідний контроль дозволяв діагностувати рівень знань курсантів, що застосовується як передумова успішної організації участі у міждисциплінарному тренінгу. Поточний контроль полягав в оцінюванні рівня підготовленості курсантів до виконання конкретних робіт, повноти та якості засвоєння майбутніми судноводіями навчального матеріалу за дисциплінами професійного та практичного циклу. Підсумковий контроль надав можливість оцінити рівень академічних та особистісних досягнень відповідно до освітньо-кваліфікаційної характеристики майбутніх судноводіїв та додаткових вимог обраних нами в процесі дослідження.

Високий рівень сформованості професійних якостей за когнітивним критерієм характеризується відтворенням навчального матеріалу в повному обсязі (відповідь правильна, обґрунтована, логічна, містить аналіз і систематизацію, зроблені аргументовані висновки). Курсанти активно працюють, здатні висловити власне ставлення до альтернативних міркувань з конкретної проблеми, проявляють вміння самостійно та аргументовано викладати матеріал.

При середньому рівні сформованості професійних якостей за когнітивним критерієм майбутні судноводії відтворюють значну частину навчального матеріалу. Курсанти виявляють знання і розуміння основних положень з навчальних дисциплін циклу професійної та практичної підготовки (певною

мірою можуть аналізувати матеріал, порівнювати та робити висновки). Курсанти вміють аналізувати факти й події, але має місце недостатня аргументованість при викладенні матеріалу, нечітко виражене ставлення до фактів.

Низький рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв містить відповіді, в яких відтворюються основні положення навчального матеріалу на рівні запам'ятовування без достатнього розуміння; курсанти у цілому володіють суттю питань з певної теми, виявляють знання лекційного матеріалу, навчальної літератури, намагаються аналізувати факти й події, робити висновки. Але на заняттях поводять себе пасивно, дають неповні відповіді на запитання, припускаються грубих помилок при висвітленні теоретичного матеріалу.

Рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв за діяльнісно-поведінковим критерієм оцінювався за допомогою вирішення конкретних ситуацій.

Високий рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв характеризується вільним використанням набутих теоретичних знань при аналізі практичного матеріалу, висловлюванням власного ставлення до тих чи інших проблем, демонструванням високого рівня засвоєння практичних навичок.

На наявність сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв на середньому рівні вказують вміння курсантів висловлювати міркування щодо тих чи інших проблем з певними похибками у логіці викладу теоретичного змісту або при аналізі практичного.

Низький рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв характеризується невмінням оцінювати факти та явища, пов'язувати їх з майбутньою діяльністю.

Вимірювання згідно рефлексивного критерію пов'язуємо з методикою А. Карпова, яка враховує три головні види рефлексії: ситуативну (актуальну), ретроспективну та перспективну рефлексії.

Ситуативна рефлексія забезпечує безпосередній самоконтроль поведінки майбутніх судноводіїв в актуальній ситуації, осмислення її елементів, аналіз того, що відбувається, здатність курсантів до співвідношення своїх дій з ситуацією і їх координації відповідно до умов, що змінюються і власним станом. Поведінковими проявами і характеристиками цього виду рефлексії є, зокрема, час обмірковування курсантами своєї поточної діяльності; то, наскільки часто вони вдаються до аналізу того, що відбувається; ступінь розгорнення процесів прийняття рішення; схильність до самоаналізу в конкретних квазіпрофесійних ситуаціях.

Ретроспективна рефлексія проявляється в схильності до аналізу вже виконаної в минулому діяльності. В цьому випадку предмети рефлексії – передумови, мотиви і причини події; зміст минулої поведінки, а також її результативні параметри і, особливо, допущені помилки. Ця рефлексія виражається, зокрема, в тому, як часто і наскільки довго майбутні судноводії аналізують і оцінюють події, що відбулися, чи схильні вони взагалі аналізувати минуле і себе в ньому.

Перспективна рефлексія співвідноситься: з функцією аналізу майбутньої діяльності, поведінки; плануванням як таким; прогнозуванням можливих фіналів та інше. Її основні поведінкові характеристики: ретельність планування деталей своєї поведінки, частота звернення до майбутніх подій, орієнтація на майбутнє.

Враховучи отримані результати за даною методикою визначаємо рівні сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв:

На високому рівні спостерігається розвиненість всіх компонентів професійної рефлексії, виявляється здатність швидко і гнучко реагувати на мінливі умови, змінювати свою поведінку.

Середній рівень характеризується організованістю рефлексивної діяльності курсантів та стійкою потребою в професійно-особистісному самовдосконаленні, стійкою самостійністю і активністю, але ще недостатнім

володінням квазіпрофесійною діяльністю, труднощами у вирішенні практичних завдань.

На низькому рівні спостерігається слабка вираженість професійної рефлексії, недиференційована спрямованість самосвідомості самоаналізу і самооцінки в процесі діяльності, нерозвиненість аналітичних умінь і навичок, низька сформованість професійних дій, недостатня мотивація і самостійність, відсутність потреби в професійному самовихованні і самоосвіті.

Використано методику визначення співвідношення реальної групової оцінки і самооцінки курсантів. Досліджуваній, оцінюючи себе як особистість, розміщує задані якості у такому порядку: на 1 місце записує якість, яку він найбільш яскраво вбачає в собі; на 2 місце – ту, яка трохи в меншій мірі характерна йому і т.д. Одержуємо таким чином перший ряд.

Всі члени групи за таким же принципом оцінюють досліджуваного і на основі одержаних даних складається реальна групова оцінка (другий ряд).

Порядкові номери якостей особистості в обох рядах приймають за їх ранги. Різниця номерів (рангів) дає можливість обчислити коефіцієнт кореляції за формулою 3.1:

$$\rho = 1 - \frac{6 \sum d^2}{n^3 - n} \quad (3.1)$$

де, n – кількість розглянутих властивостей, p – різниця номерів рангів.

Коефіцієнт кореляції p від +0,5 до +1 говорить про завищений рівень самооцінки; p в межах від -0,5 до -1 свідчить про дуже велику самокритичність; p в межах від -0,5 до +0,5 говорить про те, що піддослідний не переоцінює себе і в міру критичний.

Зважаючи на те, що ми маємо справу з майбутнім командним складом, ми використали методику вимірювання суб'єктивного контролю (тест-опитувальник, розроблений Є. Бажіним та на основі шкали локусу контролю Дж. Роттера), яка дозволяє порівняно швидко й ефективно визначити рівень сформованості суб'єктивного контролю курсантів.

Локус контролю – це характеристика вольової сфери людини, яка відображає її нахил приписувати відповідальність за результати своєї діяльності зовнішнім силам або власним здібностям і зусиллям. Приписування відповідальності за результати своєї діяльності зовнішнім силам називається екстернальним, або зовнішнім, локусом контролю, а приписування відповідальності власним здібностям і зусиллям – інтернальним, або внутрішнім локусом контролю.

Таким чином, можливі два полярних типи особистостей залежно від локалізації контролю: екстернальний та інтернальний. Локус контролю, характерний для людини, є універсальним стосовно будь-яких типів подій і ситуацій, з якими їй доводиться стикатися. Один і той же тип контролю проявляється як у разі невдач, так і в разі успіхів, причому це спостерігається в різних сферах життєдіяльності суб'єкта, зокрема професійній.

Високий рівень інтернальності відповідає високому рівню суб'єктивного контролю над будь-якими значущими подіями. Курсанти, які мають такий локус контролю, вважають, що більшість важливих подій у їхньому житті – результат власних дій, що вони можуть ними керувати і відчують відповідальність і за ці події, і за те, як складається їхнє життя в цілому. «Інтернали» з високими показниками суб'єктивного контролю мають емоційну стабільність, вони впertі, рішучі, відрізняються комунікабельністю, значним самоконтролем і стриманістю.

Середній рівень інтернальності властивий більшості курсантів. Особливості їхнього суб'єктивного контролю можуть дещо змінюватися залежно від того, чи здається курсанту ситуація складною чи простою, приємною чи неприємною тощо. Хоча їхня поведінка і психологічне почуття відповідальності за неї залежать від конкретних соціальних ситуацій, усе ж можна і в них встановити перевагу того чи іншого локусу контролю.

При низькому рівні інтернальності курсанти майже не бачать зв'язку між своїми діями і важливими для них подіями життя. Вони не вважають себе здатними контролювати розвиток таких подій і гадають, що більшість їх є

результатом випадку чи вчинків інших людей. Тому «екстернали» емоційно нестійкі, схильні до неформального спілкування і поведінки, слабкокомунікабельні, у них поганий самоконтроль і висока напруженість.

Таким чином, суб'єктивний локус контролю пов'язаний з відчуттям курсантом своєї сили, відповідальності за те, що відбувається в його житті, із самоповагою, із соціальною зрілістю і самостійністю особистості. Тому, складаючи рекомендації для самовдосконалення, потрібно враховувати, що: конформна, поступлива поведінка більшою мірою притаманна курсанту з екстернальним локусом контролю; інтерналі менш схильні підкорятися тискові (думкам, емоціям та ін. інших людей); курсант з інтернальним локусом контролю краще працює на самоті; інтерналі більш активно шукають інформацію, як правило, більше ознайомлені з ситуацією, ніж екстернали; в інтерналів більш активна, ніж в екстерналів, позиція щодо свого здоров'я.

Дослідження показало: інтерналі більш популярні, займають сприятливу позицію в системі міжособистісних стосунків. Вони більш бажані для колективу, впевненіші в собі й терпиміші.

Для опису типів поведінки майбутніх судноводіїв у конфліктних ситуаціях використано тест К. Томаса, який уживає двомірну модель регулювання конфліктів, основними вимірами в якій є кооперація, пов'язана з увагою людини до інтересів інших людей, залучених до конфлікту, і напористість, для якої характерний акцент на захисті власних інтересів. Відповідно до цих двох основних вимірів.

К. Томас виокремлює такі способи регулювання конфліктів: 1. Змагання (конкуренція) як прагнення домогтися своїх інтересів на шкоду іншим. 2. Пристосування, що протилежне суперництву, принесення у жертву власних інтересів заради іншого. 3. Компроміс. 4. Уникнення, для якого характерні як відсутність прагнення до кооперації, так і відсутність тенденції до досягнення власних цілей. 5. Співробітництво, коли учасники ситуації приходять до альтернативи, що повністю задовольняє інтереси обох сторін.

Найкращі стратегії поведінки під час конфліктної ситуації є співробітництво та компроміс, уникнення конфлікту. Стратегії суперництва або пристосування характеризують особистість не з кращого боку та не призведуть до мирного вирішення конфлікту.

За допомогою методики А. Махнач виявлено рівень сформованості відповідальності майбутніх судноводіїв. Високий рівень відповідальності характеризується розвинутих почуттям обов'язку. Доведенням розпочатої справи до кінця, і, якщо певні події заважають реалізацією намічених планів, що може завдавати певних незручностей. Такий курсант бере відповідальність за інших на себе, радо усім допомагає, здатен жертвувати собою в інтересах інших. Він критично ставиться до непослідовності, неточності й інших слабостей оточуючих, тому схильний будувати міжособистісні відносини, ґрунтуючись на тому, наскільки ті, хто оточує, відзначаються почуттям обов'язку й відповідальності. Для досягнення власних цілей курсант виявляє наполегливість і завзятість. Цілеспрямований, стиль роботи характеризується високою обов'язковістю й точністю.

Середньому рівню сформованості відповідальності можна віднести курсантів, які бувають надто пасивними, щоб хтось із оточуючих не розцінив їхнє бажання як намагання взяти на себе кермо влади й повну відповідальність за те, що відбувається. Побоюючись цього, курсанти іноді стримують бажання щось зробити, у той час як їхня природна активність і працездатність цілком дозволяють приймати відповідальні рішення й доводити розпочаті справи до кінця.

Низькому рівню сформованості характерна схильність курсантів до спонтанних, а іноді й до непослідовних рішень. Вони часто не замислюються над тим, що від них очікують відповідальних рішень. У майбутній професійній діяльності їхня неточність і необов'язковість можуть призвести до конфлікту з командою. Занадто легковажне відношення до своїх обов'язків, а може й до життя в цілому, не завдає їм неприємностей лише тому, що вони поки що не стикалися з серйозними вимогами з боку інших. Те, що їм необхідно – це

увияти, як приємно вчасно зробити все те, що заплановано, показати собі й іншим, що вони здатні бути відповідальною людиною, здатною до прийняття вольових, відповідальних рішень.

Отже, організація та проведення педагогічного експерименту щодо перевірки дієвості моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв здійснювалося відповідно обраним етапам (констатувальному, формувальному та контрольному). Проведення моніторингу використано з метою відстеження динаміки сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв. У процесі моніторингового дослідження використано методи тестування, анкетування та спостереження у відповідності до специфіки формування професійних якостей майбутніх судноводіїв та обраних критеріїв оцінювання рівнів сформованості професійних якостей. Дотримання та виконання сформульованих завдань на кожному з етапів експериментального дослідження допомогло перевірити теоретичні положення та підтвердити робочу гіпотезу.

3.2. Результати експериментального дослідження та їх аналіз

Достовірність результатів експериментального дослідження забезпечена раціональним вибором величини вибірки курсантів, від якості якої залежить коректність одержаних результатів. При виборі обсягу вибірки враховувалися такі чинники: завдання й умови проведення експериментального дослідження; ступінь однорідності генеральної сукупності, величина якої становить 1041 студентів I курсу ВНЗ України станом на 2013/2014 н.р. напряму підготовки 6.070104 «Морський та річковий транспорт», зарахованих на факультети судноводіння Національного університету «Одеська морська академія», Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова, Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного; ймовірність достовірності результатів

експериментального дослідження – 0,95; гранична похибка репрезентативності – 0,05.

Обсяг вибірки розраховано за формулою (3.2):

$$n = \frac{N \cdot t^2 \cdot \overline{\sigma_i^2}}{N \Delta_x^2 + t^2 \overline{\sigma_i^2}}, \quad (3.2)$$

де n – чисельність вибірки;

$\overline{\sigma_i^2}$ – середня дисперсія (прийнято максимальне значення – 0,25);

N – чисельність генеральної вибіркової сукупності;

t – кратність помилки вибірки (при $p=0,954$ $t=2$);

Δ_x – гранична помилка вибірки (обрано значення 0,05).

Обсяг вибірки курсантів за формулою 3.1 становить:

$$n = \frac{1041 \cdot 4 \cdot 0,25}{1041 \cdot 0,0025 + 4 \cdot 0,25} \approx 289$$

Отже, для проведення педагогічного експерименту було відібрано експериментальну та контрольну групи курсантів, що охоплюють у загальній кількості 289 осіб зі спеціальності «Річковий та морський та транспорт» (КГ=146 та ЕГ=143).

Об'єктивність результатів експериментального дослідження, спрямованого на перевірку дієвості моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки, забезпечується еквівалентністю двох вибірок курсантів, тобто однорідністю контрольних й експериментальних груп за рівнем сформованості професійних якостей за всіма критеріями на початок експерименту.

З метою визначення початкового рівня сформованості професійних якостей та перевірки наявності чи відсутності статистичних розбіжностей в якості рядів прийнято індивідуальні значення тестових відповідей курсантів. Кожному рівню присвоєно відповідний бал: низький – 3 бали; середній – 4 бали; високий – 5 балів. Обчислення середнього балу початкового рівня сформованості професійних якостей наведено в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2

Обчислення середнього балу початкового рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв

Контрольна група				Експериментальна група			
Бал	Кількість студентів	Загальна кількість балів	Середнє значення	Бал	Кількість студентів	Загальна кількість балів	Середнє значення
3	70	210		3	68	204	
4	57	228		4	50	200	
5	19	95		5	25	125	
Σ	146	533	3,650	Σ	143	529	3,699

Згідно з таблиці 3.2 середній бал у контрольних та експериментальних групах має незначну відмінність, різниця складає 0,049. Переважну більшість в обох порівнюваних категоріях складають курсанти з середнім і достатнім рівнем сформованості професійних якостей: 86,9 % в контрольних та 82,5 % в експериментальних групах.

За допомогою розрахунку t -критерію визначили достовірність збігів і відмінностей контрольних та експериментальних груп [54]. Для цього сформулювали дві гіпотези:

Гіпотеза H_0 : відмінності рівня сформованості професійних якостей експериментальної і контрольної груп курсантів недостатньо значні.

Гіпотеза H_1 : відмінності рівня сформованості професійних якостей експериментальної і контрольної груп курсантів досить значні.

Значення t -критерію визначили за формулою 3.3:

$$t = \frac{M_1 - M_2}{\sqrt{\frac{S_1^2}{N_1} + \frac{S_2^2}{N_2}}} \quad (3.3),$$

де M_1 та M_2 – середнє значення першої та другої вибірок; S_1 та S_2 – дисперсія (середньоквадратичне відхилення) відповідно для першої та другої вибірок; N_1 та N_2 – кількість оцінок у першій та другій вибірках.

Для обчислення цього показника визначили дисперсію за формулою 3.4:

$$S^2 = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{N-1} \quad (3.4),$$

де $(x_i - \bar{x})^2$ – квадрат відхилень окремих значень ознак від середньої арифметичної; N – кількість ознак.

Розрахунок дисперсії сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв наведено в таблиці 3.3.

Таблиця 3.3

**Розрахунок дисперсії сформованості професійних якостей
майбутніх судноводіїв**

Групи	Оцінки i	Кількість оцінок	Середній бал \bar{x}_i	Відхилення $x_i - \bar{x}$	Квадрат відхилення $(x_i - \bar{x})^2$	$n_i(x_i - \bar{x})^2$	S
ЕГ	3	68	3,699	-0,699	0,4886	1,4658	0,0724
	4	50		0,301	0,0906	0,3624	
	5	25		1,301	1,6926	8,463	
КГ	3	70	3,650	-0,65	0,4225	1,2675	0,0749
	4	57		0,35	0,1225	0,49	
	5	19		1,35	1,8225	9,1125	

З табл. 3.3 видно, що розмитість розподілу оцінок щодо середнього арифметичного значення абсолютно незначна.

Отримали дисперсію, розрахували значення t -критерію:

$$t = \frac{3,699 - 3,650}{\sqrt{\frac{0,0724}{143} + \frac{0,0749}{146}}} \approx 1,536$$

Табличне значення t -критерію Стьюдента більше, ніж розрахункове ($t_{\text{табл.}}(1,7033) > t_{\text{розрах.}}(1,536)$). Це свідчить про те, що нульова гіпотеза не відкидається, обидві вибірки відносяться до однієї генеральної сукупності, тобто вони однорідні для рівня достовірності 0,05 (ймовірність 5 %), що, у свою чергу, дозволяє стверджувати про недостатню значущість відмінності рівня підготовленості експериментальної й контрольної груп курсантів і є умовно рівними.

Метою статистичного опрацювання отриманих даних педагогічного експерименту було оцінювання ефективності й результативності використання розробленої моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

У процесі педагогічного експерименту здійснювалася порівняльна характеристика формування професійних якостей майбутніх судноводіїв за мотиваційним, когнітивним, діяльнісно-поведінковим та рефлексивним критеріями (підрозділ 2.2, таблиці 3.4, 3.5, 3.6, 3.7).

Рівень сформованості професійних якостей за мотиваційним критерієм перевірявся за допомогою вимірювання рівня квазіпрофесійних домагань. Результати дослідження зазначено в таблиці 3.4.

Аналіз експериментальних даних (таблиця 3.4) засвідчив найбільш вагомі якісні зміни на низькому рівні сформованості професійних якостей за мотиваційним критерієм, зумовлені зменшенням кількості курсантів відповідної категорії впродовж педагогічного експерименту на 10,27 % у КГ й 30,77 % – в ЕГ. Середній та високий рівні сформованості професійних якостей також продемонстрували позитивні якісні зміни: збільшення кількості курсантів у контрольній (на 7,53 % і 2,74 % відповідно) й експериментальній (на 7,69 % і 23,08 % відповідно) групах.

Таблиця 3.4

Результати вимірювань рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв на констатувальному та формувальному етапах експерименту за мотиваційним критерієм

Рівні	На початок експерименту				На кінець експерименту			
	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)
Високий	19	13,01	23	16,08	23	15,75	56	39,16
Середній	60	41,10	46	32,17	71	48,63	57	39,86
Низький	67	45,89	74	51,75	52	35,62	30	20,98

Порівняльний аналіз величин абсолютного середнього значення якісних змін рівня сформованості професійних якостей за мотиваційним критерієм у

контрольних й експериментальних групах уможливив висновок про те, що позитивна динаміка якісних змін у КГ ($C_p=6,85\%$) зумовлена традиційною фаховою підготовкою, а в ЕГ ($C_p=20,51\%$) – результат фахової підготовки курсантів за експериментальною моделлю. Графічно динаміка якісних змін сформованості професійних якостей за мотиваційним критерієм впродовж педагогічного експерименту представлена на рис. 3.1.

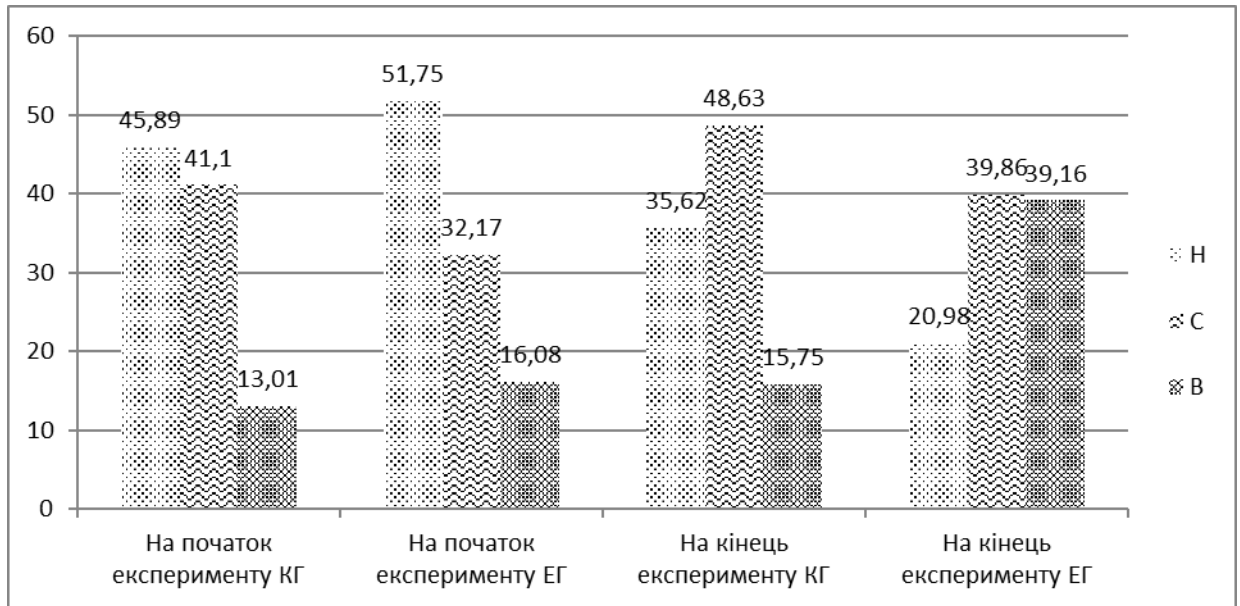


Рис.3.1 Динаміка якісних змін сформованості професійних якостей за мотиваційним критерієм

Рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв за когнітивним критерієм перевірявся за допомогою комплексного тесту з дисциплін циклу професійної та практичної підготовки. Результати вимірювань зазначено в таблиці 3.5.

Таблиця 3.5

Результати вимірювань рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв на констатувальному та формувальному етапах експерименту за когнітивним критерієм

Рівні	На початок експерименту				На кінець експерименту			
	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)
Високий	23	15,75	27	18,88	32	21,92	48	33,57
Середній	54	36,99	53	37,06	65	44,52	68	47,55
Низький	69	47,26	63	44,06	49	33,56	27	18,88

Аналіз експериментальних даних (таблиця 3.5) засвідчив найбільш вагомі якісні зміни на низькому рівні сформованості професійних якостей за когнітивним критерієм, зумовлені зменшенням кількості курсантів відповідної категорії впродовж педагогічного експерименту на 13,7 % у КГ й 25,18 % – в ЕГ. Середній та високий рівні сформованості професійних якостей також продемонстрували позитивні якісні зміни: збільшення кількості курсантів у контрольній (на 7,53 % і 6,17 % відповідно) й експериментальній (на 10,49 % і 14,69 % відповідно) групах.

Порівняльний аналіз величин абсолютного середнього значення якісних змін рівня сформованості професійних якостей за когнітивним критерієм у контрольних й експериментальних групах уможливив висновок про те, що позитивна динаміка якісних змін у КГ ($C_p=9,13\%$) зумовлена традиційною фаховою підготовкою, а в ЕГ ($C_p=16,79\%$) – результат фахової підготовки курсантів за експериментальною моделлю. Графічно динаміка якісних змін сформованості професійних якостей за когнітивним критерієм впродовж педагогічного експерименту представлена на рис. 3.2.

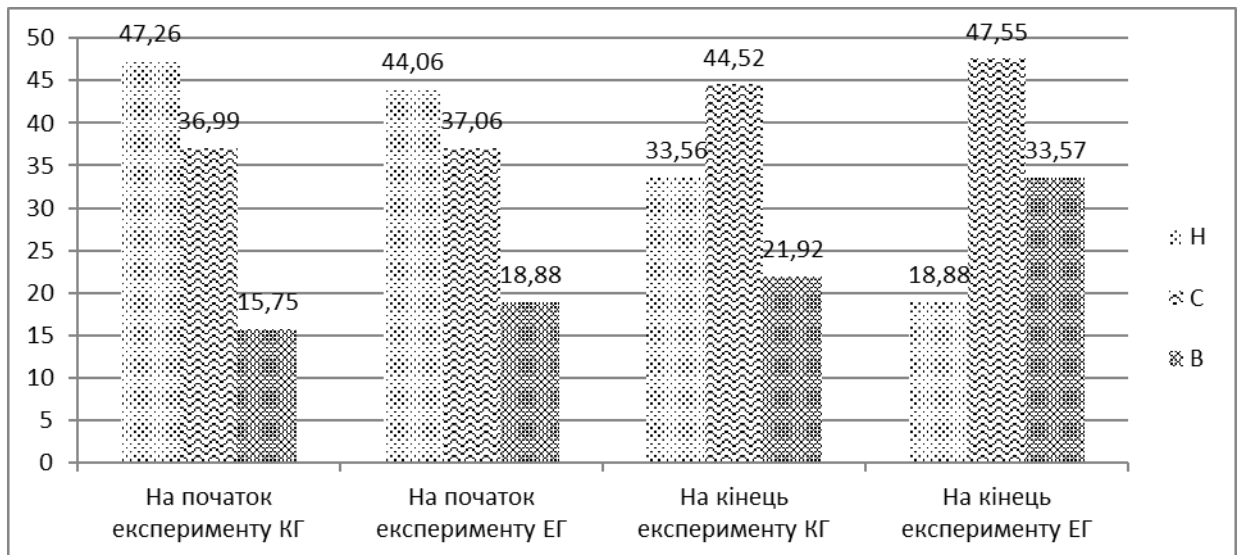


Рис.3.2 Динаміка якісних змін сформованості професійних якостей за когнітивним критерієм

Метою використання методу вирішення конкретних ситуацій стало виявлення рівня квазіпрофесійних умінь та навичок, тобто практичного й

оперативного застосування знань до конкретних ситуацій. Вимір полягав у визначенні рівня вмінь та навичок шляхом вирішення конкретних ситуацій (у кількості 14). Характеристикою курсанта була кількість правильно вирішених ним завдань. Оцінювання здійснювалося за рівнями: низький (число вирішених завдань дорівнює 3, але менше або дорівнює 7); достатній (число вирішених завдань більше 7, але менше або дорівнює 11); високий (число вирішених завдань строго більше 11).

За результатами зрізів було обчислено число курсантів у процентному відношенні, які отримали бал, що належить певному діапазону (таблиці 3.6).

Таблиця 3.6

Результати вимірювань рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв на констатувальному та формувальному етапах експерименту за діяльнісно-поведінковим критерієм

Рівні	На початок експерименту				На кінець експерименту			
	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)
Високий	16	10,96	24	16,78	27	18,49	39	27,27
Середній	62	42,46	49	34,27	63	43,15	53	37,06
Низький	68	46,58	70	48,95	56	38,36	51	35,67

Аналіз експериментальних даних (табл. 3.6) засвідчив найбільш вагомні якісні зміни на низькому рівні сформованості професійних якостей за діяльнісно-поведінковим критерієм, зумовлені зменшенням кількості курсантів відповідної категорії впродовж педагогічного експерименту на 8,22 % у КГ й 13,28 % – в ЕГ. Середній та високий рівні сформованості професійних якостей також продемонстрували позитивні якісні зміни: збільшення кількості курсантів у контрольній (на 0,69 % і 7,53 % відповідно) й експериментальній (на 2,79 % і 10,49 % відповідно) групах.

Порівняльний аналіз величин абсолютного середнього значення якісних змін рівня сформованості професійних якостей за діяльнісно-поведінковим критерієм у контрольних й експериментальних групах уможливив висновок про те, що позитивна динаміка якісних змін у КГ (Ср=5,48 %) зумовлена традиційною фаховою підготовкою, а в ЕГ (Ср=8,85 %) – результат фахової

підготовки курсантів за експериментальною моделлю. Графічно динаміка якісних змін сформованості професійних якостей за діяльнісно-поведінковим критерієм впродовж педагогічного експерименту представлена на рис. 3.3.

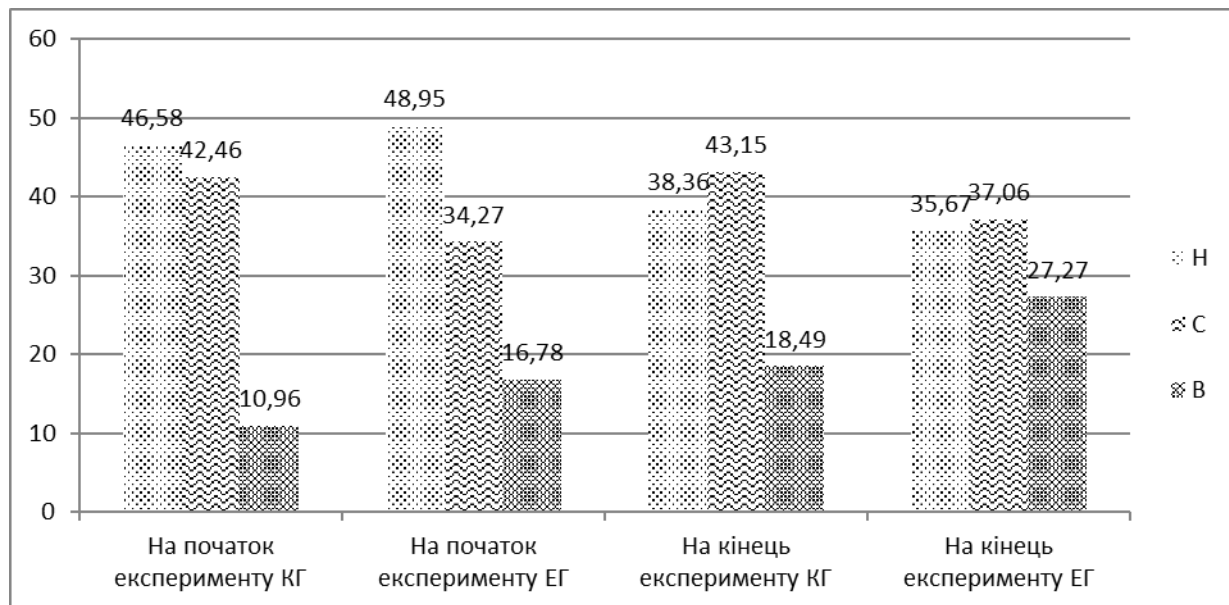


Рис. 3.3 Динаміка якісних змін сформованості професійних якостей за діяльнісно-поведінковим критерієм

Метод вирішення конкретних ситуацій використовувався також з метою виявлення рівня самооцінки та самоконтролю майбутніх судноводіїв при здійсненні квазіпрофесійної діяльності. Результати зазначено в таблиці 3.7.

Таблиця 3.7

Результати вимірювань рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв на констатувальному та формуальному етапах експерименту за рефлексивним критерієм

Рівні	На початок експерименту				На кінець експерименту			
	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)
Високий	18	12,33	26	18,18	30	20,55	45	31,47
Середній	52	35,62	52	36,36	69	47,26	70	48,95
Низький	76	52,05	65	45,46	47	32,19	28	19,58

Аналіз експериментальних даних (таблиці 3.7) засвідчив найбільш вагомі якісні зміни на низькому рівні сформованості професійних якостей за рефлексивним критерієм, зумовлені зменшенням кількості курсантів відповідної категорії впродовж педагогічного експерименту на 19,86 % у КГ й 25,88 % – в ЕГ. Середній та високий рівні сформованості професійних якостей також продемонстрували позитивні якісні зміни: збільшення кількості курсантів у контрольній (на 11,64 % і 8,22 % відповідно) й експериментальній (на 12,59 % і 13,29 % відповідно) групах.

Порівняльний аналіз величин абсолютного середнього значення якісних змін рівня сформованості професійних якостей за рефлексивним критерієм у контрольних й експериментальних групах уможливив висновок про те, що позитивна динаміка якісних змін у КГ ($C_p=13,24\%$) зумовлена традиційною фаховою підготовкою, а в ЕГ ($C_p=17,25\%$) – результат фахової підготовки курсантів за експериментальною моделлю. Графічно динаміка якісних змін сформованості професійних якостей за рефлексивним критерієм впродовж педагогічного експерименту представлена на рис. 3.4.

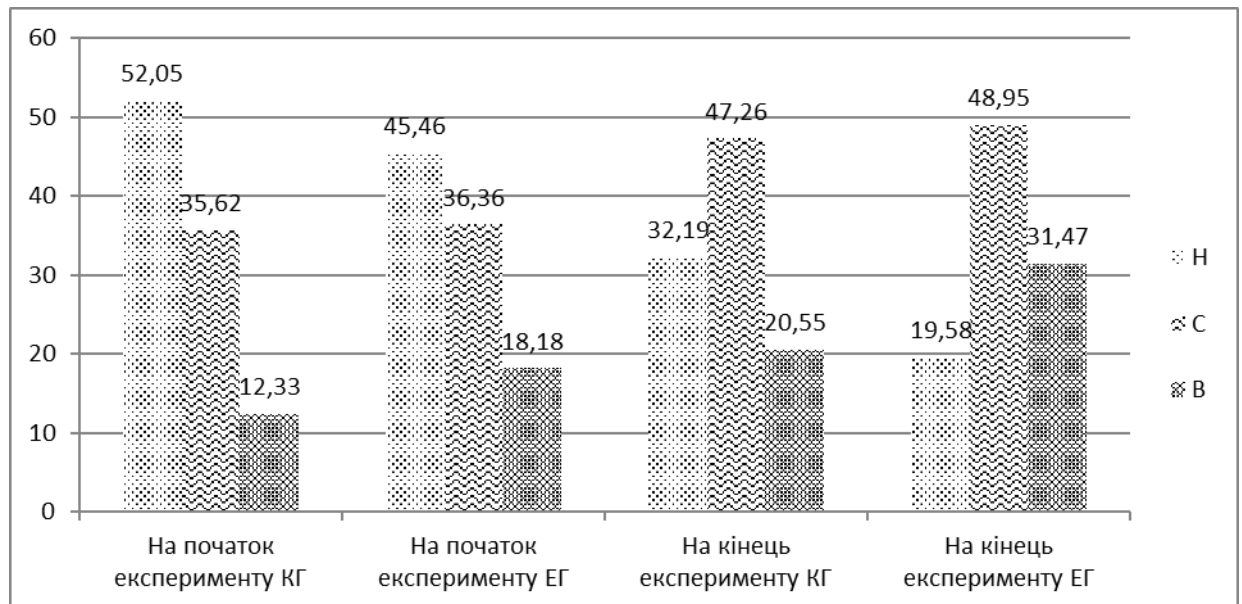


Рис.3.4 Динаміка якісних змін сформованості професійних якостей за рефлексивним критерієм

Отримані експериментальні дані щодо позитивних зрушень у формуванні професійних якостей курсантів дають підстави стверджувати про дієвість розробленої моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. Узагальнено динаміку рівня сформованості професійних якостей курсантів представлено в таблиці 3.8.

Таблиця 3.8

Систематизовані експериментальні результати про рівні сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв

Рівні	На початок експерименту				На кінець експерименту			
	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)	n=146	КГ(%)	n=143	ЕГ(%)
Високий	19	13,01	25	17,48	28	19,18	47	32,87
Середній	57	39,04	50	34,97	67	45,89	62	43,36
Низький	70	47,95	68	47,55	51	34,93	34	23,77

Експериментальні результати засвідчили якісні зміни в рівнях сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв: зменшення кількості курсантів на низькому рівні у КГ (на 13,02%) та ЕГ (на 23,78%); збільшення кількості курсантів на середньому та високому рівнях у КГ (на 6,85% і 6,17% відповідно) та ЕГ (на 8,39% і 15,39 відповідно).

Порівняльний аналіз величин абсолютного середнього значення якісних змін рівня сформованості професійних якостей курсантів в контрольних й експериментальних групах уможливив висновок про те, що позитивна динаміка якісних змін у КГ ($C_p=8,68\%$) зумовлена традиційною фаховою підготовкою, а в ЕГ ($C_p=15,85\%$) – результат фахової підготовки курсантів за експериментальною моделлю. Графічно динаміка якісних змін сформованості професійних якостей курсантів впродовж педагогічного експерименту представлена на рис. 3.5.

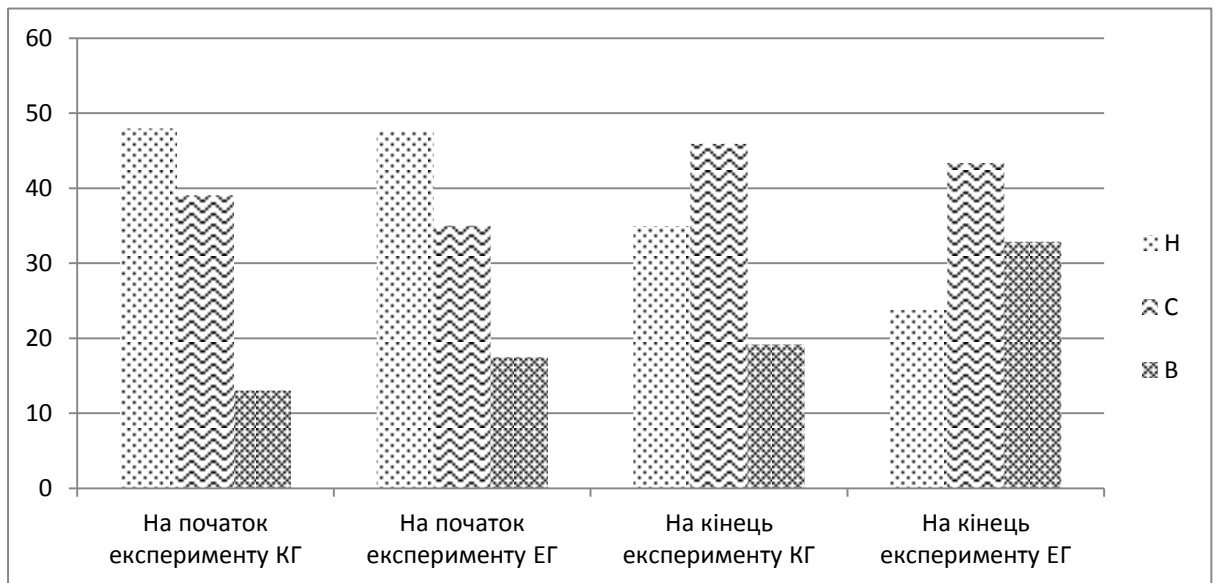


Рис.3.5 Динаміка якісних змін сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв контрольної та експериментальної груп

Одержані результати експериментального дослідження були підтверджені використанням методів математичної статистики, зокрема розрахунку непараметричного критерію Пірсона – χ^2 . Для цього було сформульовано статистичні гіпотези:

H_0 : експериментальна модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки не впливає на якісні зміни рівня сформованості професійних якостей курсантів, а отримані результати є випадковими.

H_1 : якісні зміни рівня сформованості професійних якостей курсантів зумовлені впливом експериментальної моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

Критерій Пірсона – χ^2 використовується для обчислення значень, отриманих у результаті вимірювання порядковою та інтервальними шкалами, якщо необхідно встановити, чи існує істотна відмінність між рядами показників двох сукупностей. Ґрунтується метод χ^2 на порівнянні частот, що характеризують розподіл значень. Алгоритм визначення достовірності збігів і

відмінностей для експериментальних даних, виміряних за порядковою шкалою, полягає в наступному:

1. Обчислити для порівнюваних вибірок $\chi^2_{експ}$ за формулою 3.5.
2. Порівняти це значення з критичним значенням $\chi^2_{крит}$ (табличні дані):
 - якщо $\chi^2_{експ.} \leq \chi^2_{крит}$, то зробити висновок: «характеристики порівнюваних вибірок збігаються з рівнем значущості 0,05»;
 - якщо $\chi^2_{експ.} > \chi^2_{крит}$, то зробити висновок: «достовірність відмінностей характеристик порівнюваних вибірок складає 95%».

Непараметричний критерій оцінки χ^2 обчислюємо за формулою 3.5:

$$\chi^2 = \sum \left(\frac{(f'_E - f'_k)^2}{f'_k} \right) \quad (3.5)$$

де f'_E – відносна частота інтервалу ряду експериментальної групи; f'_k – відносна частота інтервалу ряду контрольної групи.

Відносна частота інтервалу ряду експериментальної та контрольної групи на кінець експерименту зазначено в таблиці 3.8 та занесено до робочої таблиці 3.9.

Кількість ступенів свободи для χ^2 розраховується як $k=(R-1)(C-1)$, де R і C – кількість рядків і стовпців у таблиці сполученості 3.8. У нашому випадку $k = (3-1)(2-1) = 2$ (3 – це кількість рівнів, 2 – це кількість груп).

За статистичними таблицями для рівня значення $\alpha = 0,05$ та числа ступеня свободи $k=2$ знайдено критичне значення критерію 5,991. Одержане значення критерію Пірсона – 13,48.

Таблиця 3.9

Робоча таблиця для обчислення χ^2 -критерію

Рівні	Відносна частота $f'_E, \%$	Відносна частота $f'_k, \%$	$f'_E - f'_k$	$(f'_E - f'_k)^2$	$\frac{(f'_E - f'_k)^2}{f'_k}$
Н	23,77	34,93	-11,16	124,55	3,565
С	43,36	45,89	-2,53	6,40	0,139
В	32,87	19,18	13,69	187,42	9,771

Отже, $\chi_{\text{експ.}}^2 > \chi_{\text{крит}}^2$ (13,48 > 5,991). Експериментальне значення критерію Пірсона є підставою для відхилення нульової гіпотези H_0 і прийняття альтернативної гіпотези H_1 про вплив експериментальної моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки на формування професійних якостей курсантів.

Окрім того, з метою перевірки неоднорідності експериментальних та контрольних груп за рівнем сформованості професійних якостей курсантів розраховано t -критерій Стюдента. На основі цього сформулювали дві гіпотези:

Гіпотеза H_0 : відмінності рівня сформованості професійних якостей експериментальної та контрольної груп курсантів недостатньо значні.

Гіпотеза H_1 : відмінності рівня сформованості професійних якостей експериментальної та контрольної груп курсантів досить значні.

Обчислення середнього балу рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв на кінець експерименту наведено в таблиці 3.10.

Таблиця 3.10

Обчислення середнього балу рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв на кінець експерименту

Контрольна група				Експериментальна група			
Бал	Кількість студентів	Загальна кількість балів	Середнє значення	Бал	Кількість студентів	Загальна кількість балів	Середнє значення
3	51	153	3,84	3	34	102	4,09
4	67	268		4	62	248	
5	28	140		5	47	235	
Σ	146	561	3,84	Σ	143	585	4,09

Згідно з отриманими даними середній бал у контрольних та експериментальних групах має значну відмінність, різниця складає 0,25.

Для обчислення t -критерію визначили дисперсію. Розрахунок дисперсії сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв наведено в таблиці 3.11.

Таблиця 3.11

Розрахунок дисперсії сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв

Групи	Оцінки i	Кількість оцінок	Середній бал \bar{x}_i	Відхилення $x_i - \bar{x}$	Квадрат відхилення $(x_i - \bar{x})^2$	$n_i(x_i - \bar{x})^2$	S
ЕГ	3	34	4,09	-1,09	1,1881	3,5643	0,054
	4	62		-0,09	0,0081	0,0324	
	5	47		0,91	0,8281	4,1405	
КГ	3	51	3,84	-0,84	0,7056	2,1168	0,062
	4	67		0,16	0,0256	0,1024	
	5	28		1,16	1,3456	6,728	

$$t = \frac{4,09 - 3,84}{\sqrt{\frac{0,054}{143} + \frac{0,062}{146}}} \approx 8,83$$

Одержане значення t -критерію Стьюдента $t_{\text{розрах.}}=8,83$ ($t_{\text{табл.}} < t_{\text{розрах.}}$ ($1,7033 < 8,83$)) свідчить про відмінність рівня сформованості професійних якостей експериментальної й контрольної груп з імовірністю 95%.

Отже, за всіма параметрами відбулися статистично достовірні зміни рівня сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв, що дає підставу зробити висновок про дієвість розробленої моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

Висновки до розділу 3

У розділі описано організацію та методику проведення педагогічного експерименту й подано результати експериментального дослідження та їх аналіз.

Аналіз первісних документів та навчально-методичного забезпечення підтвердив необхідність коригування фахової підготовки майбутніх судноводіїв

завдяки впровадженню моделі формування професійних якостей, що реалізується за допомогою організаційно-педагогічних умов.

Педагогічний експеримент з перевірки дієвості моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки здійснено в три етапи: констатувальний, формувальний, контрольний. Зважаючи на те, що основним показником дієвості моделі є рівень сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв (особистісної готовності до ефективних дій та реакцій у професійній діяльності) вибір методів діагностики здійснювався з урахуванням таких особливостей: складність комплексу характеристик майбутніх судноводіїв, структурно представлених зовнішньою та внутрішньою підструктурами професійних якостей; відсутність універсальних методик виявлення рівнів сформованості соціологічних, когнітивних, психологічних, синергетичних, ноетичних та етичних професійних якостей майбутніх судноводіїв; необхідність моніторингу академічних та особистісних досягнень майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. У цьому зв'язку для комплексної діагностики сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв використано поєднання різних методів: самооцінки, анкетування, тестування, аналізу конкретних ситуацій та результатів міждисциплінарних тренінгів.

У процесі дослідження зіставлено показники КГ й ЕГ, одержані в процесі педагогічного експерименту. Проаналізовано експериментальні результати, що засвідчили якісні зміни в рівнях сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв: зменшення кількості курсантів на низькому рівні у КГ (на 13,02%) та ЕГ (на 23,78%); збільшення кількості курсантів на середньому та високому рівнях у КГ (на 6,85% і 6,17% відповідно) та ЕГ (на 8,39% і 15,39 відповідно), що підтверджено використанням методів математичної статистики, зокрема розрахунку непараметричного критерію Пірсона χ^2 та t-критерію Стюдента.

Одержане значення критерію Пірсона $\chi_{\text{експ.}}^2 > \chi_{\text{крит}}^2$ ($13,48 > 5,991$) при рівні значущості $p=0,05$ свідчить про вплив розробленої моделі на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки.

Одержане значення t -критерію Стюдента $t_{\text{розрах.}}=8,83$ ($t_{\text{табл.}} < t_{\text{розрах.}}$ ($1,7033 < 8,83$)) свідчить про відмінність рівня сформованості професійних якостей експериментальної й контрольної груп з імовірністю 95%.

Основні результати розділу відображено в наукових працях автора: [45; 57–50].

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення і запропоновано розв'язання наукової проблеми щодо формування професійних якостей майбутніх судноводіїв, що виявляється в розробленні та науковому обґрунтуванні моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв в процесі фахової підготовки та умов її реалізації у закладах вищої морської освіти. Результати дослідження засвідчили вирішення поставлених завдань, досягнення мети і дали змогу сформулювати такі **висновки**:

1. На підставі тенденцій розвитку вищої морської освіти, аналізу стандартів вищої освіти та науково-педагогічного досвіду фахової підготовки майбутніх судноводіїв в умовах закладів вищої освіти виявлено теоретичні основи формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки, як-от: реалізація системного синергетичного, компетентнісного, особистісно-діяльнісного та ресурсного підходів в організації освітнього процесу; здійснення впливу на особистість курсантів з врахуванням дуальності професійних якостей, обумовлених специфікою функціонування систем «людина – людина» та «людина – техніка»; оптимальне використання міждисциплінарних зв'язків у розробленні методичного забезпечення; систематичний моніторинг академічних та особистісних досягнень курсантів згідно виокремлених професійних якостей на шляху до очікуваних результатів освітнього процесу.

2. На основі аналітичного огляду філософської, соціологічної, психологічної, педагогічної та фахової літератури, нормативно-правових актів та інших матеріалів, аналізу якості фахової підготовки майбутніх судноводіїв до виконання професійних обов'язків з урахуванням сучасних і перспективних вимог: визначено сутність професійних якостей майбутніх судноводіїв як комплекс характеристик (соціологічні, когнітологічні, психологічні, синергетичні, ноетичні, етичні), які мають відповідати вимогам професії «фахівець морського транспорту» та сприяти її успішному оволодінню в

умовах дуальності професійної діяльності «людина-техніка» та «людина-людина»; розроблено структуру професійних якостей майбутніх судноводіїв, яка складається із зовнішньої та внутрішньої підструктур, де перша – містить шість груп професійних якостей (соціологічні, когнітологічні, психологічні, синергетичні, ноетичні, етичні), друга – складники кожної з груп зовнішньої підструктури; схарактеризовано критерії та показники сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв: мотиваційний (наявність та рівень розвитку позитивної мотивації до майбутньої професійної діяльності); когнітивний (наявність та рівень знань особливостей професійної діяльності), діяльнісно-поведінковий (сформованість розуміння та здатностей здійснення професійної діяльності) та рефлексивний (наявність та рівень професійної рефлексії), які за сукупністю ознак виявили рівень сформованості професійних якостей (низький, середній та високий).

3. Теоретично обґрунтовано та розроблено модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки, що складається з цільового, теоретико-методологічного, змістово-процесуального та оцінно-результативного блоків, які функціонують завдяки низці організаційно-педагогічних умов: забезпечення позитивної мотивації майбутніх судноводіїв до формування професійних якостей у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки; зорієнтованість змісту дисциплін циклу професійної та практичної підготовки на формування професійних якостей майбутніх судноводіїв; забезпечення активного відпрацювання професійних ситуацій у процесі вивчення дисциплін циклу професійної та практичної підготовки.

4. Експериментально перевірено ефективність розробленої моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. Узагальнення результатів педагогічного експерименту, підтверджене за допомогою статистичних методів дослідження, засвідчило значні відмінності в кількісних та якісних показниках рівнів сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. Так,

в експериментальній групі доміантними рівнями стали високий та середній, водночас у контрольній – середній та низький. В експериментальній групі значно збільшився високий рівень сформованості професійних якостей (на 15,39%), на відміну від контрольної групи (на 6,17%). Показники низького рівня сформованості професійних якостей в ЕГ групі значно зменшилися (на 23,78%), водночас у контрольній групі (на 13,02%). Це засвідчило ефективність розробленої моделі формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки та ефективності проведеної експериментальної роботи.

Викладені в дисертації результати досліджень і висновки не претендують на остаточне й вичерпне розв'язання проблеми формування професійних якостей майбутніх судноводіїв. Перспективи подальших розробок убачаємо у визначенні шляхів підвищення ефективності фахової підготовки майбутніх судноводіїв за рахунок створення акмеологічного середовища.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Акбашева Р.Ш. Проектный подход к личностному образованию. Уфа: БГПИ, 1999. 132с.
2. Аллаяров З.А. Педагогические условия личностнопрофессионального развития учителя в муниципальной системе образования: дисс. ...канд. пед. наук : спец. 13.00.01. Уфа, 2002. 172 с.
3. Алябьева Н. В., Барышева Т. Д. Аксиологический подход в профессиональном образовании студентов. *Вектор науки ТГУ*. 2011. № 4(7). С. 29–32.
4. Андрущенко В.П. Основні тенденції розвитку вищої освіти на рубежі століть. *Вища освіта України*. 2001. № 1.С. 11–17.
5. Андрущенко В. П. Роздуми про освіту: статті, нариси, інтерв'ю. Київ, Знання України, 2004. 804 с.
6. Асадуллин Р. М., Хамитов Э.Ш., Хазиев В.С. Профессиональная педагогическая подготовка в переломные периоды развития общества. Уфа: КИТАП, 2001. 263 с.
7. Афанасьев В. Г. Общество: системность, познание и управление. Москва: Политиздат, 1981. 432 с.
8. Бабишена М. І. Формування професійно значущих якостей майбутніх суднових офіцерів у процесі вивчення суспільно-гуманітарних дисциплін: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Тернопіль, 2015. 20 с.
9. Бабишена М. І. Формування професійно значущих якостей майбутніх суднових офіцерів у процесі вивчення суспільно-гуманітарних дисциплін: дис. ... канд. пед. наук : спец. 13.00.04. Тернопіль. 2015. 288 с.
10. Бабишена М. І. Визначення ролі темпераменту як біологічно зумовленого чинника у процесі формування професійно значущих якостей майбутніх суднових офіцерів (за методикою Г. Айзенка). *Педагогічний альманах: збірник наукових праць* / [редкол. В. В. Кузьменко та ін.]. Херсон: КВНЗ “Херсонська академія неперервної освіти”, 2016. Вип. 31. С. 58–64.

11. Бабишена М. І. Особливості дослідження вивчення рівня психологічної адаптації майбутніх суднових офіцерів до умов навчального процесу та дисциплін суспільно-гуманітарного циклу (за методикою К. Роджерса - Р. Даймонда). *Вісник Запорізького національного університету*: збірник наукових праць. Педагогічні науки / [Головний редактор Локарева Г.В.]. Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2016. № 1. С. 91–97.
12. Батаршев А. В. Диагностика черт личности и акцентуаций. Практическое руководство. Москва: Психотерапия, 2006. 288 с.
13. Батаршев А. В., Алексеева И. Ю., Майорова Е. В. Диагностика профессионально важных качеств. Санкт-Петербург: Питер, 2007. 192 с.
14. Баханов К. А., Гуренко О. И. Принцип поликультурности как основа современной системы образования. Новое в психолого-педагогических исследованиях: теоретические и практические проблемы психологии и педагогики. Москва: Изд-во НОУ ВПО Московского социального института, 2009. № 2. С. 110–124.
15. Бегидова С. Н., Рева Г. В. Профессионально-значимые качества личности как основа акмеологической ориентации будущего специалиста. *Проблемы профессиональной подготовки*: сб. науч. тр. Чебоксары, 1999. С. 10–14.
16. Беликов В. А. Образование. Деятельность. Личность : монография [Електронний ресурс]. М.: Академия Естествознания, 2010. 340 с. URL: <http://www.rae.ru/monographs/76>. (дата звернення: 22.03.2014)
17. Белинская Е. П., Тихомандрицкая О. А. Социальная психология личности. Москва: Аспект Пресс, 2001. 301 с.
18. Беспалько В.П. Слагаемые педагогической технологии. Москва: Педагогика, 1989. 192 с.
19. Бех В.П., Малик І.В. Технократизм у дискурсі проблем вищої школи: монографія; за ред. В.П. Беха. Київ: вид-во НПУ імені М.П. Драгоманова, 2009. 263 с.
20. Бех І. Д. Від волі до особистості. Київ: Україна-Віта, 1995. 202 с.

21. Бобришева Н. М. Теоретичні засади готовності майбутнього морського фахівця до професійної діяльності у полікультурному середовищі / Сучасний фахівець: гуманіст, професіонал, майстер: монографія / Керівн. авт.кол. Є. С. Барбіна. Херсон.: ТОВ «ВКФ «СТАР» ЛТД», 2016. 402 с.

22. Бобришева Н. М. Формування готовності майбутніх морських офіцерів до професійної діяльності у полікультурному середовищі: автореф. дис. ... канд. пед. наук: спец. 13.00.04. Запоріжжя, 2015. 20 с.

23. Бодров В. А. Психология профессиональной пригодности: учеб. пособ. для вузов. Москва: ПЭРСЭ, 2001. 511 с.

24. Бондаревская Е. В., Кульневич С. В. Педагогика: личность в гуманистических теориях и системах воспитания: пособ. для студ. сред. и высш. учеб. заведений, слушателей ИПК и ФПК. Ростов н/Д: Творческий центр «Учитель», 1999. 560 с.

25. Борисюк А. С. Професійно значущі якості як складова професійної ідентичності майбутнього медичного психолога. URL: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Nvmdu/psykh/2010_4/5.pdf. (дата звернення: 18.01.2014)

26. Буданов В. Г. Концепция естественнонаучного образования: эволюционно-синергетический поход. *Высшее образование в России*. 1994. № 4. С. 16–21.

27. Варій М. Й. Загальна психологія: навч. посіб. Львів: Край, 2005. 315 с.

28. Варій М. Й. Психологія: навч. пос. [для студ. вищ. навч. закл.]. 2-ге вид. Київ: Центр учбової літератури, 2009. 288 с.

29. Васянович Г., Онищенко В. Професійні якості майбутнього фахівця: науково-методологічні критерії визначення і класифікації. URL: http://lib.iitta.gov.ua/6296/1/%D0%92%D0%B0%D1%81._%D0%9E%D0%BD%D0%B8%D1%89._%D0%A1%D1%82._3.pdf (дата звернення: 15.01.2014)

30. Великий тлумачний словник української мови / упоряд. Т. В. Ковальова. Харків: Фоліо, 2005. 767 с.

31. Вилюнас В. К. Психология эмоциональных явлений. Москва: Изд-во МГУ, 1976. 142 с.
32. Возницкий И. В., Михеев Е. Г. Судовые дизели и их эксплуатация: учеб. для мореход. Москва: Транспорт, 1990. 360 с.
33. Вульффов Б. З., Харькин В. Н. Педагогика рефлексии. Москва, 1995. 111 с.
34. Выготский Л. С. Педагогическая психология. Москва: Педагогика, 1991. 480 с.
35. Галузевий стандарт вищої освіти : [Освітньо-професійна програма підготовки бакалавра за спеціальністю 6.100300 «Судноводіння»]. Київ, 2003. 80 с.
36. Галузевий стандарт вищої освіти. Напрямок підготовки 6.070104 Морський та річковий транспорт : Офіц. вид. Київ: ВидавІнформ ОНМА, 2010. 14 с.
37. Герганов Л. Д. Теоретичні і методичні засади професійної підготовки кваліфікованих робітників морського транспорту на виробництві: дис. ... докт. пед. наук: 13.00.04. Київ, 2016. 485 с.
38. Гершунский Б. С. Концепция самореализации личности в системе образования ценностей и целей образования. *Педагогика*. 2003. № 10. С. 3–7.
39. Гершунский Б.С. Философия образования. Москва: Московский психолого-социальный институт, 1998. 430с.
40. Гершунский Б. С., Шейерман Р. Общечеловеческие ценности в образовании. *Педагогика*. 1992. №5–6. С. 3–13.
41. Глазкова І. Я. Комунікативні бар'єри: сутність, причини появи, типологія. *Гуманізація навчально-виховного процесу*: зб. наук. праць. Слов'янськ: СДПУ, 2011. Вип. IV. Ч. I. С. 250–260.
42. Гликман С. В. Особенности профессиональной подготовки будущих судоводителей в Украине. *Научные труды SWorld*. Вып. 50. Т. 1. Иваново: Научный мир, 2018. С. 51–61.

43. Глікман С. В., Ходарина К. В. Повышение эффективности работы системы «Человек – судно – природная среда». *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*: науковий журнал. 2011. № 5 (159). Ч. 1. С. 213–217.

44. Глікман С. В. Інноваційні підходи до професійної підготовки фахівців морського транспорту в умовах євроінтеграції. Фундаментальна підготовка фахівців у природничо-математичній, технічній, агротехнологічній та економічній галузях: матеріали всеукр. наук.-практ. конф. з міжнар. участю (Мелітополь, 11-13 верес. 2017 р.). Мелітополь: ТОВ «Колор Принт», 2017. С. 32–34.

45. Глікман С. В. Методичне забезпечення формування професійних якостей майбутніх судноводіїв. *Молодь і ринок*: щомісячн. наук.-пед. журн. Дрогобич: Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка. 2018. № 6 (161). С. 128–133.

46. Глікман С. В. Методологічне підґрунтя формування професійних якостей майбутніх судноводіїв. *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України*. Сер.: Педагогічні науки. Хмельницький: Видавництво НАДПСУ, 2017. № 2 (9). С. 105–117.

47. Глікман С. В. Модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. *ScienceRise*: наук. журн. Pedagogical Education. Харків: НВПІП «Технологічний центр», 2018. № 5 (25). С. 9–13.

48. Глікман С. В. Формування професійних ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв: теоретичний аспект. *Річний та морський транспорт: інфраструктура, судноплавство, перевезення, безпека*: матеріали наук.-практ. конф. (Одеса, 16-17 листоп. 2016 р.). Одеса: НУ «Одеська морська академія», 2016. С. 212.

49. Глікман С. В. Формування ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв. *Збірник наукових праць Бердянського державного педагогічного університету*. Сер.: Педагогічні науки. Бердянськ: БДПУ, 2013. № 4. С. 134–141.

50. Глікман С. В. Формування ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв у процесі професійної підготовки. *Науково-дослідна робота в системі підготовки фахівців педагогів у природничій, технологічній та економічній галузях*: матеріали V всеукр. наук.-практ. конф. з міжнар. участю (Бердянськ, 15–17 верес. 2015 р.). Бердянськ: БДПУ, 2015. С. 49–50.

51. Глікман С. В., Сосницька Н. Л. Студентоцентризований підхід до професійної освіти в умовах сталого розвитку суспільства. *Науковий вісник Льотної академії*. Сер.: Педагогічні науки. Кропивницький: КЛА НАУ, 2017. Вип. 1. С. 377–381.

52. Глікман С. В., Сосницька Н. Л. Сутність та структура професійних якостей майбутніх судноводіїв. *Наукові записки Кропивницького державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка*. Сер.: Проблеми методики фізико-математичної і технологічної освіти. Кропивницький: РВВ КДПУ ім. В. Винниченка, 2017. Вип. 11. Ч. 4. С. 134–138.

53. Гончаренко С. У. Український педагогічний словник. Київ: Либідь, 1997. 375 с.

54. Грабарь М. И., Краснянская К. А. Применение математической статистики в педагогических исследованиях. Непараметрические методы. Москва: Педагогика, 1977. 136 с.

55. Гуревич Р. С. Як визначити рівень професійної компетентності персоналу? *Теорія і практика управління соціальними системами*. 2011. № 1. С. 32–37.

56. Гуренко О. І. Теоретичні основи полікультурної освіти. *Науковий вісник Бердянського державного педагогічного університету* (Гуманітарні науки). Бердянськ: БДПУ, 2008. №1. С. 36-40.

57. Даль В. И. Толковый словарь типowego великорусского языка. Москва: Русский язык, 1981. Т. 1. А–З. 699 с.

58. Деркач А. А. Методолого-прикладные основы акмеологических исследований. Москва, 1999. 392 с.

59. Діхтяренко С. Ю, Чудаєва Н. В., Шулдик Г. О., Данилевич Л. А. Загальна психологія. Практичні заняття: навч. посіб. Умань: ВПЦ «Візаві», 2013. 254 с.

60. Дмитриева М.А., Дружилов С.А. Уровни и критерии профессионализма: проблемы формирования современного профессионала. Сибирь. Философия. Образование : альманах. Новокузнецк : ИПК, 2000. Вып. 4. С. 18–30.

61. Доброштан О. Організація самостійної роботи майбутніх судноводіїв у процесі вивчення курсу вищої математики з використанням мережевого навчально-методичного комплексу. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Сер.: Педагогіка. Соціальна робота. 2013. Вип. 26. С. 67–72.

62. Домбровский В. А. Сборник задач по дисциплине «Теория и устройство судна»: для самостоятельной работы курсантов. 2-е изд. Измаил: ИФ «ОНМА», 2012. 40 с.

63. Дроздов Д. В. Поняття професійних якостей майбутніх тренерів як предмет наукових досліджень. *Вісник ЛНУ ім. Т. Шевченка*. 2009. № 17 (180), ч. II. С. 302–307.

64. Дружилов С.А. Становление профессионализма человека как реализация индивидуального ресурса профессионального развития: монография. Новокузнецк : изд-во ИПК, 2002. 242 с.

65. Душков Б. А. Смірнов Б. А., Корольов А. В. Психологія праці, професійної та організаційної діяльності: словник / під ред. Б. А. Душкова. 2-е вид., перероб. і доповн. Москва: Академічний проект, 2005. 848 с.

66. Дьяченко М. И., Кандыбович Л. А. Психологические проблемы готовности к деятельности. Минск: Изд. БГУ, 1976. 176 с.

67. Енциклопедія освіти / Акад. пед. наук України; головний ред. В. Г. Кремень. Київ: Юрінком Інтер, 2008. 1038 с.

68. Єгорова С. М. Особливості впровадження засад компетентнісного підходу у вищу професійну освіту фахівців морського транспорту. URL: <http://www.sworld.com.ua/konfer35/664.pdf>.

69. Жигірь В. І., Чернега О. А. Професійна педагогіка: навч. посіб. Київ: Кондор, 2012. 336 с.

70. Загородній Ю. І. Педагогічні умови політичної соціалізації студентської молоді в умовах великого промислового міста: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.05. Луганськ, 2004. 201 с.

71. Загребельна Л. В. Педагогічні умови підготовки майбутніх менеджерів у економічних навчальних закладах. *Сучасні інформаційні технології та інноваційні методики навчання у підготовці фахівців: методологія, теорія, досвід, проблеми*: зб. наук. праць. Київ-Вінниця: Планер, 2005. Вип. 8. 547 с.

72. Захарченко В. М. Проблеми професійної підготовки фахівців морського флоту. *Сучасне судноплавство і морська освіта*: матеріали міжнародної науково-технічної конференції. Одеса, 2004. С. 22–24.

73. Зеер Э.Ф., Павлова А.М., Сыманюк Э.Э. Модернизация профессионального образования: компетентностный подход: учебное пособие. Москва: Московский психолого-социальный институт, 2005. 216 с.

74. Зеер Э. Ф. Психология профессий : учебное пособие для студентов вузов. Москва: Академический проект; Фонд «Мир», 2008. 336 с.

75. Зимняя И.А. Компетентностный подход. Каково его место в системе современных подходов к проблемам образования? (теоретико-методологический подход). *Высшее образование сегодня*. 2006. № 8. С. 21–26.

76. Зуброва О. А. Формування професійних особистісних якостей майбутнього учителя-філолога у навчально-виховному процесі класичного університету: дис. канд. пед. наук; спец. 13.00.04. Херсон, 2008. 249 с.

77. Зязюн І.А. Гуманізм освіти ХХІ століття: філософський і психологічний аспект. *Теорія і практика управління соціальними системами*. Харків: НТУ «ХП», 2002. № 2. С. 24–35.

78. Иванников В. А. Психологические механизмы волевой регуляции. Москва: Изд-во Моск. ун-та, 1991.
79. Ильин Е. Психофизиология состояний человека. Санкт-Петербург: Питер, 2005, 412 с.
80. Иванов Г. Г. Міжнародна морська організація. 2-е вид., доп. Одеса: ЛАТСТАР, 1999. 392 с.
81. Ігнатюк. О.А. Формування майбутнього інженера до професійного самовдосконалення: теорія і практика: монографія. Харків: НТУ «ХПІ», 2009. 432с.
82. Каган М. С. Человеческая деятельность: опыт системного анализа. Москва: Полит. лит., 1974. 328 с.
83. Кларин М. В. Инновационные модели в зарубежных педагогических поисках. Москва: Арена, 1994. 218 с.
84. Климов Е. А. Пути в профессионализм (Психологический взгляд): учеб. пособ. Москва: Московский психолого-социальный институт: Флинта, 2003. 320 с.
85. Козяр М. М., Коваль М. С. Педагогіка вищої школи : навч. посіб. Київ: Знання, 2013. 327 с.
86. Коломинский Я. Л. Пути формирования социально-психологической готовности к труду: итоги комплексного исследования. *Формирование социально-психологической готовности к труду*. Минск, 1987. С. 3–11.
87. Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74): (консолидированный текст, измененный Протоколом 1988 года к ней, с поправками). Санкт-Петербург: ЦНИИМФ, 2010. 992 с.
88. Кремень В. Педагогічна синергетика: понятійно-категоріальний синтез. *Теорія и практика управления социальными системами*. № 3. НТУ «ХПІ», 2013. С. 3–19.
89. Кремень В. Г. Проблеми якості української освіти в контексті сучасних цивілізаційних змін. *Український педагогічний журнал*. 2015. № 1. С. 8–15.

90. Кремень В. Г. Система освіти в Україні: сучасні тенденції і перспективи. *Професійна освіта: Педагогіка і психологія*. Київ-Ченстохова, 2000. С. 11–30.

91. Кривильова О. А. Психолого-педагогічна підготовка майбутніх викладачів професійно-технічних навчальних закладів: теоретичний та методичний аспекти: монографія. Бердянськ: БДПУ, 2017. 305 с.

92. Кузьмина Н.В., Реан А.А. Профессионализм педагогической деятельности. Санкт-Петербург: Изд-во С.-Петербур. ун-та, 1993. 223 с.

93. Кузьминов Р. И. Формирование готовности студентов к дидактическому проектированию в процессе профессионально-педагогической подготовки в вузе. URL: <http://diss.rsl.ru/diss/05/0015/050015023.pdf>. (дата звернення: 15.04.2013)

94. Кулакова М. В. Формування готовності до професійної діяльності в майбутніх фахівців у вищих морських навчальних закладах: дис... канд. пед. наук: 13.00.04. Одеса, 2006. 225 с.

95. Кулакова М. В. Формування готовності до професійної діяльності в майбутніх фахівців у вищих морських навчальних закладах : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Одеса, 2006. 20 с.

96. Кустовська О. В. Методологія системного підходу та наукових досліджень: курс лекцій. Тернопіль: Економічна думка, 2005. 124 с.

97. Леонтьев А. Н. Деятельность. Сознание. Личность. Москва: Политиздат, 1977. 304 с.

98. Лобастов В. М. Психологические основы безопасности судовождения: учеб. пособ. Владивосток: ДВВИМУ, 1980. 52 с.

99. Лозова В.І. Стратегічні питання сучасної дидактики. Збірник наук наукових праць до 10-річчя АПН України. Розвиток педагогічної і психологічної наук в Україні 1992-2002. Харків: «ОВС», 2002. Ч.1. С.95–116.

100. Ляшенко У. І. Педагогічні умови підготовки майбутніх суднових механіків у процесі вивчення професійно-орієнтованих дисциплін: дис. канд. пед. наук: 13.00.04. Херсон, 2016. 267 с.

101. Майоров А. Н. Мониторинг в образовании. изд. 3-е, испр. и доп. Москва: Интеллект–Центр, 2005. 424 с.
102. Макшанов С. И. Психология тренинга. Санкт-Петербург: Б.в., 1997. 212 с.
103. Малькова М. О. Формування професійної готовності майбутніх соціальних педагогів до взаємодії з девіантними підлітками : дис. канд. ... пед. наук : 13.00.01. Луганськ, 2006. 252 с.
104. Маркова А. К. Психология труда учителя: книга для учителя. Москва: Просвещение, 1993. 192 с.
105. Маркова А.К. Психология профессионализма. Москва: Международный гуманитарный фонд «Знание», 1996. 312 с.
106. Марцева Л. А. Теоретичні та методичні основи професійної підготовки молодших спеціалістів радіотехнічного профілю : дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.04. Львів, 2015. 435 с.
107. Матійків І. М. Психологічні умови формування професійної компетентності учнів професійно-технічних навчальних закладів сфери обслуговування: дис. канд. психол. наук: 19.00.07. Івано-Франківськ, 2008. 245 с.
108. Мачуліна І.І. Особистісно-професійні якості майбутнього фахівця в контексті постмодернізаційних трансформацій. *Соціальні технології*. 2010. №45. С. 222-228.
109. Международный кодекс по управлению безопасностью МКУБ (рез.А.741(18) с поправками) и Руководство по внедрению МКУБ Администрациями (рез.А.1022 (26)). Санкт-Петербург: ЦНИИМФ, 2010. 94 с.
110. Менеджмент: навч. посіб. / Л. С. Шевченко, О. А. Гриценко, С. М. Макуха та ін.; за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. Л. С. Шевченко. Харків: Право, 2013. 216 с.
111. Миллс Р. Компетенции : карман. справ.; пер. с англ. Т. Пташная. Москва: НИРРО, 2004. 126 с.

112. Митракова О. К. Профессионально важные качества личности судоводителя по данным экспертной оценки. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/professionalno-vazhnye-kachestva-lichnosti-sudovoditelya-po-dannym-ekspertnoy-otsenki> (дата звернення: 15.12.2013).

113. Міжнародна Конвенція «Про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року» (консолідований текст з манільськими поправками). Київ: ВПК «Експрес – Поліграф», 2012. 568 с.

114. Мусоріна М. О. Формування технічної компетентності майбутніх фахівців судноводіння у процесі навчання технічних дисциплін: дис. канд. пед. наук: 13.00.04. Київ, 2018. 204 с.

115. Національна рамка кваліфікацій. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1341-2011>. (дата звернення: 01.09.14).

116. Національна стратегія розвитку освіти в Україні на 2012–2021 роки. *Вища школа*. 2013. № 2. С. 86–106.

117. Ничкало Н.Г. Трансформація професійно-технічної освіти України: монографія. Київ: Педагогічна думка, 2008. 200 с.

118. Ничкало Н. Г. Неперервна професійна освіта: міжнародний аспект. *Творча особистість у системі неперервної професійної освіти*: матер. міжнар. наук. конф. / За ред. С. О. Сисоевої і О. Г. Романовського. Харків: ХДПУ, 2000. С. 54 – 80.

119. Ничкало Н. Г. Розвиток професійної освіти в умовах глобалізаційних та інтеграційних процесів: монографія. Київ: Видавництво НПУ імені М.П. Драгоманова, 2014. 125 с.

120. Новиков А. М., Новиков Д. А. Методология: словарь системы основных понятий. Москва: Либроком, 2013. 208 с.

121. Ожегов С. И. Словарь русского языка: ок. 53000 слов / под общ. ред проф. Л. И. Скворцова. 24-е изд., испр. Москва: ООО «Издательство Мир и образование», 2007. 640 с.

122. Оксфордский толковый словарь по психологии / под ред. А. Ребера. Oxford, Penguin Non-Classic, 2002. 864 с.

123. Онищенко В. Д. Фундаментальні педагогічні теорії : монографія. Львів: Норма, 2014. 356 с.
124. Онищук В. М. Професійне становлення моряків в системі освітнього процесу. *Соціально-економічні, соціально-педагогічні та соціально-психологічні проблеми морської освіти*: матер. І міжнар. 270 наук.-практ. конф. (Керч, 14-16 червня 2012 р.). Керч; Мелітополь: Колор Принт, 2012. С. 66-71.
125. Ортинський В. Л. Педагогіка вищої школи: навн. посіб. для студ. вищ. швн. закл. Київ: Центр учбової літератури, 2009. 472 с.
126. Петровский А. В. Личность в психологии: парадигма субъективности. Ростов н/Д: Феникс, 1996. 512 с.
127. Пехота О. М., Старева А. М. Особистісно орієнтоване навчання: підготовка вчителя : монографія. Миколаїв: Іліон, 2005. 272 с.
128. Пидкасистый П.И. Самостоятельная познавательная деятельность школьников в обучении. Москва: Педагогика, 1980. 240 с.
129. Плачинда Т. С. Психологічна компетентність фахівців в екстремальних умовах професійної діяльності. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*: зб. наук. пр. / [редкол.: Т.І. Сущенко (голов. ред.) та ін.]. Запоріжжя: КПУ, 2016. Вип. 49(102). С. 163–168.
130. Плачинда Т. С. Професійна підготовка майбутніх фахівців у контексті євроінтеграції. *Наукові записки* / [редкол.: В.В. Радул, С.П. Величко та ін.]. Кіровоград: РВВ КДПУ ім. В. Винниченка, 2015. Вип. 141. Ч. I. С. 70 – 73.
131. Плачинда Т.С. Шляхи підвищення якості професійної освіти. *Професійна освіта: проблеми і перспективи ІПТО НАПН України*. Київ: ІПТО НАПН України, 2016. Вип. 11. С. 21–25.
132. Плачинда Т.С. Психологічна компетентність як складова професіоналізму фахівців в особливих умовах діяльності. *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України. Сер.: педагогічні науки* / [гол.ред. О.В. Діденко]. Хмельницький: Видавництво НАДПСУ, 2017. №4 (11). С.329–337.

133. Подмазин С. И. Личностно-ориентированное образование: социально-философское исследование. Запорожье: Просвіта, 2000. 250 с.
134. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті. URL: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej18> (дата звернення: 04.12.2017)
135. Поночовна-Рисак Т. М. Формування професійних якостей майбутніх податкових інспекторів : дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Київ, 2011. 273 с.
136. Попова О. П. Особливості професійної діяльності майбутніх судноводіїв і сутність їх професійної компетентності. *Педагогіка формування творчої особистості у вищій і загальноосвітній школах*: зб. наук. праць / ред. кол. Т. І. Сущенко (голов. ред.) та ін. Запоріжжя, 2011. Вип. 17. С. 353–359.
137. Про вищу освіту : закон України № 1556-VII від 01.07.2014. URL: <http://vnz.org.ua/zakonodavstvo/111-zakon-ukrayiny-pro-vyschu-osvit> (дата звернення: 05.10.2013)
138. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова КМУ від 07.10.2009 р. № 1307. Офіційний вісник України. 2009. № 94. 226
139. Про затвердження переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти : пост. КМУ від 29.04.2015 № 266. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/266-2015-п>. (дата звернення: 15.04.2017)
140. Про освіту: закон України №38-39 від 05.09.2017р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2145-19> (дата звернення: 11.11.2017)
141. Про перелік напрямів, за якими здійснюється підготовка фахівців у вищих навчальних закладах за освітньо-кваліфікаційним рівнем бакалавра : пост КМУ від 13.12.2006 р. № 1719 URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1719-2006-п> (дата звернення: 11.02.2014)
142. Программа Тасіс Европейского союза для государств-участников Трасека (Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина). Заключительный отчет о реализации проекта. 2007. 250 с.

143. Професійна освіта : словник [навч. посібник] / уклад. С. У. Гончаренко [та ін.] / за ред. Н. Г. Ничкало. Київ, 2000. 380 с.
144. Профессиональная педагогика: учебник / под ред. С. Я. Батышева, А. М. Новикова. [3-е изд., перераб.]. Москва: Ассоциация «Профессиональное образование», 2010. 456 с.
145. Психология XXI века: учеб. для вузов / под ред. В. Н. Дружинина. Москва: ПЕР СЭ, 2003. 863 с.
146. Психология адаптации личности. Анализ. Теория. Практика / сост. А. А. Реан, А. Р. Кудашев, А. А. Баранов. Санкт-Петербург: Прайм-ЕВРО-ЗНАК, 2006. 479 с.
147. Психология: словарь / под общ. ред. А. В. Петровского, М. Г. Ярошевского. Москва: Политиздат, 1990. 494 с.
148. Психологічний словник / за ред. В. І. Войтка. Київ: Вища шк., 1982. 204 с.
149. Психологія: підручник для студ. вузів / Трофімов Ю. Л., Рибалка В. В., Гончарук П. А. та ін.; за ред. Ю. Л. Трофімова. 3-е вид., стереотип. Київ: Либідь, 2001. 560 с.
150. Равен Дж. Компетентность в современном обществе : выявление, развитие и реализация; пер. с англ. – Москва: Когито-Центр, 2002. 396 с.
151. Рашкевич Ю. М. Болонський процес та нова парадигма вищої освіти: монографія. Львів: Видавництво Львівська політехніка, 2014. 168 с.
152. Реан А.А., Бордовская Н.В., Розум С.И. Психология и педагогика. Санкт-Петербург: Питер, 2002. 432 с.
153. Ребер А. Большой толковый психологический словарь / пер.с англ. Москва: ООО «Издательство АСТ»: «Издательство «Вече», 2003. 560 с.
154. Рогова Т.В. Теоретичні і методичні основи персоналізованого підходу в управлінні педагогічним колективом середньої загальноосвітньої школи: дис. ... д-ра. пед. наук: спец. 13.00.01. Харків. 2006. 498с.

155. Розроблення освітніх програм. Методичні рекомендації [Текст] / В. М. Захарченко, за ред. В. Г. Кременя. Київ: ДП «НВЦ «Пріоритети», 2014. 120 с.
156. Романовська О. О. Організаційно-педагогічні умови підготовки конкурентоздатного фахівця в інженерно-педагогічних навчальних закладах : автореф. дис. ... канд. пед. наук : спец. 13.00.04. Харків, 2011. 20 с.
157. Романцов М. Г., Мельникова И.Ю., Даниленкова Г.Г., Ледванов М.Ю., Бизенкова М.Н. Новые педагогические парадигмы вопросы дидактики и компетентность : справочное руководство. Москва: Академия Естествознания, 2012. URL: <http://www.rae.ru/monographs>. (дата звернення: 18.01.2014)
158. Ротенберг В. С., Бондаренко С. М. Мозг, обучение, здоровье. Москва: Просвещение, 1989. 239 с.
159. Рубинштейн С. Л. Основы общей психологии. Москва: Педагогика, 1989. Т. 1. 485 с.
160. Рувинский Л. И., Хохлов С. И. Как воспитывать волю и характер. Москва: Просвещение, 1986. 144 с.
161. Самойленко П. И., Коржуев А. В. Высшее профессиональное образование: содержательный и методологический аспекты. Москва: Изд. «Янус-К», 2008. 244 с.
162. Сахарова В. Г. Ответственность как личностный фактор и возможности ее диагностики: дис....канд. психолог. наук. 19.00.01: Хабаровск, 2003.184 с.
163. Селевко Г.К. Технологии развивающего образования. Москва: НИИ школьных технологий, 2005. 192 с.
164. Селиванов В. И. Волевая регуляция активности личности. *Психологический журнал*. 1982. Т. 3. № 4 С.13-25
165. Селиванов В. И. Воля и ее воспитание. Москва: Знание, 1976. 63 с.
166. Семенюк Е. П., Мельник В. П. Філософія сучасної науки і техніки. Львів: Світ, 2006. 152 с.

167. Семиченко В. А. Пріоритети професійної підготовки: діяльнісний чи особистіший підхід? *Неперервна освіта: проблеми, пошуки, перспективи* : [монографія] / [за ред. І. А. Зязюна]. Київ : Віпол, 2000. С. 176-203
168. Сериков В. В. Личностный подход в образовании: концепции и технологии. Волгоград: Перемена, 1994. 152 с.
169. Сидоренко В. К. Основи наукових досліджень: навч. посіб. Київ: РННЦТ «ДІНІТ», 2000. 259 с.
170. Сидоренко Е. В. Технологии создания тренинга. От замысла к результату. Санкт-Петербург: Издательство «Речь», 2007. 336 с.
171. Силкін О. О. Зміст терміну «професійно значущі якості особистості» і технологія визначення цих якостей для окремого фахівця. URL: <http://ea.donntu.org:8080/bitstream/123456789/24050/1/sylkin.pdf>_(дата звернення: 10.02.2014)
172. Сисоєва С. О., Кристопчук Т. Є. Методологія науково-педагогічних досліджень: підручник. Рівне: Волинські обереги, 2013. 360 с.
173. Склярєнко І. Педагогічні умови застосування інноваційного підходу в процесі професійної підготовки майбутніх фахівців водного транспорту. *Науковий вісник Львотної академії. Серія: Педагогічні науки*: зб. наук. пр. / [редкол.: Т. С. Плачинда (голов. ред. та ін.)]. Кропивницький: КЛА НАУ, 2017. Вип. 1. С. 371-376.
174. Скрябін О. М. Розвиток професійно важливих якостей у курсантів ВНЗ МВС України – майбутніх працівників карного розшуку. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*: зб. наук. праць. Запоріжжя: ЗНУ, 2010. Вип. 2. С. 16-22.
175. Словник української мови: в 11 тт. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І. К. Білодіда. Київ: Наукова думка, 1970-1980. (Т. 2. С. 287, Т. 4 С. 37, Т. 5 С. 155, Т. 9 С. 38, Т. 10 С. 441)
176. Слюсаренко Н. В. Формування соціокультурної особистості майбутнього судноводія на засадах компетентнісного підходу. *Людинознавчі студії*. Збірник наукових праць Дрогобицького державного педагогічного

університету імені Івана Франка. Дрогобич, 2014. Вип. 29, ч. 1: Педагогіка. С. 173-181.

177. Смелікова В. Б. Підготовка майбутніх судноводіїв до професійно-орієнтованого спілкування засобами кейс-технологій: дисс. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Херсон., 2017. 181 с.

178. Смелікова В. Б. Підготовка майбутніх судноводіїв до професійно-орієнтованого спілкування засобами кейс-технологій : автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. / Херсонський державний університет. Херсон, 2017. 24 с.

179. Современный философский словарь / под общ. ред. В. Е. Кемерова. 3-е изд., испр. и доп. Москва: Академический проект, 2004. 864 с.

180. Сокол І. В. Формування професійної компетентності майбутніх судноводіїв у процесі вивчення фахових дисциплін: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Херсон, 2011. 278 с.

181. Сокол І. В. Формування професійної компетентності майбутніх судноводіїв у процесі вивчення фахових дисциплін: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Херсон, 2011. 20 с.

182. Сорока О. М. Шляхи та умови формування психологічної готовності майбутніх фахівців морського транспорту до екстремальних ситуацій професійної діяльності. *Вісник ОНУ ім. І. І. Мечникова. Психологія*. Том 21. Випуск 2 (42). 2016. С. 183-194.

183. Сосницкая Н.Л., Москвина И.И., Сахно Т.С. Дистанционное образование: модель современной обучающей системы. *Наукові записки Бердянського державного педагогічного університету*. Педагогічні науки. Бердянськ : БДПУ, 2015. Випуск 1. С.239-248.

184. Сосницька Н.Л. Акмеологічні детермінанти професійного розвитку майбутніх викладачів ПТНЗ. *Вісник ЧНПУ ім. Т.Г. Шевченка*. Чернігів: ЧНПУ, 2016. Вип. 138. С. 166–169.

185. Співробітництво з міжнародними організаціями // Національний університет «Одеська національна морська академія»: міжнародна діяльність: сайт. URL:http://www.onma.edu.ua/index.php?iwork_ua.

186. Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року. URL: www.zakon.gov.ua (дата звернення: 11.03.2015)

187. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80> (дата звернення: 15.01.2014)

188. Талызина Н. Ф. Теория поэтапного формирования умственных действий и проблема развития мышления. *Советская педагогика*. 1967. № 1. С. 28–32.

189. Тарасенко Т. В. Експлуатаційні розрахунки посадки, остійності та контроль загальної поздовжньої міцності судна: методичні рекомендації. ДІНУ «ОМА», 2017. 28 с.

190. Тематический указатель документов ИМО по безопасности судоходства и предотвращению загрязнения окружающей среды: [в 12 т.] Т.1. Серия: Официальная библиотека моряка. Одесса: Инф. изд. центр «Укрморинформ», 2000. 240 с.

191. Теоретичні і методичні засади моделювання фахової компетентності керівників закладів освіти: [монографія] / [Єльнікова Г. В., Зайченко О. І., Маслов В. І. та ін.] ; за ред. Г. В. Єльнікової. Київ; Чернівці: Книги - XXI, 2010. 234 с.

192. Термінологічний словник з основ підготовки наукових та науково-педагогічних кадрів післядипломної педагогічної освіти / авт. кол.: Є. Р. Чернишова, Н. В. Гузій, В. П. Ляхоцький [та ін.]; за наук. ред. Є. Р. Чернишової; Держ. вищ. навч. заклад «Ун-т менедж. освіти». Київ: ДВНЗ «Університет менеджменту освіти», 2014. 230 с.

193. Ткаченко Л. І. Синергетичний підхід у педагогіці: нова парадигма. *Освіта та розвиток обдарованої особистості*. 2013. № 10 (17). С. 18–21.

194. Ткаченко М. О. Специфіка та зміст фахової підготовки майбутніх учителів музичного мистецтва URL: <http://dspace.hnpu.edu.ua/bitstream/123456789/201/1/%D0%A2%D0%BA%D0%B0>

%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE%20%D0%9C.%D0%9E.%20.pdf
f_(дата звернення: 15.12.2016)

195. Гофтул М. Г. Етика. URL:
https://pidruchniki.com/2008021539636/etika_ta_estetika/sovist_sumlinnya (дата
звернення: 13.06.2014)

196. Фальковська Л. М., Справедливість як предмет соціально-психологічного дослідження. *Проблеми політичної психології та її роль у становленні громадянина Української держави*: зб. наук. праць / Асоціація політичних психологів України; за заг. ред.. М. М. Слюсаревського; упоряд. Л. А. Найдьонова, Г. В. Мироненко. Київ: Міленіум, 2011. Вип. 11. С. 290–299.

197. Философский словарь / под ред. И. Т. Фролова. 6-е изд., перераб. и доп. Москва: Политиздат, 1991. 560 с.

198. Философский энциклопедический словарь / гл. ред.: Л. Ф. Ильичев, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалев, В. Г. Панов. Москва: Сов. энциклопедия, 1983. 840 с.

199. Философский энциклопедический словарь / ред.-сост.: Е. Ф. Губский, Г. В. Кораблева, В. А. Лутченко. Москва: ИНФРА-М, 1998. 576 с.

200. Філіппов С. О. Психологічні особливості професійної діяльності офіцерів-оперативників Державної прикордонної служби України: дис. ... канд. психолог наук : 19.00.09. Хмельницький, 2004. 247 с.

201. Філософський словник / за ред. В. І. Шинкарука. 2 вид., переробл. і доповн. Київ: Головна редакція УРЕ, 1986. 800 с.

202. Фіцула М. М. Педагогіка: навч. посіб. для студентів вищих педагогічних закладів освіти. Київ: Видавничий центр «Академія», 2002. 528 с.

203. Фонарев А. Р. Психологические особенности личностного становления профессионала: монография. Москва, Воронеж: МПСИ МОДЭК, 2005. 560 с.

204. Франкл В. Человек в поисках смысла / пер. с англ. и нем.; под ред. Л. Я. Гознана и Д. А. Леонтьева. Москва: Просвещение, 1990. 368 с.

205. Фролова О. О. Формування соціокультурної компетенції майбутніх судноводіїв у процесі вивчення професійно орієнтованих дисциплін): дисс. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Херсон., 2015. 179 с.
206. Хакен Г. Синергетика: Иерархии неустойчивостей в самоорганизующихся системах и устройствах; пер. с англ. Москва: Мир, 1985. 423 с.
207. Хекхаузен Х. Мотивация и деятельность / пер. с нем. Москва: Педагогика, 1976. 391 с.
208. Херсонська державна морська академія на шляху реалізації європейських стандартів освіти // Роботник моря: всеукраїнська морська газета: сайт. URL: <http://seafarers.com.ua> (дата звернення: 30.03.2015)
209. Хуторской А. В. Современная дидактика. Санкт-Петербург: Питер, 2001. 536 с.
210. Цецорина Т.А. Организация образовательного процесса в школе на основе ресурсного подхода: дисс. ... канд.пед. наук : спец. 13.00.01. Белгород, 2002. 172с.
211. Черненко Н. І. Педагогічні умови реалізації андрагогічного підходу у професійній підготовці робітників морського транспорту: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Херсон, 2016. 20 с.
212. Чернявський В.В. Теоретичні і методичні засади навчання фізики майбутніх фахівців морського та річкового транспорту: дис. ... док. пед. наук: 13.00.02. Київ, 2017. 492 с.
213. Четверикова Т. В. Формирование профессионально-значимых ценностных ориентаций курсантов для работы в экстремальных ситуациях: автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.08. Санкт-Петербург, 2012. 24 с.
214. Шамова Т. И., Давыденко Т. М., Шибанова Г. Н. Управление образовательными системами: учеб. пособие для студ. высш. пед. учеб. завед. / под ред. Т. И. Шамовой. Москва: Академия, 2002. 384 с.
215. Шатун В. Т. Основи менеджменту: навчальний посібник. Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. Петра Могили, 2006. 376 с.

216. Шевелева С.С. Открытая модель образования (синергетический подход). Ин-т «Открытое общество». Москва: Магистр, 1997. 47 с.

217. Шерман М. І., Безбах О. М Структура професійної підготовки майбутніх судноводіїв у вищих морських навчальних закладах у контексті проблем формування інформаційної культури. *Наукові записки. Серія: Педагогічні науки*. Вип. 141. Ч. 1. Кіровоград: РВВ КДПУ ім. В. Винниченка, 2015. С. 15-19.

218. Шерман М. І., Безбах О. М. Інформаційна культура майбутніх інженерів-судноводіїв як психолого-педагогічний феномен. *Збірник наукових праць Херсонського національного технічного університету*. Актуальні проблеми державного управління, педагогіки та психології. Херсон, 2014. Вип.1 (10). С. 190–193.

219. Шерман М. І., Чернікова О. В. Формування іншомовної професійної компетентності майбутніх судноводіїв засобами інформаційно-комунікаційних технологій. *Збірник наукових праць Херсонського національного технічного університету*. Актуальні проблеми державного управління, педагогіки та психології. – Херсон, 2013. Вип.1 (9). С. 482–487.

220. Шопенгауэр А. Мир как воля и представление: собрание сочинений. Москва: «Московский клуб», 1992. Т. 1. 395 с.

221. Шушерина О. А. Ответственность профессионально значимое качество будущего специалиста (педагогический аспект): монография. Красноярск: СибГТУ, 2002. 186 с.

222. Щукина Г. И. Проблема познавательных интересов в педагогике. Москва: Педагогика, 1971. 352 с.

223. Энциклопедия профессионального образования: в 3-х т. / Под ред. С. Я. Батышева. М.: АПО, 1998. URL: <https://www.anovikov.ru/dict/epo.pdf> (дата звернення: 17.03.2014)

224. Юдин Э. Г. Системный подход и принцип деятельности: методологические проблемы современной науки. Москва: Наука, 1978. 391 с.

225. Якиманская И. С. Личностно-ориентированное обучение в современной школе. Москва: Просвещение, 1996. 145 с.
226. Якунин В. А. Педагогическая психология: уч. пос. Санкт-Петербург: Полиус, 1998. 639 с.
227. Andres T. Understanding the Filipino Seaman: his values, attitudes and behavior. Manila: Denklay Maritime Agency, 1991. 28 p.
228. A Seafarers' Bill of Rights: An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention / The International Transport Workers' Federation (ITF). London: [s. n.], 2006. 72 p.
229. Beamer L., Varmer I. Intercultural Communication in the global workplace. Boston, Mass.: McGraw-Hill/Irwin, 2008.
230. Bloom B. S., Hastings J. T., Madaus G. F. Handbook on formative and summative evaluation of student learning. New York: McGraw-Hill, 1971. 923 p.
231. Clyne M. Intercultural communication at work: Cultural values in discourse. Cambridge: Cambridge University Press, 1994. 217 p.
232. IMO Model Course 1.21. Personal Safety and Social Responsibility. London: International Maritime Organization (IMO), 2000. 64 p.
233. IMO Model Course 1.39. Leadership and Teamwork. London: International Maritime Organization (IMO), 2014. 49 p.
234. IMO Model Course 3.12. Assessment, Examination and Certification of Seafarers. Vol 1. London, 2000. 196 с.
235. IMO Model Course 3.12. Assessment, Examination and Certification of Seafarers. Vol 2. London, 2000. 344 с.
236. IMO Model Course 7.01. Master and Chief Mate. London, 1999. 318 p.
237. IMO Model Course 7.03. Officer in Charge of A Navigational Watch. London, 1999. 248 p.
238. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978), as amended (consolidated text). – Санкт-Петербург: ЗАО «ЦНИИМФ», 2010. 806 с.

239. Johnson, Elaine B. *Contextual Teaching and Learning*. Corwin Press, INC. A Sage Publications Company. Thousand Oaks, California, 2002. 196 p.
240. Koester T., Pyne R. *Methods and Means for Analysis of Crew Communication in the Maritime Domain. The Archives of Transport*. Vol. XVII. 2005. P. 32 – 45.
241. Law C.J. *Tech Prep Education: A total quality approach*. Lancaster, PN: Technomic Publishing Company, Inc., 1994. 241 p.
242. Lloyd C. M. *In Command ... 200 things I wish I'd know before I was Captain*. Livingstone: Witherby Seamanship International Ltd., 2008. 228 p.
243. Olsen O. Johnsen H., Meling J. *Cultural differences in emotional intelligence among top officers on board merchant ships. Academy of Management Executive*. Vol. 14, Issue 1. 2000. P. 79–95.
244. Rogers C. R., Freiberg H. J. *Freedom to learn* (4 th ed.). New York: Marril, 199
245. Short V. *Maritime English valuing a common language Seaways. The Journal of Nautical Institute*. 2006. P. 2–12.
246. Spencer-Oatey H. *Intercultural Interaction: A Multidisciplinary Approach to Intercultural Communication (Research and Practice in Applied Linguistics)* / H. Spencer-Oatey, P. Franklin. - Houndmills, Basingstoke : Palgrave, 2009. - 384 p.
247. *Tuning Educational Structures in Europe // EUA*. URL: www.eua.be/eua/en/projects_ects.aspx (date of access: 03.01.2017)

ДОДАТКИ

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях України

1. Глікман С. В. Формування ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв. *Збірник наукових праць Бердянського державного педагогічного університету*. Сер.: Педагогічні науки. Бердянськ: БДПУ, 2013. № 4. С. 134–141.
2. Глікман С. В. Методологічне підґрунтя формування професійних якостей майбутніх судноводіїв. *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України*. Сер.: Педагогічні науки. Хмельницький: Видавництво НАДПСУ, 2017. № 2 (9). С. 105–117.
3. Глікман С. В., Сосницька Н. Л. Сутність та структура професійних якостей майбутніх судноводіїв. *Наукові записки Кіровоградського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка*. Сер.: Проблеми методики фізико-математичної і технологічної освіти. Кіровоградський: РВВ КДПУ ім. В. Винниченка, 2017. Вип. 11. Ч. 4. С. 134–138.
4. Глікман С. В. Модель формування професійних якостей майбутніх судноводіїв у процесі фахової підготовки. *ScienceRise: наук. журн. Pedagogical Education*. Харків: НВПІІІ «Технологічний центр», 2018. № 5 (25). С. 9–13. (Index Copernicus)
5. Глікман С. В. Методичне забезпечення формування професійних якостей майбутніх судноводіїв. *Молодь і ринок: щомісячн. наук.-пед. журн.* Дрогобич: Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка. 2018. № 6 (161). С. 128–133. (Index Copernicus)

Статті в наукових іноземних виданнях

6. Глікман С. В. Особенности профессиональной подготовки будущих судоводителей в Украине. *Научные труды SWorld*. Вып. 50. Т. 1. Иваново: Научный мир, 2018. С. 51–61. (Index Copernicus)

Матеріали науково-практичних конференцій, тези доповідей

7. Глікман С. В. Формування ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв у процесі професійної підготовки. *Науково-дослідна робота в системі підготовки фахівців педагогів у природничій, технологічній та економічній галузях*: матеріали V всеукр. наук.-практ. конф. з міжнар. участю (Бердянськ, 15–17 вересня, 2015 р.). Бердянськ: БДПУ, 2015. С. 49–50.

8. Глікман С. В. Формування професійних ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв: теоретичний аспект. *Річний та морський транспорт: інфраструктура, судноплавство, перевезення, безпека*: матеріали наук.-практ. конф. (Одеса, 16–17 листоп. 2016 р.). Одеса: НУ «Одеська морська академія», 2016. С. 212.

9. Глікман С. В. Інноваційні підходи до професійної підготовки фахівців морського транспорту в умовах євроінтеграції. Фундаментальна підготовка фахівців у природничо-математичній, технічній, агротехнологічній та економічній галузях: матеріали всеукр. наук.-практ. конф. з міжнар. участю (Мелітополь, 11–13 верес. 2017 р.). Мелітополь: ТОВ «Колор Принт», 2017. С. 32–34.

Опубліковані праці, які додатково відображають наукові результати дисертації

10. Глікман С. В., Ходарина К. В. Повышение эффективности работы системы «Человек – судно – природная среда». *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*: науковий журнал. 2011. № 5 (159). Ч. 1. С. 213–217.

11. Глікман С. В., Сосницька Н. Л. Студентоцентризований підхід до професійної освіти в умовах сталого розвитку суспільства. *Науковий вісник Льотної академії*. Сер.: Педагогічні науки. Кропивницький: КЛІА НАУ, 2017. Вип. 1. С. 377–381.

Додаток А

Загальні та спеціальні фахові компетентності майбутніх судноводіїв

Аналіз галузевого стандарту вищої морської освіти (ГСВМО) [35; 36], освітньо-кваліфікаційних характеристик (ОКХ) випускників з галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура» напряму підготовки 6.070104 «Морський та річковий транспорт» кваліфікації бакалавр судноводіння (за переліком спеціальностей 2006 р.) [141], або галузь знань 27 Транспорт, спеціальність 271 «Річний та морський транспорт», спеціалізація «Судноводіння» (за переліком спеціальностей 2015 р.) [139] та документів Міжнародної морської організації стосовно підготовки моряків та безпеки судноплавства [113] дозволив нам виявити загальні та спеціальні фахові компетентності майбутніх судноводіїв щодо предмету дослідження.

До загальних фахових компетентностей відносяться:

- здатність забезпечити протипожежну безпеку та уміння боротися з пожежами на суднах (ЗФК1);
- здатність забезпечити безпеку та охорону судна, екіпажу і пасажирів та умови використання й експлуатації рятувальних засобів (ЗФК2);
- здатність розробляти плани дій під час аварійних ситуацій та схем з боротьби за живучість судна, а також здійснювати дії у випадку аварійних ситуацій згідно з цим планом (ЗФК3);
- уміння надати першу медичну допомогу та здатність застосовувати засоби першої медичної допомоги на суднах, організувати та керувати наданням медичної допомоги на судні (ЗФК4);
- здатність здійснювати нагляд та контроль за виконанням вимог національного та міжнародного законодавства в сфері мореплавства та заходів щодо забезпечення охорони людського життя на морі, охорони і захисту морського середовища (ЗФК5);

- здатність забезпечувати організацію, нагляд та контроль щодо дотримання правил техніки безпеки, безпеки персоналу та судна (ЗФК6);

- здатність до проведення навчальних занять та тренінгів на борту судна (ЗФК7);

- уміння використовувати системи внутрішньосуднового зв'язку (ЗФК8).

До спеціальних фахових компетентностей відносяться:

- уміння використовувати концептуальні знання та критично розуміти основні закони, теорії, принципи, методи і поняття навігації та управління морськими суднами (СК1);

- уміння здійснювати планування і навігаційну проробку рейсу (СК2);

- уміння здійснювати судноводіння в будь-яких умовах із застосуванням відповідних методів для отримання точного визначення місцезнаходження та оптимального використання всіх наявних навігаційних даних для здійснення плавання (СК3);

- здатність забезпечувати організацію та дотримання процедур несення безпечної навігаційної вахти (СК4);

- знання та уміння проводити дії під час отримання сигналу лиха на морі. Здатність координувати пошуково-рятувальні операції (СК5);

- уміння використовувати радіолокатор та засоби автоматизованої радіолокаційної прокладки для забезпечення безпеки плавання (СК6);

- здатність забезпечувати безпечне плавання шляхом використання електронних картографічних навігаційно-інформаційних систем (СК7);

- здатність аналізувати прогноз погоди та океанографічні умови для вибору безпечного шляху судна (СК8);

- здатність та уміння маневрувати та управляти судном у будь-яких умовах (СК9);

- здатність забезпечувати експлуатацію систем дистанційного управління руховою установкою та системами й службами машинного відділення (СК10);

- здатність планувати та забезпечувати безпечне завантаження, розміщення, кріплення, догляд під час рейсу та розвантаження вантажів, у тому числі небезпечних (СК11);

- знання та вміння здійснювати контроль за посадкою, остійністю та напруженнями корпусу, забезпечувати підтримку судна в морехідному стані (СК12);

- знання та вміння оцінювати виявлені дефекти та пошкодження вантажних приміщень, люкових закриттів і баластних танків та вживати відповідні заходи (СК13);

- уміння передавати та отримувати інформацію з використанням підсистеми і обладнання глобального морського зв'язку, забезпечувати радіозв'язок у всіх випадках (СК14);

- здатність розв'язувати складні непередбачувані задачі і проблеми у сфері судноводіння (СК15);

- уміння обґрунтовувати власну точку зору та висновки, використовуючи основні теорії та концепції у сфері судноводіння (СК16);

- здатність до аналізу та прогнозування процесів та стану навігаційного обладнання в умовах неповної або обмеженої інформації (СК17).

Нормативний зміст підготовки здобувачів вищої освіти, сформульований у термінах результатів навчання, необхідних для розв'язування спеціалізованих професійних задач з навігації та управління морськими суднами, передбачає:

- уміння планувати і здійснювати проробку рейсу судна згідно з загальними положеннями про встановлення шляхів руху суден з урахуванням обмеження діючої осадки судна та інших обставин для безпечного виконання рейсу (РН1);

- уміння маневрувати та управляти судном в будь-яких умовах із застосуванням відповідних методів визначення місцезнаходження астрономічними методами, а також з використанням сучасних електронних радіолокаційних засобів, звертаючи особливу увагу на знання їхніх принципів роботи, обмежень, джерел помилок та вміння виявити неправильні показання та

володіння методами корекції для отримання точного визначення місцезнаходження; взаємозв'язку та оптимального використання всіх наявних навігаційних даних для здійснення плавання (PH2);

- знання основних принципів несення ходової навігаційної вахти та управління особовим складом на містку (PH3);

- навички оцінки навігаційної інформації, отриманої з усіх джерел, зокрема радіолокатора, засобів автоматизованої радіолокаційної прокладки та електронних комплексів навігаційно-інформаційної системи з метою прийняття рішень для уникнення зіткнення та управління безпечним плаванням судна; техніки судноводіння за умов відсутності видимості (PH4);

- вміння оцінювати й прогнозувати метеорологічні умови плавання, беручи до уваги наявну і прогнозовану погоду в районі плавання, враховуючи місцеві метеорологічні умови для можливої коректури шляху судна та безпечного виконання рейсу (PH5);

- знання систем повідомлень, забезпечення радіозв'язку під час пошуку, порятунку та у випадку аварій (PH6);

- знання та розуміння впливу водотоннажності, осадки, диференту, швидкості та запасу глибини під кілем на маневрені якості судна; впливу вітру та течії на керування судном; ефекту просідання, впливу мілководдя і тощо; належних процедур постановки на якір та швартування (PH7);

- знання та вміння безпечної обробки, завантаження, розміщення, кріплення, догляду під час рейсу та розвантаження вантажів, зокрема навалювальних вантажів, а також небезпечних та шкідливих вантажів, та їхній вплив на безпеку людського життя й судна; впливу вантажу, зокрема вантажів великої ваги, на мореплавність та остійність судна (PH8);

- розуміння основних принципів устрою судна, теорії та чинників, які впливають на посадку й остійність, а також заходів, необхідних для забезпечення посадки та остійності судна; впливу пошкодження та/або затоплення будь-якого з відсіків на посадку та остійність судна та заходів стосовно боротьби із затопленням, яких необхідно вжити (PH9);

- знання вимог Міжнародної морської організації стосовно остійності судна (PH10);
- знання оцінки пошкоджень та дефектів, що спричиняються операціями з завантаження та розвантаження; виявлення елементів конструкції судна, які мають вирішальне значення для його безпеки; визначення причин корозії у вантажних приміщеннях та баластних танках, а також яким чином можливо визначити та попередити корозію (PH11);
- розуміння принципів роботи судових силових установок, судових допоміжних механізмів та морських технічних термінів (PH12);
- вміння приймати рішення та проводити дії у непередбачених умовах, зокрема під час аварійних ситуацій та отримання сигналу лиха на морі, для захисту та безпеки пасажирів, екіпажу, судна і вантажу, координувати пошуково-рятувальні операції (PH13);
- вміння ефективно здійснювати професійну діяльність, приймати та реалізовувати управлінські рішення в багатонаціональному колективі (PH14);
- знання англійської мови, яке дозволяє використовувати англійськомовну технічну літературу та обговорювати англійською мовою професійні питання при виконанні фахових обов'язків (PH15);
- знання міжнародних вимог до судових рятувальних засобів (PH16);
- навички користування рятувальними засобами та обладнанням і підтримки обладнання, пристроїв та систем у експлуатаційному стані, що забезпечить безпеку судна та людей (PH17);
- навички проведення тренувальних занять із залишення судна та вміння поводитися з рятувальними шлюпками, рятувальними плотами та черговими шлюпками, пристроями та засобами для їхнього спуску на воду, а також обладнанням для них (PH18);
- знання видів пожежі, принципу дії систем пожежогасіння, вміння гасити пожежі із застосуванням належного обладнання, включаючи пожежі паливних систем; вміння організувати навчання з боротьби з пожежею (PH19);

- знання методів та засобів запобігання пожежі, виявлення та гасіння пожежі, боротьби за живучість судна та способів особистого виживання (PH20);

- навички прийомів першої медичної допомоги та вміння застосувати медичні керівництва та медичні консультації, отримані по радіо, зокрема вміння вжити ефективних заходів на основі таких знань у випадку нещасних випадків або захворювань (PH21);

- знання методів, заходів та обладнання з боротьби із забрудненнями морського середовища з суден, а також заходів застереження, яких необхідно вживати для запобігання забрудненню морського середовища та виконання обов'язків згідно з відповідними вимогами Міжнародної конвенції із запобігання забрудненню з суден, з поправками (PH22);

- знання міжнародних і вітчизняних нормативно-правових актів відносно безпеки людського життя на морі та охорони морського навколишнього середовища та забезпечення їх дотримання (PH23);

- знання питань управління персоналом на судні та його підготовки; уміння застосовувати методи управління, вирішувати задачі та керувати робочим навантаженням, доносити до фахівців і нефахівців інформацію, ідеї, проблеми та їх рішення, власний досвід у галузі професійної діяльності (PH24);

- знання методів ефективного управління ресурсами та уміння їх застосовувати; знання та уміння застосовувати методи прийняття рішень (PH25);

- навички особистого виживання, забезпечення особистої безпеки та знання громадських обов'язків на судах (PH26);

- знання устрою систем внутрішньосуднового зв'язку та уміння передавати, приймати та реєструвати повідомлення згідно встановленим вимогам (PH27).

Відповідність визначених Стандартом результатів навчання та компетентностей Спеціалізація «Судноводіння» надаємо у вигляді матриці таблиця А.1.

Додаток Б

Аналіз досвіду діагностування професійних якостей майбутніх фахівців

Таблиця Б.1

Результати аналізу наукових досліджень щодо критеріїв, показників та рівнів сформованості професійних якостей майбутніх фахівців

П. І. Б.	Критерії сформованості професійних якостей	Показники сформованості професійних якостей	Рівні
М. Бабишена [8]	когнітивний	фахові знання, вміння й навички	високий, середній, низький
	мотиваційний	вмотивованість до реалізації професійної діяльності	
	емоційно-вольовий	здатність до саморегуляції, спроможність адекватного реагування	
У. Ляшенко [100]	мотиваційний	бажання оволодіти знаннями, вміннями та навичками з фахових дисциплін; домінування професійних інтересів над особистими; усвідомлення особистісного сенсу та значущості професійного самовдосконалення; сформованість та спрямованість потреби до професійної підготовки та сформованість потреби щодо оволодіння знаннями, вміннями й навичками професійної підготовки	високий, достатній, середній, низький
	лінгвістичний	знання лексики загального та професійного характеру, основних граматичних явищ, типових іншомовних професійних мовленнєвих форм тощо; знання техніки іншомовного спілкування, характерної для формальних та неформальних ситуацій ділової комунікації;	

		стратегій вербальної та невербальної комунікативної поведінки; соціокультурні знання про подібності та відмінності між рідною та іншомовною культурами.	
	професійно-діяльнісний	уміння ставити мету й завдання професійного самовдосконалення, планувати кроки щодо їх досягнення; володіння різними методами, прийомами і технологіями самовдосконалення; уміння вибирати і використовувати доцільні засоби для пошуку й засвоєння професійно-орієнтованої інформації; уміння здійснювати самоконтроль, самоаналіз і самооцінку результатів діяльності з самовдосконалення; здатність розвивати на основі професійно орієнтованої підготовки прикладні знання, вміння й навички, спеціальні і психофізичні якості, необхідні для успішної професійної діяльності; володіння досвідом творчого використання знань, умінь і навичок у професійній діяльності для досягнення життєвих і професійних цілей	
	комунікативно-ситуативний	вміння та навички спілкування англійською мовою у різних професійних ситуаціях; володіння різними методами, прийомами і технологіями передачі інформації членам екіпажу судна; здатність розуміти, відтворювати і продукувати професійно необхідну інформацію, що містить термінологічну лексику; усвідомлене використання інформаційно-комунікаційних технологій.	
В. Онищук [124]	особистісний	мотиви і потреби	не визначені
	ціннісний	цінності й норми, які виконують інтегративні, контролюючі функції, встановлюють межі й напрямок реалізації членами	

		суспільства своїх ролей; засвоєння норм і цінностей професії	
	ідентифікаційний	формування професійної ідентичності	
О. Скрябін [174]	психологічний	успішне подолання психологічних перешкод, які виникають під час вирішення професійних завдань	не визначені
	поведінковий	пізнання елементів поведінки	
	особистісний	сформованість та розвиток професійно важливих якостей	
В. Смелікова [178, с. 8-9]	мотиваційно-ціннісний	сформованість мотивації до професійно орієнтованого спілкування, сформованість комунікативної толерантності, сформованість мотивації до успіху в процесі професійно орієнтованого спілкування	високий, середній, низький
	когнітивний	знання англійської мови професійного морського спрямування, знання про особливості вербального та невербального спілкування, знання етичних норм ведення професійно орієнтованого спілкування	
	діяльнісний	здатність до розв'язання конфліктів під час професійно орієнтованого спілкування, рівень самоконтролю під час професійно орієнтованого спілкування, уміння володіти нормами та культурою професійно орієнтованого спілкування	
С. Філіппов [200]	інтелектуальний	здатність до самоаналізу і прогнозування, адекватна самооцінка, високий рівень логічного мислення, володіння вербальними і невербальними засобами спілкування	високий, середній, низький
	емоційний	емоційна врівноваженість; витривалість; стійкість до психофізичних, нервовопсихічних навантажень, стресу, стеничний тип реагування в екстремальних ситуаціях, розвинуті адаптивні властивості нервової системи	
	вольовий	розвинуті вольові якості, високий рівень самоконтролю над	

		емоціями, сміливість, рішучість, наполегливість, цілеспрямованість	
Черненко Н.І. [211]	теоретична готовність	знання основних вимог до професії (матроса, моториста (машиніста електрика суднового); знання сутності професійно важливих якостей робітника морського транспорту; усвідомленість щодо необхідності ПВЯ в професійній діяльності	високий, середній, низький
	практична готовність	уміння виконувати ситуативні вправи в процесі формування ПВЯ; уміння самостійно і об'єктивно оцінювати свій рівень сформованості ПВЯ, необхідних для професійної діяльності, а також визначити шляхи вдосконалення особистості; уміння самостійно працювати над розвитком та вдосконаленням особистості щодо формування ПВЯ	
	мотиваційний	інтерес до професії, професійна спрямованість; мотивація до навчально-пізнавальної діяльності; прагнення до особистісного та професійного самовдосконалення	

Додаток В

Витяг з програми спецкурсу

«Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв»

для курсантів спеціальності 271 «Річковий та морський транспорт»,

спеціалізації «Судноводіння» (2015 р.)

(авторська розробка)

I. ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

Проблема посилення кадрового потенціалу морської галузі шляхом формування професійних якостей майбутніх фахівців набуває особливої значущості в зв'язку з інтеграцією України в європейський освітній простір. Одним із шляхів розв'язання означеної проблеми є оновлення змісту дисциплін циклу професійної та практичної підготовки, зокрема розробки спецкурсу, метою якого є формування професійних якостей майбутніх судноводіїв на основі реалізації системного синергетичного, компетентнісного, особистісно-діяльнісного, ресурсного підходів в організації освітнього процесу; здійснення впливу на особистість курсантів з врахуванням дуальності професійних якостей, обумовлених специфікою функціонування систем «людина – людина» та «людина – техніка»; оптимальне використання міждисциплінарних зв'язків у розробленні методичного забезпечення; систематичний моніторинг академічних та особистісних досягнень курсантів згідно виокремлених професійних якостей на шляху до очікуваних результатів освітнього процесу.

Отже, основними завданнями курсу є: розвиток позитивної мотивації курсантів до оволодіння професією судноводія; спрямування на дотримання ціннісних орієнтирів обраної професії; систематизація знань та уявлень про особливості професійної діяльності судноводія та сутності професійних якостей, що впливають на формування особистісної готовності до дій та реакцій у професійній діяльності; формування уміння виконувати ситуативні вправи та самостійно виявляти і коригувати рівень сформованості власних професійних якостей; розвиток професійної рефлексії.

II. Структура спецкурсу

Назви змістових модулів і тем	Кількість годин					
	усього	у тому числі				
		л.	п.	лаб.	інд.	с. р.
1	2	3	4	5	6	7
Модуль 1. Сучасні та перспективні вимоги до професійних якостей майбутніх судноводіїв						
1.1 Сучасний ринок праці майбутніх судноводіїв: проблеми та тенденції очікувань (особистісний контекст)	8	2	2	-	-	4
1.2 Освітньо-кваліфікаційна характеристика професійних якостей майбутніх судноводіїв, відповідність вимогам роботодавців	8	2	2	-	-	4
1.3 Класифікація професійних якостей майбутніх судноводіїв та їх характеристика	8	2	2	-	-	4
1.4 Професіограма судноводія	8	2	2	-	-	4
Всього годин М1	32	8	8	-	-	16
Модуль 2. Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв						
2.1 Зміст фахової підготовки майбутніх судноводіїв та особливості міждисциплінарних зв'язків для оволодіння спеціальністю	8	2	2	-	-	4
2.2 Міждисциплінарні тренінги формування професійних якостей майбутніх судноводіїв	8	2	2	-	-	4
2.3 Засоби формування професійних якостей майбутніх судноводіїв	8	2	2	-	-	4
2.4 Контроль та діагностика сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв	8	2	2	-	-	4
Всього годин М2	32	8	8	-	-	16
Модуль 3. Регулювання формування професійних якостей майбутніх судноводіїв						
3.1 Професійна рефлексія майбутніх судноводіїв	8	2	2	-	-	4
3.2 «Я-концепція» майбутнього	8	2	2	-	-	4

судноводія						
3.3 Самоконтроль та самодіагностика сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв	10	2	2	-	-	6
Всього годин МЗ	26	6	6	-	-	14
Всього	90	22	22	-	-	46

Змістовий модуль 1. Сучасні та перспективні вимоги до професійних якостей майбутніх судноводіїв

Тема 1.1. Сучасний ринок праці майбутніх судноводіїв: проблеми та тенденції очікувань (особистісний контекст).

Судновласники (СМВ – Compagnie Maritime Belge, DAO Shipping LTD, COBELFRET, FEDNAV, HADLEY, EML) та морські організації (International Maritime Organisation, International Labour Organization, Intercargo, Intertanko, The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control) про вимоги до судноводіїв. Нормативно-правова база сучасної концепції професійної підготовки майбутніх судноводіїв: «Міжнародна Конвенція з підготовки, дипломування моряків і несення вахти» (2010 р.), «Міжнародний Кодекс з управління безпекою», «Конвенція про працю в морському судноплаванні», «Морська доктрина України», «Стратегічний план розвитку морського транспорту на період до 2020 року», «Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року», «Положення про державну систему управління безпекою судноплавання».

1.2 Освітньо-кваліфікаційна характеристика професійних якостей майбутніх судноводіїв, відповідність вимогам роботодавців.

Кваліфікаційні характеристики бакалавра судноводіння відповідно до рівнів підготовки та курсів навчання. Фахові компетентності, які є загальними для спеціальності 271 «Річковий та морський транспорт». Спеціальні фахові компетентності спеціалізації «Судноводіння». Очікувані результати навчання майбутніх судноводіїв. Провідні функції професійної

діяльності майбутніх судноводіїв: пізнавальна-планувальна, організаторсько-виконавська та самоосвітня. Тенденції розвитку освітньої галузі, започаткованої в Стратегії сталого розвитку «Україна-2020» (2015); Указі Президента про Національну стратегію розвитку освіти в Україні на період до 2021 року; Національній рамці кваліфікацій (2011 р.); законах України «Про вищу освіту» (2014 р.), «Про освіту» (2017 р.).

1.3 Класифікація професійних якостей майбутніх судноводіїв та їх характеристика.

Концептуальні підходи щодо з'ясування сутності, значущості професійних якостей фахівців та їх формування в освітньому процесі закладів вищої освіти. Структура професійних якостей майбутніх судноводіїв. Зовнішня та внутрішня підструктури професійних якостей майбутніх судноводіїв. Соціологічні – відповідальність: почуття обов'язку, вміння дотримувати слово та відповідати за власні вчинки, обов'язковість; інтерес до праці: працелюбність, прагнення до ефективності, витривалість, працездатність. Когнітологічні – професіональні ЗУН: володіння знаннями, уміннями, навичками в професії на рівні вимог щодо кваліфікації в даній діяльності; комунікативні здібності: вміння орієнтуватися в незнайомому соціальному середовищі, відчувати ситуацію, оцінювати обстановку, колективізм, здатність зрозуміти чужу точку зору. Психологічні – вольові якості: витримка та самовладання, стриманість у прояві почуттів, терпіння в тривалих та кропітких справах, сила волі; критичність розуму (вміння приймати рішення): рішучість, здібність діяти самостійно, своєчасно, сміливо та обґрунтовано в незвичайних ситуаціях, вміння йти на ризик; наполегливість: наполегливість у досягненні мети, здібність не відступати від труднощів, вміння настояти на своєму. Синергетичні – дисциплінованість: зібраність, підтягнутість, самодисципліна, додержуватися припису та розпорядку дня; професійна самоорганізація відповідно до вимог професійного середовища; самокритичність та самоконтроль. Ноетичні – оперативність мисленнєвих процесів (швидкість мислення): вміння швидко,

чітко орієнтуватися та діяти в мінливих умовах, швидкість прийняття рішення та дій. Етичні – стійкість морально-духовних і соціально-моральних орієнтацій: совість, справедливість, почуття обов'язку, гуманність, визнання правових норм.

1.4 Професіограма судноводія.

Зміст праці судноводія. Професійно важливі якості (психофізіологічні, особистісні, інтелектуальні). Знання, вміння та навички судноводіїв. Умови роботи. Медичні протипоказання. Вимоги до професійної підготовки. Займаний сегмент на ринку праці (споріднені професії, діапазон посад). Затребуваність на ринку праці. Можливості праці судноводія.

Структура професіограми за Е. Ф. Зеєром.

А. Соціальна і професіологічна характеристика професії: назва професії та спеціальності за офіційно прийнятою номенклатурою; таксономічні відомості: форма, тип, клас, група, спеціальність; назва робочого поста; престиж, імідж, статус професії в даній галузі, регіоні, професійній групі; посадовий оклад і його оцінка; коротка характеристика основних кваліфікаційних і посадових обов'язків; необхідна освіта; діапазон кваліфікації, а також перспективи службового та професійного зростання; основні особливості спілкування: постійне або епізодичне, з вузьким або широким колом осіб, безпосереднє або опосередковане технічними засобами, характер спілкування; коротка характеристика вимог професії до безпомилковості і надійності; частота випадків дискваліфікації за профнепридатністю; коротка характеристика основних особливостей динаміки трудової діяльності (вікові обмеження, особливості плинності кадрів).

Б. Психограма. I. Загальна характеристика праці: фотографія робочого дня; опис і оцінка динамічних факторів праці (працездатність, стомлення, надійність, безпомилковість); вплив умов праці на динамічні процеси роботи; психологічна характеристика робочого місця і трудових дій; психологічний аналіз помилкових дій. II. Вимоги до психічних процесів: психомоторика

(робоча поза, статичні і динамічні навантаження; робочі дії - гностичні, пристосувальні, виконавські; часові та психофізіологічні характеристики основних технологічних операцій, пов'язаних із психомоторикою; вимоги до витримування темпоритму і точності реагування; особливі вимоги до психомоторики); сенсорна і перцептивна сфери (чутливість різних сенсорних модальностей; професійно значущі види сприйняття сигналів на фойє перешкод, при надлишку або дефіциті інформації, сприйняття часу, руху, швидкості, просторового положення та інше; особливі вимоги до сенсорної та перцептивної сфер); професійні особливості пізнавальних процесів (вплив уявлень на ефективність і надійність трудової діяльності; вимоги до відтворюючого або творчої уяви; домінуючі типи мислення; особливості прийняття рішень при виконанні робіт; вимоги до стресостійкості; переважаючий вид пам'яті, вимоги до пам'яті, стійкості пам'яті; особливості мови, вимоги до мовлення; увагу і його особливості. III. Вимоги до емоційно-вольової сфери: характеристика переважаючих емоційних станів; типовий рівень нервово-психічної напруженості праці; особливі вимоги до емоційно-вольовлі сфери; воля і її особливості, основна спрямованість вольового процесу. IV. Типові психологічні стани в процесі праці: монотонія і стомлення; соматогенні психологічні стани в процесі праці; інші стани, властиві даної професії. V. Ансамблі професійно значущих якостей (ключові кваліфікації): загальна і специфічна спрямованість особистості; структура, широта, активність, стійкість і дієвість мотивації; соціально-професійна відповідальність; оптимізм; сугестивність як бажане чи небажану властивість особистості; морально-психологічна стійкість; професійні та інноваційні здібності; особливості характеру. VI. Протипоказання і обмеження: наслідки помилок і особливі вимоги до безпеки праці; характеристика профнепридатності; половікові обмеження; професійні шкідливості та пільги; професійні деформації особистості.

Змістовий модуль 2. Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв.

2.1 Зміст фахової підготовки майбутніх судноводіїв та особливості міждисциплінарних зв'язків для оволодіння спеціальністю.

Мета та завдання дисциплін циклу професійної та практичної підготовки: «Безпека життєдіяльності та основи охорони праці», «Теорія та будова судна», «Менеджмент морських ресурсів», «Навігація та лоція», «Управління судном». Роль дисциплін циклу професійної та практичної підготовки у формуванні професійних якостей майбутніх судноводіїв. Програма особистісного професійного зростання, орієнтована на формування професійних якостей курсантів.

2.2 Міждисциплінарні тренінги формування професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Мета, завдання та сутність міждисциплінарних тренінгів для майбутніх судноводіїв. Класифікація міждисциплінарних тренінгів за їх призначенням. Основні організаційні етапи міждисциплінарних тренінгів. Особливості участі у квазіпрофесійних ситуаціях, мозковому штурмі, роботі в малих групах, ділових іграх, розв'язанні кейсів.

2.3 Засоби формування професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Наочні засоби формування професійних якостей майбутніх судноводіїв: підручники й навчальні посібники професійного спрямування; автентичні матеріали (суднова документація, розслідування морських аварій тощо). Технічні засоби формування професійних якостей майбутніх судноводіїв: засоби масової інформації, мультимедійні системи.

2.4 Контроль та діагностика сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Критерії (мотиваційний, когнітивний, діяльнісно-поведінковий, рефлексивний) та показники сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв. Рівні сформованості професійних якостей (низький, середній та високий). Методи діагностики сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Модуль 3. Регулювання формування професійних якостей майбутніх судноводіїв.

3.1 Професійна рефлексія майбутніх судноводіїв.

Філософське розуміння поняття «рефлексія». Рефлексія як предмет психологічних досліджень. Феномен професійної рефлексії. Розвиток професійної рефлексії майбутніх судноводіїв як чинник професійного становлення. Умови розвитку професійної рефлексії курсантів.

3.2 «Я-концепція» майбутнього судноводія.

Оцінно-пізнавальна система «Я-концепція». Динамічність професійної «Я-концепції». Структурні елементи професійної «Я-концепції»: когнітивний, емоційно-оцінний, поведінковий.

3.3 Самоконтроль та самодіагностика сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв.

Методика самоконтролю та самодіагностики сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв. Інструментарій самоконтролю та самодіагностики за критеріями сформованості професійних якостей (мотиваційного, когнітивного, діяльнісно-поведінкового, рефлексивного).

Додаток Д

Приклади ситуаційних тренінгових завдань та професійних завдань різного рівня складності

Приклади ситуаційних тренінгових завдань: особливі випадки на судні (добірка автора)

Організація вахтової служби на судні є невід'ємним завданням забезпечення його безпеки. Необхідні процедури встановлюються відповідно до міжнародних і національних вимог до організації вахти.

Вахтова служба на судах є особливим видом виконання службових обов'язків, що вимагає підвищеної уваги і безперервного присутності на посаді або робочому місці. На всіх судах повинна бути встановлена цілодобова вахтова служба. Відповідальність за організацію вахтової служби покладається на капітана судна, а безпосереднє керівництво організацією вахтової служби – на старшого помічника капітана. Відповідальними за належне несення вахти є особи, які несуть вахту. Суднові вахти поділяються на ходові і стоянкові.

Ситуація 1: «Командування рятувальною шлюпкою»



Рис. Г.1 Чергова шлюпка

Інструкція дій згідно судна та екіпажу

Відійти на безпечну відстань від судна, що тонуло, але не йти з місця його загибелі. Не сумніватися, що допомога незабаром прийде і намагатися полегшити рятувальникам пошук. Триматися проти хвилі, економно витратити

паливо, використовувати плавучий якір. Виконувати не тільки обов'язки командира, але і взяти на себе роль лідера. Тримати себе впевнено, команди віддавати чітко, не показувати ознак страху і сумніву. Морально підтримувати екіпаж. Піклуватися про людей. Бути особливо уважним до слабких. Постаратися розмістити членів екіпажу на днище шлюпки. Якщо холодно – обігріватися ковдрами, теплим одягом. Сидіти щільно один до одного, обігріватися теплом людей. Якщо жарко – сховатися під тентом, уникати опіків від сонця. Надати медичну допомогу постраждалим, слабким. Якщо є таблетки від захитування – роздати екіпажу. Взяти під свій контроль прісну воду і продукти харчування. Вести їх суворою облік, витратити з самого початку дуже економно, розподіляти справедливо. Мати ближче до себе зброю, сокири, ножі. Не залишати їх без потреби в інших членів екіпажу. Регулярно подавати сигнали лиха шлюпковою радіостанцією, сигнальним ліхтарем, ракетами та іншими способами. Не дозволяти пити морську воду. Не дозволяти купатися за бортом. Встановити в шлюпці чергування, безупинно стежити за водною поверхнею. Регулярно вичерпувати воду зі шлюпки. Використовувати снасті для рибної ловлі. Збирати дощову воду, користуючись вітрилом або брезентом. Не витратити марно енергію організму, вести себе спокійно. Припиняти будь-які спроби сварок або проявів занепадницького настрою. Зберігати в колективі взаємну доброзичливість і підтримувати віру в швидкий порятунок. Підбирати виявлених у воді і надавати їм допомогу. При появі судна всіма доступними способами намагатися привернути до себе увагу. Вести числення свого дрейфу, намагатися хоча б приблизно визначити своє місце і нанести його на карту. Не користуватися спиртним, не дозволяти людям приводити себе в стан алкогольного сп'яніння, навіть легкого. Тимчасова бадьорість і зігрівання потім приведуть до ще більшого смутку і охолодження організму, послаблять його сили. Уникати куріння в шлюпці. Запах тютюнового диму може погіршити стан слабких, викликати втрату вологи, ослаблення організму. Підібрати собі помічників і спиратися на їх підтримку. Зберігати в шлюпці спокій, порядок,

чистоту. У темну пору тримати запаленим на видному місці білий навігаційний вогонь.

Ситуація 2: «Залишення судна»



Рис. Г.2 Залишення судна

Інструкція дій згідно судна та екіпажу

Залишення судна здійснюється за наказом капітана. У разі залишення судна, коли ситуація виникла під час відсутності капітана і старшого помічника (наприклад, при стоянці на якорі), вахтовий помічник капітана діє самостійно. Оголосити шлюпкову тривогу. Зібрати екіпаж і пасажирів на місця збору у шлюпки, згідно з розкладом за тривогу. Повідомити вахтовому механіку. Посадити людей в шлюпки і спустити їх на воду, скинути на воду плоти. Передати сигнал «SOS» по радіотелеграфу. Передати сигнал «МЕЙДЕІ» по радіотелефону. Включити Автоаларм. Використовувати відповідні засоби піротехнічної сигналізації (червоні ракети, звукові гранати, димові шашки і таке інше).

Ситуація 3: «Виникнення пожежі на судні»

У червні 2006 року під час остаточної фази будівництва контейнеровоза в надбудові почалася пожежа. Пожежа виникла на містку, який коштував багато мільйонів доларів, під час зварювальних робіт. Полум'я охопило судно від

містка, загорілися житлові приміщення, вогонь можна було бачити за багато миль.



Рис. Г.3 Пожежа на контейнеровозі Emmo Maersk

Інструкція дій згідно судна та екіпажу

Оголосити пожежну тривогу. Відключити загальносуднову вентиляцію. Оголосити по судновій трансляції про виникнення пожежі. Відключити електроживлення в аварійному приміщенні. Провести герметизацію судна. Закрити протипожежні двері. Увімкнути освітлення палуб в темний час доби. Доповісти капітанові. Повідомити вахтовому механіку. Включити радіостанцію УКХ на 16-му каналі. Передати до радіорубки координати судна з відповідною інформацією (при знаходженні судна в морі). Діяти згідно з розкладом за тривогами і оперативним планам по боротьбі з пожежею. Підготувати піротехнічні засоби сигналізації до негайного використання. При стоянці в порту: викликати пожежну команду порту (заводу); інформувати усіма видами зв'язку ближні судна; вжити заходів до негайного виведення з судна членів сімей і сторонніх осіб. Керувати боротьбою з пожежею силами членів екіпажу, які знаходяться на борту судна. Приймати і направляти на боротьбу з пожежею аварійні партії, які прибувають з інших судів. Сприяти роботі пожежних команд порту (заводу).

Ситуація 4: «Пробойна в корпусі судна»

Судно Full City отримало пробоїну в Північному морі біля берегів Норвегії.



Рис. Г.4 Судно Full City

Інструкція дій згідно судна та екіпажу

Оголосити загально-суднову тривогу дзвінковою сигналізацією і по судновій трансляції. Закрити водонепроникні двері. Доповісти капітанові. Повідомити вахтовому механіку. Передати до радіорубки координати судна з відповідною інформацією. Підготувати піротехнічні засоби сигналізації до негайного використання. Заміряти рівні в танках і льялах. Далі діяти за вказівкою капітана.

Ситуація 5: «Посадка судна на мілину»

Контейнеровоз сів на мілину



Рис. Г.5 Контейнеровоз на мілині

Інструкція дій згідно судна та екіпажу

Зупинити головний двигун. Оголосити загально-суднову тривогу. Закрити водонепроникні двері. Повідомити вахтовому механіку. Доповісти капітанові. Включити радіостанцію УКХ на 16-му каналі. Почати подавати звукові сигнали відповідно до МППСС-72 (удари в дзвін і, якщо потрібно, в гонг, як наказано для судна, що стоїть на якорі. Додатково подавати три окремих виразних удари в дзвін безпосередньо перед кожним прискореним дзвоном на сполох і після нього). Судно на мілині може додатково подавати сигнали по МСС «Юніформ» свистком, що складаються з двох коротких і одного тривалого звуку, що означає «Ви йдете до небезпеки». Заміряти рівні в танках і льялах. Приступити до боротьби з водостічним. Помітити фактичну осадку, визначити втрату водотоннажності. Передати до радіорубки координати судів з відповідною інформацією. Повідомити про те, що трапилося в Службу безпеки мореплавання свого пароплавства. Записати про те, що трапилося в судновий журнал.

Ситуація 6: «Раптове виникнення статичного крену на ходу»



Рис. Г.6 Крен судна

Інструкція дій згідно судна та екіпажу

Розгорнути судно носом на хвилю найкоротшим шляхом, не допускати при цьому положення судна лагом або кормою до хвилі. Зменшити швидкість судна настільки, щоб воно тільки зберігало керованість. Оголосити загальносуднову тривогу. Доповісти капітанові. Інформувати вахтового механіка. Передати координати судна з необхідною інформацією до радіорубки. Встановити координати судна на автоматичному передавачі радіосигналів тривоги і лиха (АПСТБ). Перевірити підготовку всіх рятувальних засобів до використання. Приготувати до дії піротехнічні засоби. Всьому екіпажу, в тому числі вахтової служби, надіти рятувальні жилети і гідрокостюми. Задріти всі водонепроникні двері і люмінатори. Вжити всіх заходів для негайного з'ясування причин крену і вирівнювання судна, враховуючи стан його стійкості.

Тематика ситуацій: «Виявлення сигналів про допомогу», «Виявлення шлюпки (рятувального плоту) у відкритому морі», «Падіння людини за борт», «Зупинка головного двигуна судна», «Вихід з ладу машинного телеграфу судна», «Вихід з ладу рульового пристрою судна», «Знеструмлення судна», «Аварійний розлив нафтопродуктів з судна» та інші.

**Приклади завдань різного рівня складності
міждисциплінарного тренінгу
«Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв»**

Завдання: Тренування комунікаційних навичок «Менеджмент морських ресурсів».

Форма виконання: самостійна робота та спільне навчання у команді (робота в парах та міні-групах).

Вступне слово:

Результати досліджень різних міжнародних організацій вказують на те, що останнім часом причиною виникнення різноманітних інцидентів у морі є так званий людський фактор, який насамперед є результатом як недостатнього професіоналізму в процесі обміну інформацією між суднами, а також судном та береговими службами, так і незадовільної комунікації між членами екіпажу судна, особливо щодо організації роботи екіпажу в різноманітних ситуаціях. Виходячи з цього, можна сказати, що на сьогодні одним із найважливіших явищ, що забезпечують безпечне судноплавство, є комунікація.

Для досягнення мети дій згідно судна та екіпажу необхідно ефективно організувати сполучні процеси менеджменту: комунікації та прийняття рішень, які з'єднують функції планування, організації, мотивації і контролю в єдину систему.

З метою забезпечення високої якості комунікаційних процесів слід орієнтуватися на два види комунікацій: міжособистісні та організаційні. Міжособистісні комунікації традиційно виникають між конкретними особами (членами екіпажу). У процесі міжособистісних комунікацій можливі такі перепони: неповне сприйняття членом екіпажу інформації; несприйняття інформації; семантичні бар'єри (труднощі, зумовлені нерозумінням значення слів і словесних знаків); невербальні перепони, що виникають у процесі використання несловесних (невербальних) знаків: погляд, вираз обличчя,

посмішка тощо; слабкий зворотний зв'язок. Усунути їх можна шляхом удосконалення спілкування. Для цього необхідно: пояснювати та обґрунтовувати свої ідеї до початку їх передавання; бути сприйнятливим до можливих семантичних проблем; стежити за власними жестами, позами, інтонаціями; бути уважним до почуттів інших членів екіпажу; урахувати соціально-психологічний клімат у колективі; встановлювати якісний зворотний зв'язок; припускати можливість дублювання ідеї, повідомлення, пояснення.

На якість організаційних комунікацій можуть впливати: деформація повідомлень на різних етапах процесу комунікацій; інформаційні перевантаження в системі комунікацій; незадовільна структура управління організації морської галузі; громіздка структура комунікаційного процесу. Вдосконаленню комунікацій і ліквідації перепон в організаціях сприяють: раціоналізація структури комунікаційного процесу; вдосконалення документообігу; поліпшення зворотного зв'язку; застосування сучасних інформаційних технологій.

Обговорення останніх новин морської галузі.

Курсанти самостійно обирають останню інформацію щодо новин згідно морської галузі та готують повідомлення. Найбільш цікаві повідомлення обговорюються, припускається дискусія.

Елемент самопізнання: Чи комунікабельні Ви?

Варіанти відповіді на кожне питання тесту: «так», «ні», «іноді».

1. Вас чекає ординарна (рядова) ділова зустріч. Чи вибиває Вас із колії її очікування?
2. Чи відкладаєте Ви візит до лікаря доти, поки вже стане не під силу?
3. Чи викликає у Вас сум'яття чи невдоволення доручення виступити з доповіддю або повідомленням на якій-небудь нараді чи зборах?
4. Вам запропонували поїхати у відрядження до міста, де Ви ніколи не були. Чи докладете Ви максимум зусиль, щоб уникнути цього відрядження?
5. Ви не любите ділитися своїми переживаннями з ким би то не було?

6. Чи дратує Вас, коли незнайома людина на вулиці звернеться до Вас із проханням показати дорогу, назвати час, відповісти на яке-небудь запитання?

7. Чи вірите Ви, що існує проблема «батьків і дітей» і що людям різних поколінь важко розуміти один одного?

8. Чи посоромитеся Ви нагадати знайомому, що він забув повернути Вам \$50, які позичив кілька місяців тому?

9. У ресторані Вам подали явно недоброякісну страву. Чи промовчите Ви, лише розсерджено відсунувши тарілку?

10. Виявившись один на один з незнайомою людиною, Ви не вступите з нею у бесіду і будете почуватися ніяково, якщо першою заговорить вона. Це так?

11. Вам завдає жаху будь-яка довга черга (у магазині, бібліотеці, касі театру). Чи захочете Ви відмовитися від свого наміру, ніж стати в хвіст черги і нудитися в чеканні?

12. Чи уникаєте Ви участі в якій-небудь комісії з розгляду конфліктних ситуацій?

13. У Вас є власні, суто індивідуальні критерії оцінки творів літератури, мистецтва, культури і ніяких «чужих» думок на цей рахунок Ви не приймаєте. Це так?

14. Почувши де-небудь висловлення явно помилкової точки зору з добре відомого Вам питання, чи зможете Ви промовчати і не вступити в суперечку?

15. Чи викликає у Вас досаду прохання допомогти або розібратися в тому чи іншому службовому питанні або навчальній темі?

16. Охочіше Ви викладаєте свою точку зору (думку, оцінку) у письмовому вигляді, ніж в усній формі?

Ключ до тесту: нарахуйте собі 2 бали за кожну відповідь «так»; 1 бал – за відповідь «іноді»; 0 балів – за відповідь «ні»; підрахуйте загальну суму балів.

Оцінка результатів:

3 і менше балів – Ви балакучі, багатослівні, втручаєтеся в справи, що не мають до Вас ніякого відношення. Беретеся судити про проблеми, у яких зовсім некомпетентні. Ви запальні, уразливі, необ'єктивні, всупереч своєму бажанню часто буваєте причиною конфліктів у Вашому оточенні. Серйозна робота не для Вас, тим, хто оточує Вас, важко з Вами;

4-8 балів – товарицькість б'є з Вас ключем, Ви завжди в курсі всіх справ, берете участь у всіх дискусіях, хоча серйозні теми Вас дратують. Охоче обговорюєте будь-які питання, навіть якщо маєте про них поверхове уявлення, беретеся за будь-яку справу, хоча не завжди можете довести її до кінця. З цієї причини керівники і колеги ставляться до Вас із сумнівом і навіть побоюванням;

9-13 балів – Ви дуже товариські, іноді надмірно, зацікавлені, говірки, любите викладати свою точку зору з різних питань, що іноді викликає роздратування начальників і колег. Охоче знайомитеся з новими людьми, любите бути в центрі уваги, нікому не відмовляєте в проханнях, навіть якщо і не зможете їх виконати. Вам недостає посидючості, терпіння і мужності при зіткненні з серйозними труднощами;

14-18 балів – у Вас нормальна комунікабельність. Ви допитливі, охоче слухаєте цікавого співрозмовника, досить терплячі в спілкуванні з іншими, відстоюєте свою точку зору спокійно. Зустріч з новими людьми не викликає у Вас переживань, але шумних компаній Ви не любите, різні витівки і багатослівність інших людей Вас дратують;

19-23 бала – Ви досить товариські й у незнайомій обстановці почуваетесь цілком впевнено, проблеми, що виникають, Вас не лякають. Однак з новими людьми Ви сходитеся обережно, у суперечках і диспутах берете участь неохоче;

24-28 балів – Ви замкнуті, неговірки, мабуть, у вас мало друзів. Нова робота і необхідність нових контактів виводять Вас із рівноваги. Ви знаєте

цю особливість свого характеру і нерідко буваєте незадоволені собою. Якщо виникне бажання, Ви зможете змінити ці особливості свого характеру;

29-32 бала – Ви явно некомунікбельні і, більш за все, страждаєте від цього Ви самі. Але і близьким людям з Вами важко. На Вас не можна покластися в справі, де потрібні командні зусилля.

Завдання: Діагностика лідерських якостей «Формування професійних якостей майбутніх судноводіїв».

Форма виконання: індивідуальна робота.

Вступне слово: Лідерство – це здатність (мистецтво) особи впливати на інших осіб, спрямовувати їх зусилля таким чином, аби забезпечити досягнення цілей організації. Від лідерських якостей судноводія, його здатності справляти вплив на інших членів екіпажу, скеровувати їх дії в заданому напрямі значною мірою залежить успіх дії всього судна. Тому так багато уваги приділяється питанню про те, що саме робить судноводія ефективним лідером. Можна виділити три основні підходи до його вирішення: 1) підхід з позицій особистих якостей лідера (наявність рис, які дозволяють досягти високих результатів в управлінні); 2) поведінковий підхід (сформованість стилю поведінки керівника стосовно своїх підлеглих); 3) ситуаційний підхід (наявність конкретних умов: особисті якості підлеглих, характер завдань, особливості внутрішнього та зовнішнього середовищ організації, обсяг повноважень лідера та інше).

Примітка: вивчення природи лідерства показує, що лідер, як правило, має низку чітко виражених якостей:

- спосіб життя лідера тісно поєднує кар'єру й особисте життя;
- лідер ніколи не зупиняється у своєму розвитку; здібності, талант, честолюбство і знання стимулюють його до подальшого розвитку й удосконалювання;
- лідер бачить своє дійсне покликання в застосуванні наявних здібностей і придбаних знань, навичок, розуму, таланту як способу самореалізації саме в управлінні іншими людьми;

– лідер – це оптиміст, він завжди охоче вислуховує людей і їхні ідеї, оскільки, на відміну від песиміста, налаштований на отримання добрих звісток і вважає, що більшість людей готові прийти на допомогу, прагнуть до творчості, мають творчий початок;

– лідер любить людей, піклується про своїх співробітників, цікавиться їхніми справами, завжди доступний підлеглим, людяний, терплячий до слабостей інших;

– лідер – честолюбна, впевнена в собі і смілива людина, яка шукає нові способи дій і не боїться експериментувати;

– лідер завжди готовий прийняти рішення, навіть в умовах недостатності інформації (ризик), коли усвідомлює, що рішення може бути помилковим;

– лідер чесний, справедливий, тактовний і уважний до співробітників.

Елемент самопізнання: Тест «Лідерство», призначений для того, щоб оцінити здатність курсанта бути лідером.

Необхідно відповісти на 50 запитань: з двох запропонованих варіантів відповіді на кожне питання вибрати тільки один.

У відповідності з ключем визначається сума набраних балів. Якщо сума балів виявилася до 25 балів, то якості лідера виражені слабо. Якщо сума балів в межах від 26 до 35, то якості лідера виражені середньо. Якщо сума балів виявилася рівною від 36 до 40, то лідерські якості виражені сильно. І, нарешті, якщо сума балів більше, ніж 40, то дана людина, як лідер, схильна до диктату.

Завдання: Вирішення конфліктних ситуацій з елементами командоутворення «Менеджмент морських ресурсів».

Форма виконання: спільне навчання у команді. (робота в парах та міні-групах).

Вступне слово:

Група визначається як двоє або більше людей, котрі: взаємодіють з декількома або усіма членами групи безпосередньо через мережу зв'язків;

поділяють одну мету або мають декілька спільних завдань; керуються нормативною системою поведінки та взаємовідносин; підтримують стабільні рольові стосунки.

Команда – це група з двох та більше працівників, які мають спільні цілі (завдання), регулярно взаємодіють між собою у процесі спільної діяльності, виконують різні обов'язки, але координують свої дії і можуть замінити один одного, розглядають себе як частину єдиного цілого та несуть колективну відповідальність за результати своєї праці. Команда – це те мікросередовище, яке дозволяє сформувати необхідні професійні якості працівника та норми його поведінки.

Функціонування групи може супроводжуватися виникненням конфліктів. Конфлікт – це зіткнення різноспрямованих сил (цінностей, інтересів, поглядів, позицій) суб'єктів – сторін взаємодії.

Для управління конфліктами використовують:

1) міжособистісні методи, що ґрунтуються на врахуванні стилів поведінки конфліктуючих сторін і природи самого конфлікту. Міжособистісні методи розв'язання конфліктів полягають у тому, аби особистість правильно організувала свою поведінку та спілкування з іншими людьми. До них належать: ухилення (людина ухиляється від конфлікту); згладження (погашення прагнення до конфлікту); примушування (ліквідація конфлікту в примусовий спосіб); компроміс (зближення точок зору); розв'язання проблеми, яка спричинила конфлікт;

2) структурні методи, які є методами впливу на організаційні трудові конфлікти, що виникають через неправильний розподіл повноважень, недоліки в організації праці, системах стимулювання. В основі структурних методів лежать роз'яснення вимог до роботи; координаційні та інтеграційні механізми; загальноорганізаційні комплексні цілі; система винагород.

Порядок виконання дій:

Якщо судноводію стало відомо про передконфліктну ситуацію, послідовність його дій повинна бути такою: з'ясувати обставини

розбіжностей, що виникли, їх причину, джерела тощо; опитати осіб, які володіють інформацією, про те, що зароджується суперечність; провести індивідуальну бесіду з кожним з учасників конфлікту з метою визначення їх поглядів (думок) про ситуацію, що склалася, та шляхів подальшої роботи з ними; визначити можливі наслідки розбіжностей; взяти активну участь у подоланні цих розбіжностей.

Якщо ж конфлікт уже почався, то необхідно: використати усі рекомендації, що пропоновані в попередньому варіанті; вжити заходи, що виключають нанесення морального або матеріального збитку з боку учасників конфлікту; розглянути конфлікт по суті і дати йому принципову оцінку; домогтися фактичного усунення гострих розбіжностей, що виникли, при необхідності – командними засобами.

Варіант 1. Конфлікт у інтернаціональному морському екіпажі (реальна ситуація).

Екіпаж складався з чотирьох українців, одного росіянина і одного кабо-вердійця з островів Зеленого Мису. Останній вів себе надмірно зухвало. Всі зауваження по роботі з боку старпома він просто ігнорував. Рівних за посадою всіляко провокував на конфлікт. Наприклад, міг цілими днями займати обидві пральні машини своїми речами, стираючи їх по дві години п'ять разів поспіль. Одного разу, проходячи повз, як би ненароком штовхнув механіка, коли той виконував якісь електричні роботи, стоячи на трапі.

Якось після декількох зауважень з приводу гайкових ключів, які перебували не на своєму штатному місці через користування ними кабо-вердійцем, старший механік досить грубо пояснив моряку, щоб в машинному відділенні і ноги його більше не було. Реакція виявилася негайно. Тут же кабо-вердієць наскаржився капітану, що старший механік його дискримінує. Капітан судна (можливо, через свою недосвідченість), не розібравшись в ситуації, що склалася, пригрозив старшому механіку списанням з судна, якщо він не вибачиться перед чорношкірим матросом.

Старший механік, в свою чергу, детально роз'яснив капітану ситуацію і категорично заявив, що кабо-вердієць повинен вибачитися перед ним за розкидані по всьому судну гайкові ключі і що капітан повинен розтлумачити кожному матросу, незалежно від кольору шкіри, хто є хто в екіпажі і що таке «субординація».

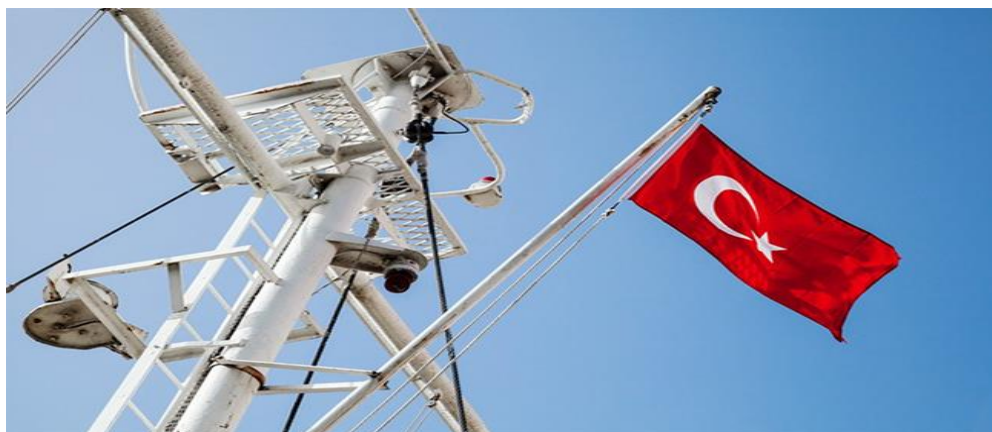
Однак капітан не послухав ні порад старшого механіка, ні аргументів інших моряків з цього приводу і став на бік кабо-вердійця про уявний факт дискримінації його чорної особистості.

Інспектор з українського кріюінгу в Роттердамі теж став на сторону чорношкірого моряка. Та й після всі перевіряючи повірили чорношкірому матросу, а не старшому механіку українцю. В результаті грамотного, досвідченого старшого механіка видворили з кріюінгу судноплавної компанії, таким чином промінявши висококваліфікованого фахівця на пересічного моряка.

Завдання: Проаналізуйте дії всіх членів екіпажу та кріюінгової компанії. Запропонуйте вирішення даного конфлікту.

Примітка: У більшості випадків трудовий конфлікт на судні – багатонаціональна проблема. Наприклад, на судні під прапором Белізу можуть працювати росіяни та філіппінці, офіс же судновласника – в Німеччині, менеджер – в Голландії, а судно стоїть в Туреччині. У такій ситуації у врегулюванні конфлікту разом можуть бути задіяні до трьох-чотирьох інспекторів МФТ з різних країн

Варіант 2: Конфлікт на турецькому судні (реальна ситуація).



Суховантаж з цієї країни стояв на рейді Херсонського морського порту, готуючись до завантаження. І тут одному з членів команди, який вийшов в рейс вперше, якось різко перестала подобатися обрана робота.

Він виявив намір списатися на берег, та тільки документи йому не видали, за всяку ціну прагнучі утримати на робочому місці. А без них моряк не зміг би потрапити в рідну країну.

На судні зав'язалася бійка, шум почули працівники морського порту і подзвонили в поліцію. Тільки коли прибули правоохоронці, на судні «змінили гнів на милість» і документи моряку повернули.

Питання: Що можна було вжити для подолання конфлікту?

Елемент самопізнання: Чи конфліктна ви людина?

Виберіть у кожній з 30 пар тверджень одне, яке характеризує ту тактику поведінки, що більше Вам підходить і точніше характеризує Вашу звичайну поведінку в конфліктній ситуації. Твердження повторюються, але щораз у новому сполученні. Іноді вибір зробити важко, але його обов'язково треба зробити. Час на вибір одного з двох варіантів відповіді не повинен перевищувати 5-10 сек.

1. а) іноді я дозволяю іншим узяти на себе відповідальність за вирішення спірного питання; б) перш ніж обговорити наші розбіжності, я намагаюся звернути увагу на те, у чому ми обоє згодні.

2. а) я намагаюся знайти компромісне рішення; б) я пробую улагодити конфлікт з урахуванням інтересів іншої людини і моїх власних.

3. а) я намагаюся заспокоїти іншого і, головним чином, зберегти наші відносини; б) іноді я жертвую своїми особистими інтересами заради інтересів іншої людини.

4. а) я намагаюся знайти компромісне рішення; б) іноді я жертвую своїми власними інтересами заради інтересів іншої людини.

5. а) коли стараюсь уладнати спірну ситуацію, то увесь час намагаюся знайти підтримку в інших людей; б) я прагну зробити все, щоб уникнути зайвої напруженості.

6. а) я прагну уникнути неприємностей для себе; б) я намагаюся домогтися свого.

7. а) я намагаюся відкласти вирішення складного питання для того, щоб згодом вирішити його остаточно; б) я вважаю за можливе поступитися в одному, щоб домогтися успіху в іншому.

8. а) звичайно я наполегливо прагну домогтися свого; б) я спочатку намагаюся визначити, у чому полягають усі порушені інтереси і спірні питання.

9. а) вважаю, що не завжди варто хвилюватися через якісь розбіжності з іншими людьми; б) я докладаю всіх зусиль, щоб домогтися свого.

10. а) я твердо прагну домогтися свого; б) я намагаюся знайти компромісне рішення.

11. а) я, насамперед, намагаюся з'ясувати, у чому зміст усіх порушених інтересів і спірних питань; б) я намагаюся заспокоїти іншого і, насамперед, зберегти наші відносини.

12. а) частіше я уникаю займати позицію, що може викликати протиріччя; б) я дозволяю іншій людині в тому чи іншому питанні залишитися при своїй думці, якщо вона також іде мені назустріч.

13. а) я пропоную нейтральну позицію; б) наполягаю, щоб усе було зроблено по-моєму.

14. а) я повідомляю іншій людині свою точку зору і цікавлюся її поглядами; б) я прагну показати іншому логіку і переваги моїх поглядів.

15. а) я прагну заспокоїти іншу людину і зберегти наші відносини; б) я намагаюся зробити все необхідне, щоб уникнути напруженості.

16. а) я турбуюся, щоб не торкнутися почуттів іншої людини; б) я, як правило, намагаюся переконати іншу людину в перевагах моєї позиції.

17. а) звичайно я наполегливо прагну домогтися свого; б) я намагаюся зробити все, аби уникнути зайвої напруги.

18. а) якщо це робить іншу людину щасливою, я даю їй можливість наполягати на своєму; б) я дам іншій людині можливість мати власну думку, якщо вона йде мені назустріч;

19. а) насамперед, я намагаюся визначити, у чому складаються всі порушені інтереси і спірні питання; б) я намагаюся відкласти рішення спірного питання для того, щоб згодом вирішити його остаточно.

20. а) намагаюся негайно перебороти наші розбіжності; б) я намагаюся знайти найкращий спосіб об'єднання вигод і втрат для нас обох.

21. а) коли я веду переговори, то намагаюся бути уважним до партнера; б) я завжди схильний до прямого обговорення проблем.

22. а) я прагну знайти позицію, що знаходиться посередині між моєю і позицією іншої людини; б) я відстоюю свої бажання.

23. а) як правило, я турбуюся про те, щоб задовольнити бажання кожного з нас; б) іноді даю можливість іншим узяти на себе відповідальність за вирішення складного питання.

24. а) якщо позиція іншої людини здається їй дуже важливою, я намагаюся йти їй назустріч; б) я намагаюся схилити іншу людину до компромісу.

25. а) я намагаюся переконати іншу людину у своїй правоті; б) під час переговорів я прагну бути уважним до аргументів іншої людини.

26. а) я, як правило, пропоную свою позицію; б) я майже завжди намагаюся задовольнити інтереси кожного з нас.

27. а) частіше я уникаю займати позицію, що може викликати суперечки; б) якщо це зробить іншу людину щасливою, я дам їй можливість домогтися свого.

28. а) як правило, я наполегливо прагну домогтися свого; б) улагоджуючи ситуацію, я, як правило, прагну знайти підтримку в іншій людині.

29. а) я пропоную середню позицію; б) думаю, що не завжди варто хвилюватися через розбіжності в думках і поглядах.

30. а) я намагаюся не образити почуттів іншої людини; б) я завжди займаю таку позицію в суперечці, щоб разом з усіма домогтися успіху.

Автори К. У. Томас і Р. Х. Кілменн сформулювали й обґрунтували п'ять стилів поведінки в конфліктних ситуаціях: суперництво (конкуренція), співробітництво, компроміс (домовленість), ухиляння (уникнення) і пристосування.

Порядок обробки результатів. У наданій таблиці варто підкреслити обрані варіанти відповідей. Наявність рис, властивих кожному стилю реагування, підраховується у відсотках як відношення кількості відповідей у кожному стовпці до показника n відповідного стовпця, помноженому на 100. Наприклад: у колонці «Компроміс» підкреслено 8 відповідей, таким чином, $8:12 \times 100 = 66,7\%$. Отже, схильність до компромісу складає 67%. У колонці «Пристосування» підкреслено 4 відповіді, значить, $4:12 \times 100 = 33,3\%$. Схильність до пристосування складає 33%.

№	Суперництво	Співробітництво	Компроміс	Ухиляння	Пристосування
1				а	б
2		б	а		
3	а				б
4			а		б
5		а		б	
6	б			а	
7			б	а	
8	а	б			
9	б			а	
10	а		б		
11		а			б
12			б	а	
13	б		а		
14	б	а			
15				б	а
16	б				а
17	а			б	
18			б		а
19		а		б	
20		а	б		

21		б			а
22	б		а		
23		а		б	
24			б		а
25	а				б
26		б	а		
27				а	б
28	а	б			
29			а	б	
30		б			а
N	12	12	12	12	12

Оцінка результатів. Тактика, за допомогою якої Ви прагнете задовольнити власні інтереси в конфліктній ситуації, залежить від питомої ваги кожного стилю поведінки, властивого Вам.

Оптимальною тактикою поведінки у конфлікті автори вважають таку, коли одночасно застосовуються всі п'ять стилів поведінки, і кожний з них приймає значення в діапазоні 40-60%. Для оптимізації свого особистого стилю Вам належить частіше застосовувати ті стилі і варіанти дій, з яких Ваші персональні значення нижче 40%, і рідше – ті стилі і варіанти дій, де Ваші показники перевищують 60%.

Примітка: Як зменшити ймовірність виникнення конфліктів і знизити ступінь їхнього впливу на діяльність і самопочуття: уникайте людей, які часто і без достатніх підстав критикують і засуджують Вас, намагайтеся спілкуватися з щирими і доброзичливими людьми; не витрачайте занадто багато сил і часу на переконання скептика чи на спілкування з тим, хто не хоче Вас слухати; не дозволяйте іншим людям провокувати виникнення у Вас почуття провини; визначте самостійно власну позицію і лінію поведінки, не піддаючись впливу інших; подумайте, що може Вам дати можливий конфлікт; не дозволяйте конфлікту підірвати Вашу віру в самого себе, знизити самооцінку; пам'ятайте, що конфлікти складають лише незначну частину Вашого життя; усвідомте, що інші люди можуть менш критично оцінювати Вас і те, що скоїлося, ніж Ви самі; навчіться прощати самого себе;

виждіть якийсь час, щоб почуття, пов'язані з конфліктом, зникли; будьте готові до спілкування з тим, у кого, на Вашу думку, після конфлікту залишилися неприємні спогади.

Завдання: Розв'язання проблемних ситуацій.

Форма виконання: спільне навчання у команді (робота в підгрупах).

Вступне слово:

Проблемні ситуації є результатом різних взаємодій, що відбуваються в механізмі, структурі та процесі управління і пов'язані зі статикою та динамікою середовища на судні. Джерелами проблемних ситуацій можуть бути природні явища, екологічні проблеми, виробничо-технічні (техногенні) процеси, державна і міжнародна політика, фінансово-економічна діяльність, соціальні відносини. Ситуації можуть мати як внутрішні, так і зовнішні причини, тобто бути результатом порушення взаємодії підсистем організації морської галузі між собою і з зовнішнім середовищем.

Порядок виконання дій з використанням методу «Мозковий штурм»:

Техніка вирішення проблемної ситуації включає такі обов'язкові правила й умови: розглядається тільки одна, досить серйозна, проблема; у вирішенні беруть участь не більше 10-12 чоловік; запрошуються особи, зацікавлені в рішенні проблеми, які відрізняються високим інтелектом, самостійністю і незалежністю суджень, знанням предмета дискусії; учасники уточнюють формулювання проблеми і фіксують її на дошці чи плакаті; встановлюється ліміт часу; при уточненні проблеми головуєчий дає необхідні пояснення і довідки, відповідає на запитання; надалі кожен учасник висловлюється тільки з сформульованої проблеми; за відносно короткий проміжок часу варто знайти максимум варіантів вирішення проблеми, запропонованих учасниками без попередньої підготовки (для групи в 5-6 чоловік – 25-30 ідей); допускається взаємне поліпшення, комбінування, перебудовування і доповнення задумів інших учасників; у ході одного виступу викладається один задум, щоб не було плутанини; з

проблеми висловлюється кожен присутній; учасник, який не має пропозицій, повідомляє про це і слова не бере; якщо одночасно хочуть висловитися декілька учасників, то перевага віддається тим, чиї пропозиції виникли по асоціації з попередніми пропозиціями; допускаються будь-які пропозиції, навіть парадоксальні і жартівливі; критика внесених пропозицій заборонена; при формулюванні пропозицій автор уникає посилань, пояснень і доказів; усі пропозиції нумеруються і протоколюються; жодна думка не фіксується одночасно з ім'ям того, хто її висловив; усі пропозиції систематизують, виходячи з визначених критеріїв: вартість, матеріалоемність, оригінальність та ін.; пункти, за якими досягнута загальна згода, фіксують у протоколі; фіксуються пункти, за якими не досягнута згода, для їхнього подальшого обговорення і доробки.

Примітка: метод доцільно використовувати в ситуаціях, де рішення не може бути прийняте на підставі думки більшості, де необхідні компроміс і узгодження інтересів. Крім того, у процесі декількох обговорень з'являється можливість об'єктивно оцінити спроможності і здібності кожного учасника.

Варіант 1. Організація життя на борту рятувального засобу.

Етап I. Вступ. Усвідомлення ситуації загрози життя.

Рекомендовані дії при використанні рятувального засобу. При плаванні на рятувальних засобах у відкритому морі потрібно дотримуватися основних принципів: всім рятувальним засобам необхідно триматися разом, будучи з'єднаними, і перебувати у місця загибелі судна. Це пов'язано з тим, що людей будуть шукати саме в цьому районі. Не слід залишати район загибелі судна, якщо немає реальної і обґрунтованої надії досягти берега. Необхідно берегти запас палива для шлюпочного двигуна, який може знадобитися для надання допомоги плотам або шлюпок без двигуна або для утримання шлюпки носом проти хвилі в разі зміни та погіршення погоди. У будь-якому випадку, навіть якщо судно не встигло повідомити в ефір про аварію, його почнуть шукати, якщо воно хоча б один раз не вийде на зв'язок у встановлений термін. Однак, якщо є реальна можливість досягти берега або

вийти на судноплавні шляхи, це потрібно зробити. У складі шлюпочного постачання повинен бути шлюпковий магнітний компас, за яким можна визначати напрямки. Якщо з яких-небудь причин його немає, напрямок можна визначити і іншими способами.

Питання: Якими способами можна визначити напрямок?

Приклад відповіді: 1) У північній півкулі напрям на північ показує Полярна зірка, а в тропіках обох півкуль лінія, проведена до горизонту через велику вісь сузір'я Південний Хрест, покаже напрямок на південь. 2) Сонце близько 13 год за місцевим часом вказує напрямок на південь. В високих широтах влітку Сонце двічі на добу показує напрямок на південь – близько 13 і 01 ч місцевого часу на північ. 3) Навесні і восени напрямку схід і захід можна приблизно визначити по сходу і заходу Сонця.

Питання: Згідно чого можна судити про близькість суші?

Приклад відповіді: 1) Поява на воді гілок з листям свідчить про відносну близькість берега. 2) Окремі нерухомі купчасті хмари на горизонті при ясному небі можуть свідчити про знаходження під ними вулканічного острова або лагуни. 3) Деякі види чайок, наприклад фаетони, віддаляються від берега не більше ніж на 150 миль і перед заходом Сонця повертаються до берега. Спостерігаючи за їх поведінкою, можна судити про близькість берега і напрямку до нього.

Рекомендовані дії при використанні рятувального засобу. Дуже важливе значення має організація життя на рятувальних засобах. В екстремальних умовах існування особливо важливе значення набуває роль лідера групи. Якщо рятувальні засоби роблять групове плавання в зв'язці, капітан або особа, яка його заміняє, продовжує виконувати свої функції і його розпорядження обов'язкові для всіх, хто знаходиться в рятувальних засобах. Якщо ж сталося з яких-небудь причин так, що рятувальний засіб здійснює одиночне плавання, то за відсутності капітана вся повнота його влади і відповідальності переходить до командира шлюпки.

Питання: Що робити, якщо командир поодинокого рятувального засобу не досягає ефекту в управлінні потерпілими, що виявляється, наприклад, у створенні конфліктів?

Приклад відповіді: 1) Командиру слід використовувати можливості неформального лідера, здійснюючи керівництво через нього або разом з ним. 2) Тільки 12-25% зберігають самовладання, швидко оцінюють обстановку і діють рішуче і розумно. Саме на цю активну частину людей в перший момент необхідно покласти обов'язок з надання допомоги нужденним і здійсненню інших необхідних операцій.

Етап II. Виголошування ідей. Подолання причин, що заважають виживанню.

Варіант 1. Фактор виживання (завдання для 1 групи): Страх.

«Занурення» у проблему: Історія катастроф і випадків автономного існування свідчить, що чимало людей загинуло, не витративши запасів води і їжі, не реалізувавши наявних можливостей. Їх убив страх. Французький лікар Ален Бомбар, перетнув на надувному човні в 1952 р. Атлантичний океан за 65 днів без їжі і води, писав: «Жертви легендарних корабельних аварій, які загинули передчасно, я знаю: вас вбило не море, вас убив не голод, вас убила не спрага! Розгойдуючись на хвилях під жалібні крики чайок, ви померли від страху». Стан самотньої людини в морі багато в чому визначається стресорами виживання. До них відносяться: біль, спрага, голод, перевтома, страх в умовах холоду, спеки або самотності.

Питання: Як подолати страх?

Приклад відповіді: Зайнятися аутотренінгом.

Варіант 2. Фактор виживання (завдання для 2 групи): Біль.

«Занурення» у проблему: Сильний біль захоплює всю свідомість, роблячи людину нездатною до діяльності. Щоб не допустити больового шоку, біль пригнічується спеціальними беззаспокійливими і анестезуючими препаратами, морфіном, тому що в протилежному випадку наслідки больового шоку можуть стати незворотними. Недостатньо обмежуватися при наданні

допомоги собі або іншим тільки безпечними засобами, а потрібно спробувати впливати на причину болю – накласти пов'язку на рану, шину на перелом, обробити місце опіку, вправити вивих і таке інше.

Питання: Що робити при обмеженості необхідних медичних засобів?

Приклад відповіді: Використати другорядні елементи рятувального засобу або елементи власного одягу.

Варіант 3. Фактор виживання (завдання для 3 групи): Спрага.

«Занурення» у проблему: Відомо, що людський організм на 65% складається з води. Втрата 10% води викликає глибокі незворотні зміни в організмі і може привести до загибелі. Втрата води відбувається трьома шляхами: диханням, потовиділенням і екскрецією. Зневоднення організму викликає згущення крові, порушення сольового балансу, накопичення в організмі продуктів розпаду, невикористовуваних організмом, порушення обміну речовин, перегрів. У стані обезводнення для організму найбільш небезпечним є перегрів, так як людина, яка знаходиться на сонці в тропіках, отримує ззовні величезну кількість тепла. У боротьбі з перегрівом організм використовує потову систему, яка забезпечує температурну сталість внутрішнього середовища за рахунок втрати води.

З втратою води пов'язана й інша важлива умова життєдіяльності – сталість сольового складу рідких середовищ організму – крові, плазми, міжклітинної рідини. Осмотична сталість забезпечується нирками. Навіть в умовах розпочатого зневоднення нирки продовжують працювати, хоча і зі зниженою продуктивністю, щоб підтримати концентрацію солей в організмі на допороговому рівні. З припиненням роботи нирок стрімко наростає концентрація солей (в умовах триваючого зневоднення), що призводить до ураження в першу чергу центральної нервової системи, а потім внутрішніх органів.

Питання: Як понизити втрату води організмом та поповнити її запаси?

Приклад відповіді: Вологий одяг знижує втрату води потовиділенням в 2,5 рази, а знаходження в тіні – в 1,5 рази при інших рівних умовах. Отже,

прості способи захисту – змочування одягу забортної водою і застосування захисних тентів – знижують втрату води потовиділенням у 4 рази.

В екваторіальній зоні круглий рік і в тропіках влітку досить часті тропічні зливи. У зоні субтропиків рясна нічна роса. В арктичних морях поверхня морського льоду сильно опріснена або взагалі прісна за рахунок шару снігу.

З самого початку встановити жорсткий режим водоспоживання: першу добу після аварії не пити взагалі, в подальшому споживати до 500-600 мл води в день. За такої норми запасу води вистачить на 5-6 днів без особливих наслідків для організму.

Варіант 4. Фактор виживання (завдання для 4 групи): Голод.

«Занурення» у проблему: Голодування послаблює організм, знижує його стійкість до таких стресорів, як біль, холод та інші. Людина довгий час може обходитися без їжі, зберігаючи при цьому фізичну і психічну активність. В умовах голодування включаються пристосувальні реакції, які знижують інтенсивність обміну речовин. Позбавлений джерела енергії ззовні організм починає витрачати свої внутрішні резерви.

Питання: Як максимально забезпечити організм необхідною енергією?

Приклад відповіді: Слід врахувати всі запаси їжі, розділивши їх на порції по 2000 кДж.

Варіант 5. Фактор виживання (завдання для 5 групи): Холод.

«Занурення» у проблему: При охолодженні знижується фізична активність і працездатність, надаючи гальмівну дію на психіку людини. Ціпеніють не тільки м'язи, але і мозок, а, отже, і воля, без якої будь-яка боротьба приречена на поразку. Тепловіддача йде трьома шляхами: теплопровідністю (конвекцією), випаровуванням води і випромінюванням. При русі повітря або води різко зростає відтік тепла теплопровідністю, випаровуванням – при зменшенні відносної вологості повітря і випромінюванням – при зниженні температури навколишнього середовища.

Питання: Як максимально запобігти обмороженню?

Приклад відповіді: В умовах рятувального засобу гарні результати дає відігрівання теплом людського тіла.

Варіант 6. Фактор виживання (завдання для 6 групи): Жара.

При підвищенні температури тіла на 2 ° С відзначаються порушеннями серцево-судинної діяльності і помітне зниження працездатності.

«Занурення» у проблему: При підвищенні температури тіла відзначаються порушення серцево-судинної діяльності і помітне зниження працездатності.

Питання: Як захистити організм від перегріву?

Приклад відповіді: Захист від прямих променів сонця, змочування одягу морською водою в денний час, питний режим, виключення фізичних навантажень в жарку пору доби.

Етап III. Підведення підсумків.

Завдання: Рішення задач «Навігація та лоція».

Форма виконання: спільне навчання у команді (робота в парах та міні-групах).

Вступне слово:

Судноводій має володіти теоретичними знаннями та практичними навичками для вибору найвигіднішого шляху судна і забезпечення безпеки плавання цим шляхом. Для виконання цих завдань судноводій повинен вміти працювати з навігаційними картами, посібниками для плавання, вести числення шляху судна (навігаційну прокладку), визначати місце судна всіма доступними способами, використовуючи морехідні інструменти та технічні засоби судноводіння, враховуючи вплив гідрометеорологічних умов, а також вирішувати інші завдання судноводіння.

Допоміжний матеріал: карти Британського Адміралтейства № 2251, 2360, Адміралтейський каталог № 131, Адміралтейські таблиці припливів, інструментарій: циркуль, вимірювач, олівець простий м'який (М або ММ), ластик.

Варіант 1:

Задача на знання елементарних формул.

Розрахувати за формулами РШ (різницю широт), РД (різницю довгот), ОТШ (відхід), РМЧ (різницю меридіональних частин), ІК (істинний курс) та S (плавання за локсодромією), якщо судно здійснило плавання з точки ($\varphi 1$, $\lambda 1$) в точку ($\varphi 2$, $\lambda 2$). Виконати рисунок.

Варіант	$\varphi 1$	$\lambda 1$	$\varphi 2$	$\lambda 2$
1	52°10,0' N	06°35,0' W	41°24,0' N	73°48,0' W
2	37°40,0' N	76°08,0' W	48°32,0' N	04°16,0' W
3	39°10,0' N	09°15,0' W	01°30,0' S	49°44,0' W
4	38°29,0' N	74°12,0' W	34°16,0' S	18°32,0' E

Задача на використання елементарних формул та графіків.

За заданим значенням МК (магнітного курсу), d (магнітної відмінної), δ (девіації магнітного компасу) і КК (курсого кута) визначити: Δ МК (поправка магнітного корпусу), ІК (істинний курс), КК (компасний курс), КП (компасний пеленг) за формулами та графічно.

Варіант	1	2	3	4
<i>МК</i>	300°	200°	30°	40°
<i>d</i>	5°E	2°E	3°W	4°E
<i>δ</i>	-3°	-4°	+4°	+2°
<i>КК</i>	60°пр.б.	20°л.б.	45°пр.б.	50°пр.б.

Задача на побудову графічної прокладки шляху судна з урахуванням дрейфу та течії.

Карта 22113 изд.1989 р. або карти 2251, 2360 англ. Плавання в 2000 р. Таблиця девіації № 1. Управління судна по гірокомпасу, Δ ГК=-1,5°; швидкість судна $V=12$ вузлів, Δ л=-6%. Вітер N – 5 балів. В районі плавання діє постійна течія на E зі швидкістю 1, 2 вузла. Видимість добра.

01.00 21.8	Перебуваючи за дійсним пеленгом 113,0°, на відстані 5,5 миль на маяк Еландс-Сьодра-Удде, слідуємо ГКК=181,5°.
---------------	---

***	Коли істинний пеленг на маяк Еландс-Сьодра-Удде стал дорівнювати $85,0^\circ$, звернули ліворуч і лягли на $IK=105,0^\circ$. Врахували дрейф 3° та течію.
***	Коли курсовий кут (КК) на маяк Еландс-Сьодра-Удде стал дорівнювати 72° л/б, повернули ліворуч для проходження в зону розподілу руху, проклали $ПУ=55^\circ$. Дрейф і течія попередні.
***	Пройшли траверз маяка Еландс-Сьодра-Удде.
***	Коли КУ на маяк Еландс-Сьодра-Удде стал равным 155° л/б, повернули ліворуч на $ПУ\beta=0^\circ$, дрейфа немає, течія попередня.
<u>04.00</u> 60.2	
***	На траверзі маяка Сегеротад повернули праворуч і лягли на $ГКК=65,0^\circ$, враховуючи дрейф 4° і течію.

Визначити:

- 1) ΔMK на всіх курсах;
- 2) Сумарні кути зносу;
- 3) Координати початкової і поворотних точок;
- 4) Істинні швидкості судна;
- 5) Розраховані $KK_{гл}$ (компасний курс по головному магнітному корпусу);
- 6) T_c , ОЛ в момент траверза маяка Еландс Сьодра Грунд;
- 7) $M_c 95\%$, приймаючи: $m_{пу}=(+/-)1.5^\circ$, $m_v=(+/-)1.0$ вузел, $m_{кт}=(+/-)10^\circ$, $m_{vt}=(+/-)0.5$ вузла.

Задача на побудову добового графіку приливу для зазначеного пункту і на зазначену дату.

Використовуючи графік, визначити проміжки часу можливого безпечного проходу судна з осадкою $T_{max}=8.9$ м. і запасом води під кілем 0.5 м., при глибині, зазначеної в даному районі на карті 7.5 м. Для обчислень висоти і часу ПВ і МВ використовувати таблиці приливів поточного року або попередніх років, вказавши рік. По можливості таблиці докласти до роботи.

Варіант	Дата	Пункт
1	27.01	Борнмут (Bournemouth)

2	27.02	Кливел, мис (Cleavel, point)
3	27.03	Ярмут (Yarmouth)
4	27.04	Дахла (Al-Dakhla)

Завдання: Управління судном в нештатних ситуаціях.

Форма виконання: спільне навчання у команді (робота в парах та міні-групах).

Вступне слово: Широке впровадження на морському флоті спеціалізованих судів вимагає детального вивчення їх «поведінки» в різного роду критичних (позаштатних) ситуаціях. Це, перш за все, відноситься до потрапляння води в корпус судна і аварійного крену судна, збереженню поздовжньої міцності, характеру поширення вогню в суднових приміщеннях і ряду інших причин.

Приклад надзвичайної обставини: затоплення трюму при пожежі.

Варіант 1: Обґрунтуйте необхідність затоплення трюму при займанні бавовни.

Приклад відповіді: При займанні волокнистих матеріалів, особливо бавовни, застосування суднових вогнегасних засобів неефективно, тому що волокнисті матеріали мають достатній внутрішній запас повітря. Бавовна, волокно якої являє собою порожню трубочку, наповнену повітрям, може горіти в псевдо безкисневій атмосфері, тому вуглекислота, піна, інертні гази, як агенти, що гасять, не працюють. Вода ж у малих кількостях не проникає в глиб штабеля вантажу через його високу гігроскопічність. І, якщо до палаючих кип дістатися немає можливості і існують об'єктивні свідчення, що потужність вогнища займання збільшується, погрожуючи конструкціям і пристроям судна, то єдиним виходом буде затоплення трюму.

Варіант 2: Обґрунтуйте необхідність затоплення трюму при займанні вугілля.

Приклад відповіді: При самозайманні кам'яного вугілля в трюмі застосування води в малих кількостях призводить до утворення гримучого

газу, що не тільки підсилює горіння, але і може привести до вибуху. Застосування вуглекислоти над сильно нагрітою поверхнею призводить до утворення СО, який є горючим. Застосування піни неефективно, тому що має місце внутрішнє горіння. В цьому випадку при наростаючій загрозі єдиним способом гасіння буде теж затоплення трюму.

Використані джерела

1. Домбровский В. А. Сборник задач по дисциплине «Теория и устройство судна»: для самостоятельной работы курсантов. 2-е изд. Измаил: ИФ «ОНМА», 2012. 40 с.
2. Менеджмент: навч. посіб. / Л. С. Шевченко, О. А. Гриценко, С. М. Макуха та ін.; за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. Л. С. Шевченко. Х.: Право, 2013. 216 с.
3. Тарасенко Т. В. Експлуатаційні розрахунки посадки, остійності та контроль загальної поздовжньої міцності судна: методичні рекомендації. ДІНУ «ОМА», 2017. 28 с.
4. Шатун В. Т. Основи менеджменту: навчальний посібник. Миколаїв: Вид-во МДГУ ім. Петра Могили, 2006. 376 с.
5. A Seafarers' Bill of Rights: An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention / The International Transport Workers' Federation (ITF). London: [s. n.], 2006. 72 p.
6. Johnson, Elaine B. Contextual Teaching and Learning. Corwin Press, INC. A Sage Publications Company. Thousand Oaks, California, 2002. 196 p.
7. Lloyd C. M. In Command ... 200 things I wish I'd know before I was Captain. Livingstone: Witherby Seamanship International Ltd., 2008. 228 p.
8. Rogers C. R., Freiberg H. J. Freedom to learn (4 th ed.). New York: Marril, 199
9. Short V. Maritime English valuing a common language Seaways. The Journal of Nautical Institute. 2006. P. 2–12.

Додаток Е
Приклади автентичних матеріалів
хроніки морських катастроф ХХІ століття
(добірка автора)

Подія 1: Крах цементовоза Emeline



Рис. Д.1 Карта місця події

Загальні дані: ім'я: Emeline; дата: 09/01/2013; район: Індонезія; місце: море Флорес; тип катастрофи: корабельна аварія; причина: шторм; загиблі: 11; тип судна: цементовоз; дедвейт: 5223; прапор: Індонезія; судновласник: Andalas Bahtera Varuna (ABB Carriers), Індонезія.

Інформація

Близько 03:00 за Гринвічем 9 січня 2013 року індонезійський цементовоз Emeline в результаті шторму, викликаного тропічним циклоном «Нарелл», затонув в морі Флорес, Індонезія. Цементовоз прямував з порту Soekarno-Hatta, Макассар, в порт Vanuwangi, Східна Ява, за різними даними, або з вантажем цементу, або під навантаження цементу в баласті. 17 осіб екіпажу перейшли в два рятувальні плоту, двоє при цьому впали в воду і зникли безвісти.



Рис. Д.2 Крах цементовоза Emeline

Шість моряків з одного плоту були врятовані індонезійським суховантажем Mahakam River, однак через сильний шторм суховантаж не зміг продовжувати пошуково-рятувальну операцію і змушений був слідувати в найближче сховище. Пліт з 9 іншими членами екіпажу останній раз був помічений об 11:00 за Гринвічем 9 січня. 10 січня влада вислала на пошуки плоту вертоліт, але він незабаром повернувся через негоду.

Подія 2: Затоплення балкера Harita Bauxite

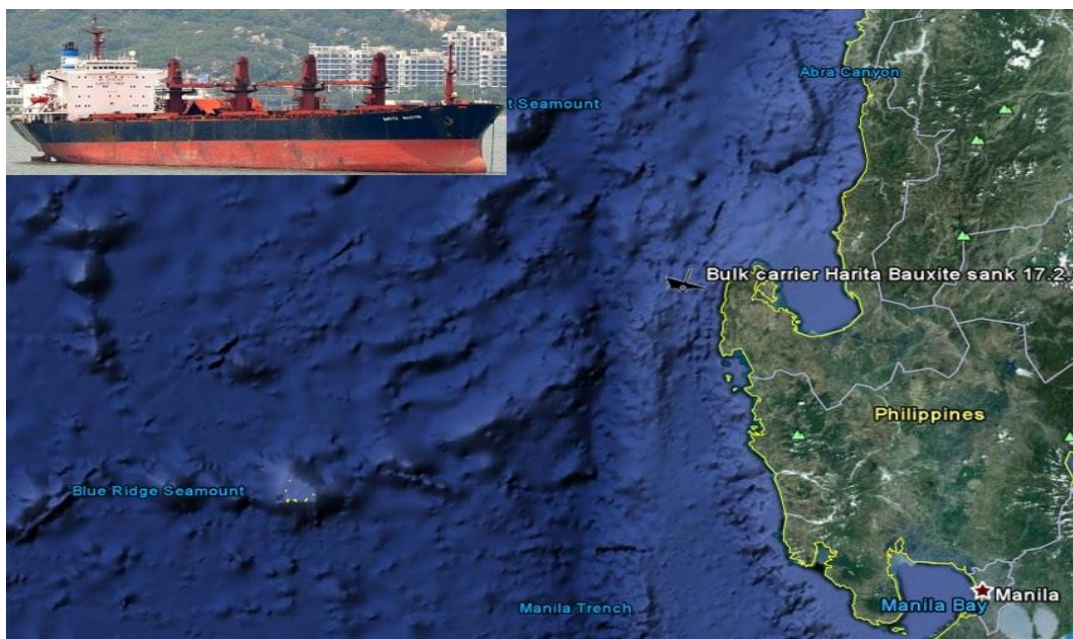


Рис. Д.3 Карта місця події

Загальні дані: ім'я: Narita Vauxite; дата: 16/02/2013; район: Південно-Китайське море; місце: о. Лусон, Філіппіни; тип катастрофи: корабельна аварія; причина: шторм; загиблі: 15; тип судна: балкер; рік побудови: 1983; дедвейт: 48981; прапор: Панама; судновласник: Ocean Sentinels Shipmanagement, Сінгапур.

Інформація

У ніч на 17 лютого 2013 року в Південно-Китайському морі біля берегів Філіппін балкер Narita Vauxite зі зламаним в ході шторму двигуном розвернуло лагом до хвилі, він став відчувати сильну бортову качку і затонув. Балкер виходив з Обі (Індонезія) на Нінбо (Китай) в штормових умовах.

Філіппінська Берегова охорона повідомила, що о 09:00 за місцевим часом 17 лютого було отримано повідомлення з борту китайського балкера Jin Cheng про порятунок з двох рятувальних плотів 10 матросів-бірманців в 22 милях від мису Болінао, острів Лусон, Філіппіни, Південно-Китайське море.

Ймовірною причиною катастрофи стало зміщення вантажу. Екіпаж становив 24 людини. З 10 врятованих один вже був мертвим або помер незабаром після порятунку, 2 серйозно травмовані, вони були доставлені в лікарню силами Берегової охорони.



Рис. Д.4 Затоплення балкера Narita Vauxite

Подія 3: Крах краболова «Шанс 101»

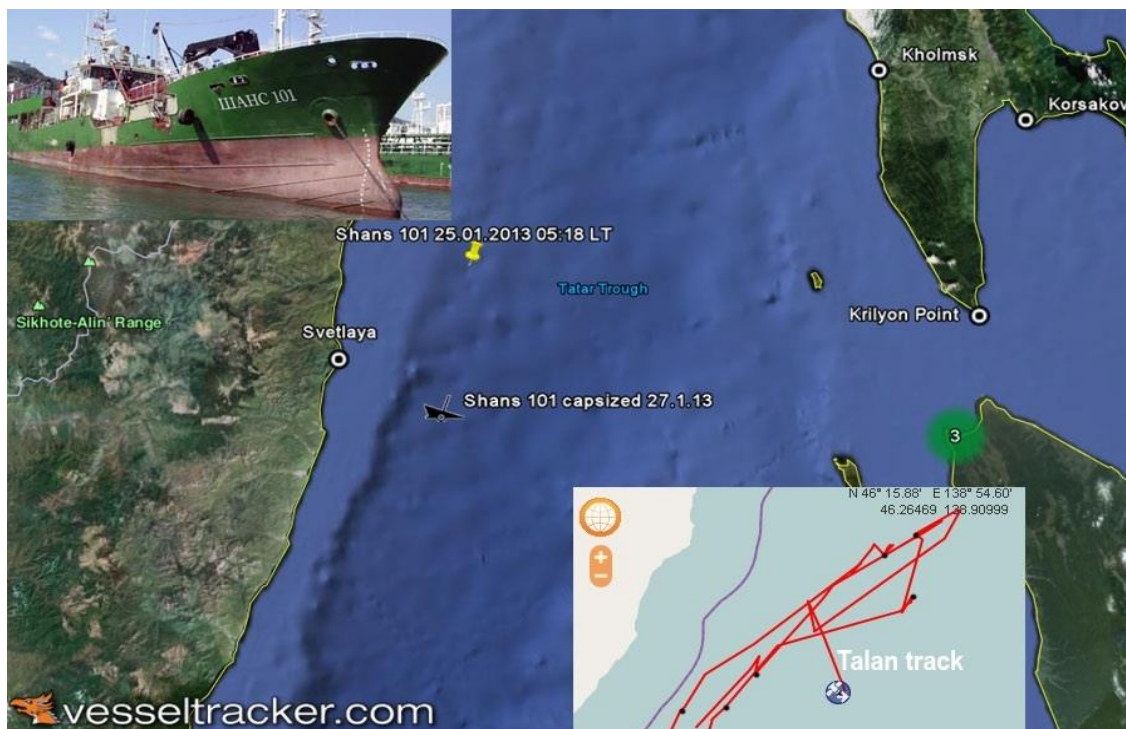


Рис. Д.5 Карта місця події

Загальні дані: ім'я: Шанс 101; дата: 27/01/2013; район: Японське море; місце: Тернейський район, Приморський край; тип катастрофи: корабельна аварія; причина: шторм; загиблі: 15; тип судна: краболов; рік побудови: 1988; водотоннажність: 1009; прапор: Росія; судновласник: ЗАТ Схід-1, Росія.

Інформація

У Японському морі поблизу узбережжя Тернейського району, Приморський край, краболов «Шторм 101» 25 січня 2013 року потрапив у шторм. 26 січня о 10:45 за владивостоцьким часом капітан віддав наказ здійснити поворот на зворотний курс через лівий борт. Близько 11:05 стався крен правого борта, екіпажу була дана команда залишити судно. Воно було покинуто протягом 10 хвилин, ще через 5 хвилин судно перевернулося.

Сигнал SOS не був поданий, аварійний радіобуй не активований. Спрямований на пошуки краболов «Талан», що належить тій же компанії «Схід-1», виявив 27 січня близько 22:00 судно «Шторм 101».

Близько 22:45 суховантаж «Анатолій Торчинов» виявив пліт з 10 рибалками з «Шанс 101», вони були підняті на борт суховантажу і доставлені

в Холмськ рано вранці 28 січня. О 07:00 ще один пліт з п'ятьма рибалками, включаючи капітана, виявив краболов «Талан», він доставив врятованих в Знахідку. Капітан на наступний день помер.



Рис. Д.6 Крах краболова «Шанс 101»

Екіпаж «Шанс 101» складався з 30 осіб, з них 19 громадян РФ і 11 громадян Індонезії. Серед врятованих 15-ти виявилось 11 громадян РФ і 4 Індонезії. Загинули 15 осіб, не рахуючи капітана – в основному, ті, хто не встиг одягнути гідрокостюми через паніку.

Краболов був у справному стані, в 2012 році пройшов ремонт в Пусані, результати якого підтверджені Росморрегістром. У тому ж році судно пройшло огляд на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з управління безпекою.

В ході внутрішнього розслідування компанії причиною аварії була названа помилкова команда капітана при маневруванні.

Подія 4: «Пожежа на поромі з автомобілями та пасажирами в Адріатичному морі»

Інформація

28 грудня 2014 року в Адріатичному морі загорівся пором «Norman Atlantic», який перевозив 466 пасажирів з Греції до Італії. До вечора з борту корабля вдалося евакуювати 150 людей. На борту знаходилися дві українки. Пожежа спалахнула в гаражі корабля, в якому знаходилося 222 автомобіля.

Займання почалося о 6-й ранку за місцевим часом. Відразу після події на допомогу до порому висунулися три судна і почалася рятувальна операція, але її проведення ускладнювала штормова погода. Для порятунку людей були спрямовані човни, вертольоти, буксири і вантажні судна. Капітан порома «Norman Atlantic», який терпів лихо, став останньою людиною, евакуйованою з борту.



Рис. Д.7 Пожежа на поромі в Адріатичному морі

Додаткова інформація

Пожежа почалася в гаражному відсіку, поширенню вогню, за матеріалами італійських ЗМІ, сприяло те, що один з вантажівок перевозив 40 великих ємностей з маслом.

На борту порома перебувало 411 пасажирів і 56 членів екіпажу, сигнал лиха з Norman Atlantic був отриманий береговою охороною Греції, коли судно знаходилося в 44 милях на північний захід від Корфу.

Грецька влада мобілізували кораблі, які знаходилися поблизу. Вони також запросили допомогу в Італії, яка взяла на себе координацію рятувальної операції.

Однак штормова погода в Адріатичному морі серйозно ускладнювала роботу рятувальників. Пасажирів порома садили в шлюпки, а з них

переправляли на інші судна. В операції було задіяно кілька рятувальних і пожежних судів, а також військові вертольоти.

За останніми даними, наданими ВМС Італії, з судна врятовано близько 250 осіб, відомо про загибель одного пасажера.

Пором Norman Atlantic ходить під прапором Італії, він вийшов з порту Ігуменця на Західному узбережжі Греції в італійський порт Анкона.

Подія 5: «Зіткнення кораблів в Адріатичному морі»

28 грудня 2014 року два торгових кораблі зіткнулися в одній морській милі від італійського порту Равенна в Адріатичному морі.



Рис. Д.8 Зіткнення кораблів в Адріатичному морі

В результаті зіткнення одне з двох суден, яке йшло під турецьким прапором, затонуло. Другий корабель ішов під прапором Бельізу. 11 осіб з турецького судна вважаються зниклими безвісти. Причиною зіткнення, можливо, стала погана видимість. На місці події працюють рятувальники, в операції з порятунку задіяний вертоліт пожежної служби.

Подія 6: «Корабель з мігрантами в Італії»

Інформація

У квітні 2015 року в Середземному морі затонуло судно з 700 мігрантами. Вижили лише 28 осіб. Нелегали на рибальському судні намагалися дістатися до італійського острова Лампедуза. Корабель з мігрантами затонув в 200 кілометрах на південь від італійського острова. Судно перекинулося через добу після виходу в море. Подія є найбільшою за кількістю жертв трагедією за

десятки років, упродовж яких працює контрабандний бізнес з переправлення жителів Африки та Близького Сходу в Європу. Серед пасажирів затонулого судна було до 50 дітей і 200 жінок. На борту знаходилися вихідці з Алжиру, Єгипту, Сомалі, Нігерії, Сенегалу, Малі, Замбії, Бангладеш та Гани.



Рис. Д.9 Затоплення судна в Італії з мігрантами на борту

Подія 7: «Корабель із туристами в Китаї»

Інформація

У Китаї на річці Янцзи затонув туристичний лайнер під назвою «Зірка Сходу» з 458 людьми на борту. Більшість із пасажирів корабля – літні китайські туристи у віці від 60 до 80 років. Трагедія сталася в червні 2015 року. Врятувати вдалося тільки 13 осіб. Серед них – капітан і головний інженер судна. За їхніми словами, корабель потрапив у несподіваний смерч і протягом двох хвилин затонув. Проведенню рятувальної операції на річці Янцзи перешкодив штормовий вітер і злива.



Рис. Д.10 Затоплення судна в Китаї з туристами на борту

Подія 5: «В Охотському морі затонув траулер»



Рис. Д.11 Затоплення траулера в Охотському морі

Інформація

В Охотському морі за 300 км від Магадана в ніч на 2 квітня затонув траулер «Далекий Схід». Екіпаж судна становив 130 осіб (76 росіян, а також громадяни Бірми, України, Латвії, Вануату). За даними російських державних ЗМІ, на борту затонулого траулера було 4 громадянина України. У районі лиха працюють 26 суден. На місце аварії траулера також направлений вертоліт з рятувальниками і лікарями на борту. Станом на ранок 2 квітня рятувальники витягли з води тіла 54 моряків. При цьому 63 особи були врятовані, а доля ще 15 залишається невідомою. Чи є серед врятованих громадяни України, не уточнюється. Передбачається, що траулер затонув після зіткнення з дрейфуючим льодом. Траулер «Далекий Схід» належав компанії «Магеллан».

Додаток Ж

Діагностика сформованості професійних якостей майбутніх судноводіїв

Методика діагностики професійних якостей майбутніх судноводіїв за мотиваційним критерієм

Опитувальник В. Гербачевського [13]

Інструктаж

По завершенню фіксованого етапу запропонованого Вам завдання, візьміть бланк з текстом опитувальника, уважно прочитайте інструкцію і приступайте до відповідей. Пам'ятайте, що питання відносяться до тієї ситуації, яка складається в момент, коли частина завдання вже виконана, але має бути ще робота над частиною, що залишилася. У процесі роботи з опитувальником Ви читаєте по порядку кожне з наведених в бланку висловлювань і вирішуєте, в якій мірі Ви згодні з ним або не згодні. Залежно від цього Ви обираєте на правій стороні бланка одну з наступних чисел: якщо повністю згодні – +3; якщо згодні – +2; якщо скоріше згодні, ніж не згодні – +1; якщо Ви абсолютно не згодні – -3; якщо не згодні – -2; якщо скоріше не згодні, ніж згодні – 1; нарешті, якщо Ви не можете ні погодитися з висловом, ні відкинути його – 0. Всі висловлювання відносяться до того, про що Ви думаєте, що відчуваєте або хочете в момент, коли робота над завданням переривається.

Бланк опитувальника

ПІБ _____

Група _____ Дата опитування _____

№, п/п	Вислів	Шкала відповідей
1.	Дослідження мені вже порядком набридло	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
2.	Я працюю на межі своїх сил	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
3.	Я хочу показати все, на що здатний	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
4.	Я відчуваю, що мене змушують прагнути до високого результату	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3

5.	Мені цікаво, що вийде	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
6.	Завдання досить складне	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
7.	Те, що я роблю, нікому не потрібно	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
8.	Мене цікавить, чи краще мої результати або гірше, ніж у інших	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
9.	Мені б хотілося скоріше зайнятися своїми справами	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
10.	Думаю, що мої результати будуть високими	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
11.	Ця ситуація може заподіяти мені неприємності	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
12.	Чим краще показуєш результат, тим більше хочеться його перевершити	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
13.	Я проявляю досить старання	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
14.	Я вважаю, що мій найкращий результат не випадковий	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
15.	Завдання великого інтересу не викликає	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
16.	Я сам ставлю перед собою завдання	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
17.	Я турбуюся з приводу своїх результатів	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
18.	Я відчуваю прилив сил	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
19.	Кращих результатів мені не добитися	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
20.	Ця ситуація має для мене значення	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
21.	Я хочу ставити все більш і більш складні цілі	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
22.	До своїх результатів я ставлюся байдуже	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
23.	Чим більше працюєш, тим стає цікавіше	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
24.	Я не збираюся «викладатися» на цій роботі	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
25.	Швидше за все мої результати будуть низькими	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
26.	Як не старайся, результат від цього не зміниться	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
27.	Я б зайнявся зараз чим завгодно, тільки не цим дослідженням	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
28.	Завдання досить просте	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
29.	Я здатний на кращий результат	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
30.	Чим важче мета, тим більше бажання її досягти	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
31.	Я відчуваю, що можу подолати всі труднощі на шляху до мети	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
32.	Мені байдуже, якими будуть мої	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3

	результати в порівнянні з іншими	
33.	Я захопився роботою над завданням	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
34.	Я хочу уникнути низького результату	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
35.	Я відчуваю себе незалежним	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
36.	Мені здається, що я даремно витрачаю час і сили	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
37.	Я працюю упівсили	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
38.	Мене цікавлять межі моїх можливостей	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
39.	Я хочу, щоб мій результат виявився одним з кращих	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
40.	Я зроблю все, що в моїх силах для досягнення мети	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
41.	Я відчуваю, що у мене нічого не вийде	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3
42.	Випробування – це лотерея	-3 -2 -1 0 +1 +2 +3

Обробка даних

Обробка даних передбачає перетворення (пряме або зворотне) відповідей у бали.

Перетворення	Шкала для відповідей						
	-3	-2	-1	0	1	2	3
пряме	1	2	3	4	5	6	7
зворотне	7	6	5	4	3	2	1

Бали підраховуються по кожному з 15 компонентів мотиваційної структури за допомогою спеціального ключа. Номери тих висловлювань, відповіді на які перетворюються в бали за правилом прямого перекладу надані без індексів, а висловлювання, що перетворюються за правилом зворотного перекладу, забезпечені індексом «0».

Кожен індивідуальний результат оцінюється в порівнянні з даними групи. Крім того, оцінки кожного елемента мотиваційної структури дозволяють побудувати індивідуальний профіль, в якому представлені кількісні співвідношення між всіма розглянутими елементами.

Ключ

№, п/п	Компонент мотиваційної структури	Номер висловлювання
1.	Внутрішній мотив	15о, 23, 33
2.	Пізнавальний мотив	5, 22о, 38
3.	Мотив уникнення	11, 17, 34
4.	Змагальний мотив	8, 32о, 39
5.	Мотив зміни діяльності	1, 9, 27
6.	Мотив самоповаги	12, 21, 30
7.	Значимість результатів	7, 20о, 36
8.	Складність завдання	6, 28о
9.	Вольові зусилля	2, 13, 37о
10.	Оцінка рівня досягнутих результатів	19о, 29
11.	Оцінка свого потенціалу	18, 31, 41о
12.	Намічений рівень мобілізації зусиль	3, 24о, 40
13.	Очікуваний рівень результатів	10, 25о
14.	Закономірність результатів	14, 26о, 42о
15.	Ініціативність	4о, 16, 35

3-9 балів – низький рівень; 10-16 балів – середній рівень; 17-21 – високий рівень.

Довідки