

МЕТОДИКА ФОРМУВАННЯ МОВЛЕННЄВИХ КОМПЕТЕНТНОСТЕЙ

УДК 372.881.111.1.

СУЧАСНИЙ КОНТЕКСТ ФОРМУВАННЯ АНГЛОМОВНОЇ ПРОФЕСІЙНОЇ КОМУНІКАТИВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ ФЛОТУ

Огородник Н. Є.

Київський національний лінгвістичний університет

Анотація. У статті характеризуються сучасні тенденції у сфері вищої морської освіти, втілювані у новій освітній моделі підготовки фахівців флоту. З позиції нових освітніх пріоритетів та міжнародних і національних стандартів розглядається процес іншомовної мовленнєвої професіоналізації. Методологічною основою процесу є проаналізована структура професійної діяльності майбутніх суднових механіків і електромеханіків. Досліджено специфіку спілкування на борту судна в контексті особливих умов праці моряків. Виокремлено фактори, що суттєво позначаються на динаміці міжособистісних стосунків і характері розвитку спілкування у машинному відділенні. Описано стадійність комунікації на судні з притаманними кожній стадії ризиками виникнення деформацій спілкування та комунікативних стресів. Провідними факторами впливу на формування англomовної професійної комунікативної компетентності майбутніх фахівців визнано соціально-психологічні умови їхньої майбутньої професійної діяльності.

Ключові слова: англomовна професійна комунікативна компетентність, судновий механік, судновий електромеханік, структура професійної діяльності, соціально-психологічні фактори спілкування.

**Огородник Н. Е. Киевский национальный лингвистический университет
Современный контекст формирования англоязычной профессиональной
коммуникативной компетентности будущих специалистов флота**

Аннотация. В статье характеризуются современные тенденции в сфере высшего морского образования, воплощаемые в новой образовательной модели подготовки специалистов флота. С позиции новых образовательных приоритетов, а также с учетом международных и национальных стандартов рассматривается процесс иноязычной речевой профессионализации. В качестве методологической основы процесса проанализирована структура профессиональной деятельности будущих судовых механиков и электромехаников. Изучена специфика общения на борту в контексте особых условий труда моряков. Выделены факторы, определяющие динамику межличностных отношений и характер развития общения в машинном отделении. Описана стадийность коммуникации на судне с характерными для каждой стадии рисками возникновения деформаций общения и коммуникативных стрессов. Ведущими факторами влияния на формирование англоязычной коммуникативной компетентности будущих специалистов признаны социально-психологические условия их будущей профессиональной деятельности.

Ключевые слова: англоязычная профессиональная коммуникативная компетентность, судовой механик, судовой электромеханик, структура профессиональной деятельности, социально-психологические факторы общения.

**Ogorodnik N. Kyiv National Linguistic University
New Context of Future Seafarers' Maritime English Communicative Competence Formation**

Abstract. Introduction. Humanization of education as the leading global trend of the XXI century promotes implementation of a new human-centered educational model

in specialist training. The reform of higher maritime education is also aimed at human factor development to minimize a number of onboard emergencies and accidents at sea. Effective communication is widely recognized as one of the key factors of ship safety at sea and in port.

Purpose. To specify fundamental approaches defining a new paradigm for future seafarers training in general and their Maritime English teaching in particular. To identify the distinctive features of engine room crew members' communication under special working conditions.

Methods. Studying scientific publications relevant to a new education paradigm implementation. Describing and making job profile diagram for engine room officers highlighting the communicative aspect of their activity.

Results. Modernization of national maritime education reflects the key innovations of a global educational model. All the innovative trends (competency-based approach, content and language integrated learning, practice-oriented approach, experiential learning as well) facilitate in Maritime English communicative competency formation and recommended to be implemented into the teaching process. It is admitted that Maritime English is the best means of interdisciplinary integration. It is extremely favorable in coping with narrow specialization and settling the contradiction between actual knowledge and its failure in practice. Awareness of engine crew working and living environment as well as particulars of their professional and everyday interpersonal interaction contributes to the effective communication onboard maintaining a healthy psychological climate on the ship for a long voyage.

Conclusion. Future seafarers are thought to be informed on the specific features of professional and everyday communication within international crew at the Maritime English lessons to promote their communicative competency.

Keywords: Maritime English communicative competency, engineer officer, electro-technical officer, job profile, social and psychological factors of communication.

Постановка проблеми. Провідною загальносвітовою тенденцією розвитку освіти у XXI столітті, за визначенням учених, є гуманізація освіти, її принципова переорієнтація на особистість та звичайні людські цінності. Впроваджувана нова освітня модель підготовки фахівця високої техніко-технологічної якості з гуманістичним світоглядом і культурою за своєю філософією визначається як людиноцентрична. На перетині освітніх епох і парадигм опинилася й морська інженерна освіта. Стрімкі соціально-економічні перетворення, яких зазнає постіндустріальне суспільство, кардинальним чином відбиваються на стані сучасної морської індустрії і водночас вимагають перегляду статусу фахівців флоту та професійних якостей, важливих для їх успішного функціонування у світовому професійному співтоваристві. Втіленням реформи вищої морської освіти стають змінювані міжнародні та державні стандарти до рівня підготовки морських фахівців нової генерації, з очікуваним результатом у вигляді комплексу сформованих компетентностей, що дають змогу бути конкурентоспроможними на ринку праці. У цій площині надзвичайної актуальності набуває англомовна професійна комунікативна компетентність морських фахівців як складова їхньої загальної професійної компетентності та гарантія безпечного плавання в умовах роботи у міжнародному екіпажі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Фундаментальним питанням професійної підготовки майбутніх фахівців морського та річкового транспорту присвятили праці вітчизняні та зарубіжні науковці: М. Бабишена, Г. Бокарева, М. Булатов, С. Волошинов, В. Єфент'єв, М. Міусов, І. Сокол, В. Чернявський та ін. Проблеми професійної психології моряків досліджують Г. Криворотько, О. Істоміна, В. Калита, М. Корольчук, М. Орлова, М. Янчук та ін. Окремі аспекти іншомовної підготовки майбутніх фахівців флоту висвітлено у дослідженнях Н. Бобришевої, Н. Демиденко, С. Козак, О. Мироненко, Г. Походзей, М. Солнишкіної, О. Соловйової, Л. Ступіної, О. Стрелкова, В. Тенищеві, О. Тирон, О. Фролової, О. Цибульської, М. Шишло, А. Восанegra, С. Cole, В. Pritchard, Т. Trenkner та ін. Попри значну кількість досліджень стосовно специфіки професійної діяльності та підготовки до неї майбутніх фахівців флоту, проблему формування англомовної професійної комунікативної компетентності у контексті загальної професійної компетентності майбутніх моряків у вітчизняній науці

висвітлено недостатньо та фрагментарно. Саме тому пошук шляхів ефективного поєднання технологій інженерної й іншомовної освіти в умовах осучасненого освітнього простору є актуальним завданням наукових розвідок.

Метою статті є дослідити особливості формування англomовної професійної мовленнєвої компетентності майбутніх фахівців флоту в умовах сучасного освітнього контексту.

Основні результати дослідження. Прогресивною ознакою сучасної професійної освіти є перехід від кваліфікаційної моделі фахівця до його компетентнісної моделі, супроводжуваний зміною традиційних параметрів оцінки результатів освіти – “знань, умінь, навичок” на компетентності. Компетентність розглядається як “заснований на знаннях, інтелектуально та особистісно зумовлений досвід соціально-професійної життєдіяльності людини” [8, с. 2], що, вочевидь, суттєво перевищує традиційну парадигму результатів професійної освіти. Сучасний ринок праці потребує фахівців, які *вміють*, аніж тих, які *знають як*. Примітно, що модернізація національної морської інженерної освіти відбувається за вектором, співзвучним світовим ідеям оновлення змісту інженерної освіти взагалі та підготовки фахівців технічних спеціальностей флоту зокрема. Нове освітнє середовище майбутніх моряків містить низку ключових ознак глобальної освітньої парадигми:

- Знання як індивідуальний капітал вже не є тією силою, якою проголошувалися раніше. Знання замінюються компетентностями, як зазначалося вище. Це становить найістотнішу відмінність сучасного підходу до навчання від традиційного. Проте компетентнісний підхід не заперечує цінність знань як таких. Він відкидає хибну думку про те, що все те, що завчено та запам’ятовано, формує професійні знання. Маємо диференціювати інтелектуальні знання, накопичувані для задоволення інтелектуальної допитливості людини, та практичні знання, використовувані для перетворювальної діяльності. Для професійних знань, як продукту і фактору соціального життя, головне постійно функціонувати, вироблятися, розповсюджуватися та споживатися у повсякденному житті. Отже, акцентуються саме *практичні* професійні знання, здобуті не ретрансляційним шляхом, а у ході активного пізнання. Подібні трансформації спостерігаємо впродовж останніх десятиліть і в професійно орієнтованій іншомовній освіті, головною метою якої визначено формування іншомовної комунікативної компетентності, “що означає оволодіння мовою як засобом міжкультурного спілкування, розвиток умінь використовувати іноземну мову як інструмент у діалозі культур і цивілізацій світу” [5, с. 24].

- Існує думка, що зміщення акцентів означає зміну принципів, а зміною принципів спричинюється зміна підходів, тобто безпосереднього підґрунтя для подальших трансформацій у змісті освіти. Так, у руслі *компетентнісного підходу* передбачається суттєве розширення практичних компонентів навчання. Посилення практико-орієнтованого підходу до змісту навчання є необхідним для подолання відриву теоретичної підготовки від професійно-практичної діяльності. Практико-орієнтоване навчання, рекомендоване нормативними документами як засіб професіоналізації підготовки фахівців флоту, створює умови для взаємопроникнення навчальної та професійної діяльності. Відтворення у процесі навчання реальних професійних ситуацій з вирішенням конкретних професійних завдань складає сутність такого підходу. Моделюючи предметний зміст професійної діяльності працівника флоту і створюючи тим самим умови для трансформації навчальної діяльності курсанта у професійну діяльність фахівця, він тим самим дає підстави розглядатися як спосіб досягнення професійної компетентності.

- Початок третьої промислової революції, супроводжуваний появою високих наукоємних технологій, відповідним чином трансформує і діяльність фахівців флоту, зумовлюючи вихід представників інженерних спеціальностей за межі своєї вузької спеціалізації. Відтак, серед втілюваних у процес їх фахової підготовки ідей є також пропагована в сучасній світовій професійній освіті ідея міждисциплінарності. Головною метою міждисциплінарного підходу

є усунення проблеми переносу знань. Загальновизнано, що через відсутність реально налагоджених зв'язків між дисциплінами навіть випускники з високим рівнем успішності навчання відчувають серйозні утруднення щодо переносу об'єктивно достатніх знань на вирішення завдань нової дисципліни. Така готовність напрацьовується у них, за твердженням експертів, упродовж декількох років практичної діяльності. Усунення суперечності між фактичними знаннями і невмінням користуватися ними досягається за рахунок широкої інтеграції навчальних дисциплін через міжпредметні зв'язки. Основою інтеграції, або тим підґрунтям, на якому добре "укорінюються" змістові компоненти інших дисциплін, за визначенням учених, слугує іноземна мова як поліпредметна дисципліна [6, с. 19].

Про зміну статусу дисципліни *Іноземна мова* в освітній системі немовних вишів говорять і методисти, зазначаючи, що іноземна мова виходить за межі навчального предмета і стає засобом формування спеціаліста. Для фахівців флоту оптимальним засобом міждисциплінарної інтеграції є англійська мова, визнана Міжнародною морською організацією (ІМО) робочою мовою на судні. Завдяки так званій тріадній взаємодії *інформатики* (універсального інтегруючого фактора), *професійних дисциплін й англійської мови* формуються, словами Н.В. Попової, полідисциплінарні інтегративні компетентності, долається роздрібненість професійних знань, вони об'єднуються воедино, формуючи "відкриту" систему знань, здатну інтегруватися у нові системи [6].

- Залучення у складну систему міждисциплінарного спілкування перетворює діяльність фахівців із закритої вузькоспеціалізованої на відкриту багатокomпонентну систему взаємозв'язків з досить широким колом учасників і зацікавлених осіб. Отже, ще одним рушійним механізмом технологічного розвитку та ключовою умовою нової освітньої парадигми стає необхідність професійної взаємодії із взаємовигідним обміном знаннями. Тенденція сучасного торговельного флоту до інтернаціоналізації плавскладу разом із посиленням значущості професійної взаємодії у багатомовних і багатопрофільних командах актуалізує поняття *іншомовної професійної комунікативної компетентності* як інструменту ефективного вирішення професійних завдань. Ефективність професійної комунікації трактується по-різному. Зокрема, за стандартами CDIO під ефективним спілкуванням розуміють "уміння отримувати інформацію та ділитися нею під час активної співпраці" [4, с. 5]. Згідно з Конвенцією ПДНВ (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти), успішною комунікація майбутніх фахівців флоту вважатиметься за умов їхньої повноцінної взаємодії з іншими членами багатомовного екіпажу, включаючи як безпосереднє, так і опосередковане технічними посібниками спілкування у ході експлуатації суднового обладнання [8, с. 160]. Схожої позиції дотримуються і методисти, розглядаючи у якості критерія ефективності професійного спілкування не стільки певний ступінь володіння навичками й уміннями усного та письмового мовлення, як продуктивність взаємодії, тобто досягнення бажаного результату. Зважимо на те, що подібні тлумачення збігаються із сучасною тенденцією до об'єктивації знань, їх упредметнення в результатах діяльності та людських стосунках. Очевидно, що володіння іноземною мовою набуває дедалі більш функціонального характеру, задовольняючи найважливіші потреби людини, зокрема потреби у спілкуванні та пізнанні, та передбачаючи вміння співвідносити засвоєні мовні засоби з певними цілями, ситуаціями, умовами та завданнями професійного спілкування.

Означені стратегічні пріоритети професіоналізації майбутніх фахівців флоту спонукають до пошуку ефективних шляхів їх іншомовної мовленнєвої професіоналізації (термін О. Г. Тарєвої). Професіоналізація як цілісний неперервний процес становлення особистості фахівця, що починається з моменту обрання майбутньої професії та закінчується по завершенні активної трудової діяльності, пов'язана з накопиченням певного запасу знань, умінь та навичок,

формуванням відповідних здібностей та врешті-решт набуттям досвіду використання усього цього у професійній діяльності, що по суті і є процесом формування професійної компетентності. Отже, очевидно є тотожність обох понять.

Загальновизнаним є факт необхідності володіння англійською мовою фахівцями флоту на рівні компетентного користувача, оскільки цим рівнем визначається успішність їх функціонування, просування у кар'єрі, зрештою, від цього залежать безпека судна, транспортованого вантажу та морського навколишнього середовища. Відтак, англомовна комунікативна компетентність є одним із основних факторів надійності професійної діяльності моряка, сприяючи безпомилковому виконанню ним своїх професійних обов'язків.

Серед нормативних документів, що регламентують сьогодні процес викладання англійської мови професійного спрямування в Україні, – Загальноєвропейські Рекомендації з мовної освіти [1] і Рамкова програма з англійської мови для професійного спілкування [7]. Обидва документи є регулятивною основою та корисним ресурсом для розробки робочих навчальних програм і курсів з конкретних морських спеціальностей. Пропоновані ними міжнародні стандарти опису та оцінки професійно орієнтованих мовних компетентностей, загальновизнані рівні володіння мовою (ЗЕР) разом із адаптованими до них національними параметрами викладання та вивчення англійської мови (Програма АМПС) створюють підґрунтя для раціонального поєднання вимог європейської та української систем вищої морської освіти з міжнародними стандартами щодо компетентності майбутніх морських офіцерів у професійному спілкуванні англійською мовою.

Ставлячи завдання представити способи досягнення ефективності під час професійного англомовного спілкування майбутніх моряків, маємо встановити фактори впливу на успішність прояву комунікативної компетентності. З огляду на те, що англомовна комунікативна компетентність є інтегральною складовою загальної професійної компетентності морського офіцера, вбачаємо за доцільне звернутися до стандартів, що регулюють професійні функції фахівців морських інженерних спеціальностей і відображають сучасні тенденції реформування морської освіти. Оскільки процес становлення та розвитку професіоналізму особистості випускника має на меті створення умов для оволодіння структурою обраної ним професійної діяльності, коротко охарактеризуємо зміст майбутньої трудової діяльності фахівця водного транспорту за її базовими компонентами, серед яких: цілі, предмет, засоби праці, професійні обов'язки, виробниче середовище або умови праці [8].

На сьогодні в міжнародному морському судноплаванні за типом діяльності розрізняють три рівні професійної підготовки кадрів морського та річкового транспорту: I – рівень управління – старший командний (офіцерський) склад; II – рівень експлуатації – молодший командний (офіцерський) склад; III – допоміжний рівень, або рівень забезпечення – рядовий склад [8, с. 77].

Об'єктом нашої уваги є фахівці кваліфікації *бакалавр суднової енергетики* і *бакалавр суднової електротехніки*. Фахівці освітньо-кваліфікаційного рівня “бакалавр” зазначених спеціальностей вважаються готовими до експлуатаційного типу діяльності та поповнюють молодший командний (офіцерський) склад судна. За характером виконуваних трудових функцій офіцери машинної команди представляють службу технічної експлуатації судна.

Відповідно до затверджених стандартів робота на рівні експлуатації передбачає забезпечення виконання усіх функцій у межах встановленої сфери відповідальності [8, с. 79]. Сферою відповідальності цих фахівців є професійна експлуатація механічного й електричного суднового обладнання, управління операціями судна, несення безпечної машинної вахти, управління багатонаціональною командою машинного відділення, забезпечення персоналу і судна. Задані цілі формують одночасно уявлення про кінцевий результат діяльності та професійне призначення фахівців і є орієнтиром для формування необхідних компетентностей.

Наступний елемент структури професійної діяльності – її предмет, тобто ті об'єкти, на які спрямовано перетворювальну діяльність фахівця. З огляду на зміст сфери відповідальності характеризованих нами спеціалістів, робимо висновок про неоднозначність предмета їхньої діяльності. З одного боку, це – різні види технічного обладнання, що за певних умов мають бути і предметом і засобом праці: функціонуючі вони є засобами, ремонтвані – предметом праці. З іншого боку, затребувані на цьому рівні уміння щодо управління персоналом передбачають також як предмет діяльності обраної категорії фахівців інших членів машинної команди, а саме характер прояву їхніх особистісних якостей, наявність і розвиненість певних здібностей та нахилів, рівень сформованості професійної компетентності. Звертаючи увагу на якісні характеристики робітників, враховуючи їх та навіть впливаючи на них у спосіб наставництва, представник командного складу екіпажу свідомо та цілеспрямовано сприяє налагодженню роботи машинної команди судна, ефективності спілкування та колективної взаємодії у робочому середовищі.

Відомо, що взаємодія фахівця з предметом своєї діяльності відбувається за допомогою засобів діяльності. Зазвичай до засобів праці технічного працівника включають різного роду технічне знаряддя – ручної, машинної або автоматизованої праці. Проте для фахівця, котрий виконує покладені на нього певні управлінські функції, як-от: організація належного несення вахтової служби у машинному відділенні, контроль виконання робіт тощо – засобом праці є трудовий колектив, працююча машинна команда, що водночас є і предметом, і засобом його організаційно-управлінської діяльності.

Професійні службові обов'язки, або виробничі функції – це коло обов'язків, які виконує фахівець відповідно до обійманої посади. Вони визначаються посадовою інструкцією, а також дублюються у великій кількості інших нормативних документів. Вони досить обсягові за змістом, оскільки охоплюють усі можливі види діяльності фахівця [8, с. 157–169, 188–198]. Примітним є факт включення до обов'язків морських офіцерів завдання знати та використовувати англійську мову як засіб професійного та побутового спілкування в інтернаціональному екіпажі [8, с. 160].

Робочим середовищем суднових механіка та електромеханіка є судно. Рівнозначними з вітальними, тобто життєво важливими умовами праці, що стосуються дотримання санітарно-гігієнічних норм, правил охорони праці тощо, визнаються й соціальні умови. Соціальні умови представляють соціальну значимість даної професії. Вони включають психологічний клімат у трудовому колективі, корпоративні традиції та культуру. Саме вони здебільшого і визначають якість життя та ефективність функціонування екіпажу судна.

Проведені психологічні дослідження дають науковцям змогу стверджувати, що характер соціально-психологічних стосунків в екіпажах варіюється залежно від типу судна, чисельності плавскладу, тривалості та географії рейсу, автономності плавання (частоти контактів з берегом). Відзначаючи надзвичайну специфічність праці моряків, що полягає в поєднанні професійної діяльності з життєдіяльністю людини у межах судна як “автономної технічної системи”, і таким чином незрівнянною з жодним об'єктом виробництва, окрім як з космічним кораблем, психологи констатують особливий характер умов професійної діяльності моряків торговельного флоту [2].

За наявності трьох режимів роботи – повсякденного, підвищеної готовності й аварійного – діяльність моряків завжди належала до професій складних і ризикованих. Серед умов праці моряків, що по-різному впливають на членів екіпажу, психологи відзначають жорстку регламентацію життя, обмежений простір судна, високу відповідальність за поставлені завдання, тривалу емоційну напругу, гіподинамію, недостатність сенсорних відчуттів, відірваність від сім'ї, соціального середовища та ін. [2, 3]. Зважимо також на характерний для сучасного

судна операторський тип діяльності більшості фахівців, що пов'язаний з напруженою аналітико-синтетичною роботою головного мозку та потребує високої стійкості психічних процесів пам'яті, уваги та мислення.

Крім того, навіть за нормальних умов роботи, на судні діє ціла низка стресогенних факторів, що відбиваються на діяльності моряків, зокрема офіцерів машинної команди. Серед них – фактори, пов'язані з: а) природними умовами – хитами та бовтанками судна, часті зміни погоди та клімату, часових поясів; б) виробничими умовами – шум і вібрація, що, до речі, поширюються не тільки на виробничі, але й на житлові приміщення, висока температура повітря й обладнання, електромагнітне випромінювання, загазованість парами нафтопродуктів та ін.; в) соціально-психологічними – суміщення виробництва та побуту, постійна готовність до виконання професійних обов'язків, багатонаціональний екіпаж, труднощі у спілкуванні, відносна соціальна ізоляція, монотонність роботи, перевтомлення, дефіцит інформації, очікування небезпеки тощо [2].

На підставі аналізу саме соціально-психологічних характеристик умов праці моряків дослідники доходять спільного висновку про підвищений рівень складності цього виду професійної діяльності. Зазначені умови ускладнюються періодичним впливом екстремальних факторів або великою вірогідністю їх виникнення, що провокує максимальну напругу сил, мобілізує психофізіологічні резерви людини, нерідко на межі її адаптаційних можливостей. Такою думкою науковці визначають роботу моряків як роботу в особливих умовах [2, 3].

За результатами аналізу зрозуміло, що, навіть за приналежності до категорії професій “Людина – Техніка”, переважаючим у структурі професійної діяльності суднових механіків й електромеханіків є людський фактор, що наскрізним компонентом присутній у кожній зі складових структури. Свою професійну діяльність, що полягає у технічній експлуатації суднового енергетичного обладнання, вони виконують як засобами техніки, так і персоналу. У процесі їх діяльності перетворювального впливу зазнають разом з механізмами й членами машинної команди, набуваючи досвіду та вдосконалюючись як фахівці. Володіння англійською мовою є однією з виробничих функцій усіх членів міжнародного екіпажу. Англійська мова як засіб професійного та повсякденного спілкування у змішаному екіпажі є інструментом ефективної професійної діяльності, забезпечуючи взаємопорозуміння, комфорт і безпеку виробничого середовища, котрим є судно. А втім не лише виробничим, але й тимчасовим життєвим простором моряків. Нижче представлено діаграму професійної діяльності суднових механіків й електромеханіків, де складові процеси професійної комунікації та міжособистісної взаємодії членів машинного відділення виділено підкресленням.

У контексті особливих умов роботи ряд досліджень з психології моряків містить аналіз особливостей спілкування на судні протягом тривалого рейсу. Наголошуючи на підвищеній потребі у здатності до соціально-психологічної адаптації, тобто органічного входження у колектив, на необхідності більшій, аніж в інших трудових колективах, згуртованості та спрацьованості екіпажу судна, Істоміна О. О. зазначає, що специфіка роботи на судні, безумовно, позначається на спілкуванні. З огляду на те, що спілкування є одним із основних видів спільної діяльності, а отже, важливим фактором формування колективу, у своїй роботі автор визначає низку чинників, що своєрідно відбиваються на процесі комунікації на судні та мають бути враховані через ймовірність їх несприятливого впливу на ефективність взаємодії членів екіпажу [2, с. 45–49]. З усіх наведених факторів як такі, що найбільш позначаються на характері й особливостях спілкування, виділяємо:

- різке звуження зовнішніх соціальних зв'язків в умовах обмеженого простору судна, іншими словами, відносну соціальну ізоляцію моряків;
- нерозділеність сфер виробництва та побуту з безпосередньою близькістю місць праці й відпочинку;
- багатонаціональний екіпаж й іншомовне комунікативне середовище.

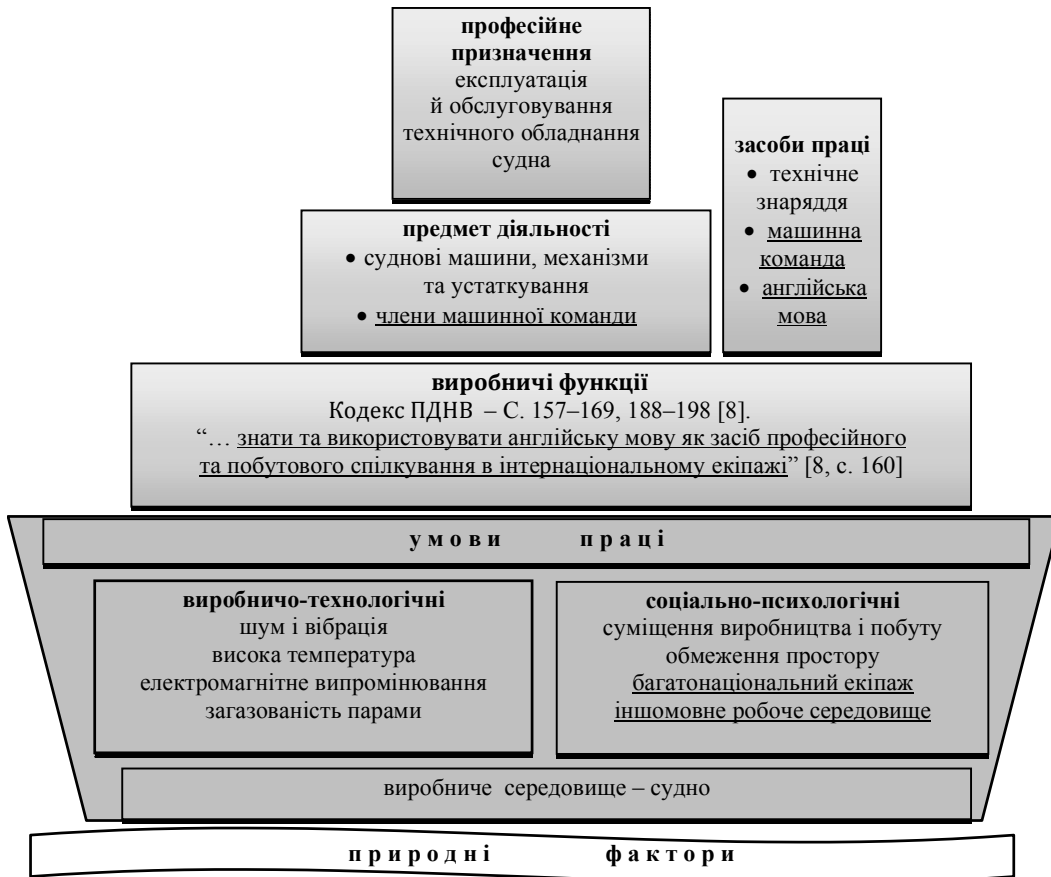


Рис. 1. Структура професійної діяльності суднових механіків й електромеханіків

Наслідками дії вказаних факторів стають певні труднощі та деформації спілкування. Так, через звуження безпосереднього соціального оточення (лише членами екіпажу) підвищується щільність комунікативних контактів, з'являється синдром “вимушеної комунікації” (спілкування усупереч волі), а також можливим є взагалі блокування потреби спілкуватися (небажання розмовляти з будь-ким). Обмеженість у просторі, або “просторова близькість”, словами О. О. Істоміної, та поєднання професійної діяльності з особистим життям через суміщені працю та відпочинок закономірно провокують до частого неформального спілкування, інколи поєднуваного з проявами емоційної близькості, відчуттям своєрідної родинності, що нерідко призводить до порушення субординації у ділових відносинах, викривляючи під враженням суцільних “рівності та братства” манеру спілкування [2]. Проблеми в комунікації створюють напругу серед членів екіпажу, загострюючи міжособистісні відносини, погіршують соціально-психологічний клімат, породжуючи конфліктні ситуації, що є не просто не бажаним, але й вкрай небезпечним на судні.

Профілактиці комунікативних стресів, на думку психологів, сприятиме обізнаність командного складу у питаннях становлення екіпажу як соціальної групи, а також знання щодо динаміки міжособистісного спілкування. Відстежуючи динаміку стосунків, офіцер може передбачити й попередити прояви роздратування, нервової напруги між членами екіпажу й, скоригувавши умови спілкування, запобігти конфліктам. В узагальненому вигляді у розвитку спілкування екіпажу виділяють кілька стадій:

- Стадію знайомства (формування колективу) тривалістю від 3-ох до 20-ти днів, характеризувану спеціалістами як “світська бесіда” або “фасадне спілкування”, під час якого у стриманій та коректній формі обговорюються другорядні або загальновідомі речі. Можливими є конфлікти з приводу умов праці та життя.

- Стадію дискусії (психологічної напруги, бурління, штормінгу), що визначається психологами як найважча стадія, із суперечками, незгодою та конфліктами через відмінності у національних менталітетах, традиціях, звичаях, етикеті, ритуалах тощо. Характер спілкування у цей період, на думку вчених, нагадує стрибок у воду та метушіння через страх потонути. Триває від 2–3-ох тижнів до 1–1,5 місяця; характеризується активним спілкуванням на різні теми, з’ясуванням, що мають спільного та чим відрізняються. Відбувається розподіл неформальних обов’язків [2, с. 49].

- Стадію нормалізації відносин (рольових орієнтацій) упродовж наступних 1,5–2-ох місяців, супроводжувану “кооперативною” або “конкурентною” взаємодією, конструктивною критикою, рутинним професійним та побутовим спілкуванням;

- Стадію діяльності (конструктивного самозмінення), що триває до кінця рейсу (1,5–2 місяці). Спілкування на цій стадії, так само як і на попередній, є досить вираженим, стосується зазвичай професійних обов’язків, побуту, а також питань вузької спеціалізації фахівців. Водночас даються ознаки відсутності компенсації втоми, нестача інформації ззовні, відсутність або обмеженість рідного мовного середовища, тривала розлука з сім’єю, а також звужений особистий простір, що зумовлює надмірну щільність спілкування та неможливість приховати свої почуття та хвилювання. У ході повсякденного неформального спілкування нерідко порушуються статутні відносини та субординація. Час від часу виникають міжособистісні конфлікти. Запобігти цьому можливо, обмежуючи коло довірчого спілкування, змінюючи тип спілкування на поверхневий (обговорення або дуже загальних тем (мистецтво, історія тощо), або дуже конкретних питань (деталі рейсу, як-от: меню, курс, термін та порт прибуття тощо), а також контактуючи лише зі своєю професійною групою, розмежовуючи сфери формальної та неформальної взаємодії.

Висновки і перспективи подальших розвідок. Окреслені способи щодо забезпечення успішного спілкування морських фахівців в умовах іншомовного багатокультурного середовища матимуть дієвий характер лише за умов їх якісного методичного та змістовного підкріплення. Поінформовані про стадійність спілкування на борту, різний характер прояву комунікативних відносин, а також про те, що є звичним предметом спілкування на тій чи іншій стадії розвитку професійної та побутової взаємодії майбутні морські фахівці вже наполовину готові протистояти комунікативному стресу. Запобігти йому вони зможуть за наявності сформованих англійських мовленнєвих навичок і вмінь, засвоєної професійної лексики та термінології, опанованих правил міжкультурної комунікації і ще багато чого, що робитиме їх комунікативно компетентними у сфері професійного та повсякденного спілкування на флоті. Подальші дослідження мають дати відповіді на питання щодо системного представлення основних компонентів процесу формування англійської професійної комунікативної компетентності майбутніх фахівців флоту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Загальноєвропейські Рекомендації з мовної освіти: вивчення, викладання, оцінювання / Наук. редактор укр. видання доктор пед. наук, проф. С. Ю. Ніколаєва. – К. : Ленвіт, 2003. – 273 с.
2. Истомина О. А. Методические указания к разделу “Психология группы” курса Профессиональная психология моряка. – Владивосток : ИПК МГУ им. адм. Г. И. Невельского, 2006. – 80 с.

3. Криворотько Г. С. Психологічна характеристика особливих умов діяльності моряків далекого плавання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL : http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/
4. Международный семинар по вопросам инноваций и реформированию инженерного образования “Всемирная инициатива CDIO”: Материалы для участников семинара [пер. С. В. Шикалова] / Под ред. Н. М. Золотаревой и А. Ю. Умарова. – М. : Изд. Дом МИСиС, 2011. – 60 с.
5. Методика навчання іноземних мов і культур: теорія і практика: підручник для студ. класичних, педагогічних і лінгвістичних університетів / Бігич О. Б., Бориско Н. Ф., Борецька Г. Е. та ін. / [за загальн. ред. С. Ю. Ніколаєвої]. – К. : Ленвіт, 2013. – 590 с.
6. Попова Н. В. Междисциплинарная парадигма как основа формирования интегративных компетенций студентов многопрофильного вуза : автореферат дис. ... докт. пед. наук : 13.00.08. / Н. В. Попова – Санкт-Петер. гос. политех. ун-т. – Санкт-Петербург, 2011. – 50 с.
7. Програма з англійської мови для професійного спілкування. / Колектив авторів: Г. Є. Бакаєва, О. А. Борисенко, І. І. Зуєнок, В. О. Іваніщева, Л. Й. Клименко, Т. І. Козимирська, С. І. Костицька, Т. І. Скрипник, Н. Ю. Тодорова, А. О. Ходцева. – К. : Ленвіт, 2005. – 119 с.
8. STCW. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1995 (amended in 2010) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: http://www.sea.jobs.ru/sea_programms/STCW95.pdf – Назва з екрана.

REFERENCES

1. Zahal'noievropejs'ki Rekomendatsii z movnoi osvity: vyvchennia, vykladannia, otsiniuvannia / Naukovyj redaktor ua vydannia doktor ped. nauk, prof. S.Yu. Nikolaieva. – K.: Lenvit, 2003. – 273 s.
2. Istomina O. A. Metodicheskie ukazaniia k razdelu “Psikhologija grupy” kursa Professional'naja psikhologija morjaka. – Vladivostok : IPK MGU im. adm. G. I. Nevel'skogo, 2006. – 80 s.
3. Kryvorot'ko H. S. Psykholohichna kharakterystyka osoblyvykh umov diial'nosti moriakiv dalekoho plavannia [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/
4. Mezhdunarodnyj seminar po voprosam innovacij i reformirovaniju inzhenerного obrazovanija “Vsemirnaja iniciativa CDIO”: Materialy dlja uchastnikov seminar (Per. S.V. Shikalova) / Pod red. N. M. Zolotarevoj i A. Ju. Umarova. – M. : Izd. Dom MISiS, 2011. – 60 s.
5. Metodyka navchannia inozemnykh mov i kul'tur: teoriia i praktyka: pidruchnyk dlja stud. klasychnykh, pedahohichnykh i linhvistychnykh universytetiv / Bihych O. B., Borysko N. F., Borets'ka H. E. ta in. / za zahal'n. red. S. Yu. Nikolaievoi. – K. : Lenvit, 2013. – 590 s.
6. Popova N. V. Mezhdisciplinarnaja paradigma kak osnova formirovanija integrativnyh kompetencij studentov mnogoprofil'nogo vuza : avtoreferat dis. ... doktora ped. Nauk : 13.00.08. / N.V. Popova – Sankt-Peter. gos. politeh. un-t. – Sankt-Peterburg, 2011. – 50 s.
7. Prohrama z anhlijs'koi movy dlja profesijnoho spilkuvannia. / Kolektyv avtoriv : H. Ye. Bakaieva, O. A. Borysenko, I. I. Zuienok, V. O. Ivanischeva, L. J. Klymenko, T. I. Kozymyrs'ka, S. I. Kostyrs'ka, T. I. Skrypnyk, N. Yu. Todorova, A. O. Khodtseva. – K. : Lenvit, 2005. – 119 s.
8. STCW. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1995 (amended in 2010) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL : http://www.sea.jobs.ru/sea_programms/STCW95.pdf – Назва з екрана.