

ТИПОЛОГІЯ ПРОФЕСІЙНО-ОРІЄНТОВАНОГО СПІЛКУВАННЯ ФАХІВЦІВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

О. Л. Мороз, orcid.org/0000-0002-1483-9136

У статті запропоновано типологізацію професійно-орієнтованого спілкування фахівців морського флоту, що ґрунтується на визначенні певних соціальних груп, з представниками яких виникає потреба у здійсненні комунікації. Визначено, що саме соціально-перцептивний компонент спілкування сприятиме встановленню ефективної комунікативної взаємодії та забезпечить взаєморозуміння залежно від того, в якій соціальній групі воно відбувається. Виділено два базові типи професійно-орієнтованого спілкування фахівців морської галузі: моносоціумне та полісоціумне. Установлено, що для ефективного здійснення моносоціумного спілкування необхідно залучення когнітивного компоненту структури професійно-орієнтованої комунікативної компетенції, оскільки воно відбувається між представниками судноплавної галузі, які володіють однаковою професійною поняттєвою системою. Наразі полісоціумне спілкування відбувається із представниками інших професійних сфер, а, отже, вимагає активізації соціокультурного компоненту структури професійно-орієнтованої комунікативної компетенції.

Ключові слова: професійно-орієнтоване спілкування, моносоціумне спілкування, полісоціумне спілкування, іншомовна професійна підготовка, інформаційний обмін, функції мовлення.

BASIC TYPES OF MARITIME COMMUNICATION

O. L. Moroz

The article suggests the classification of maritime communication based on the specific social groups which seafarers have to contact with in the course of their professional activity. It is stated that social-perceptive component of communication is specifically significant for establishing the efficient communicative interaction and provides for the understanding to be reached depending on the social group it is carried out in. According to this criterion the classification presupposes two basic types of maritime communication: monosocial and polysocial. It is determined that for the monosocial communication to be effective it is necessary to activate and apply the cognitive component of the professionally-oriented communicative competency structure as this type of communication is carried out within the same social group of maritime industry workers who share the same professional conceptual system and it is easier for them to come to an agreement and avoid misunderstanding by using the professional terminology. This type of communication can be further subdivided into internal (the one which is carried out between the crewmembers of the same vessel) and the external (the communication with any representatives of the shipping industry who are not the members of this crew). These two subtypes of monosocial communication differ in purposes and communicative strategies applied for their achievement. The second basic type of maritime communication is the polysocial one when seafarers need to communicate with the representatives of other social and professional groups (tourists, passengers, stowaways, medical or airport personnel etc.). It is considered that for this type of maritime communication to be efficient it is necessary to activate and apply the sociocultural component of the professionally-oriented communicative competency structure as this type of communication is carried out with people of different nationalities, religions, age and they don't share the same professional conceptual framework. For the achievement of the communicative purposes of this communication type it is necessary to develop not only the linguistic skills but also master the communicative culture and develop such personal qualities as tolerance, politeness and the like.

Keywords: professionally-oriented communication, monosocial communication, polysocial communication, professionally-oriented language training, information exchange, communicative purpose.

Сучасна українська освітня система в умовах неперервного зросту наукової інформації особливу увагу приділяє проблемам розвитку особистості, яка здатна професійно діяти в постійно змінюваних умовах, формуванню професійних компетенцій. Тому, наразі, основною метою процесу модернізації системи вищої освіти в Україні є підвищення її якості до загальноєвропейського рівня, посилення конкурентоспроможності навчальних закладів та їхніх випускників [1, с. 197]. Концептуальні засади модернізації освіти розкрито в роботах В. Андрущенка, В. Бикова, І. Зязюна, В. Кременя Н. Ничкало, В. Радкевич, С. Сисоєвої та ін. Ключовим для нашого дослідження є твердження проте, що «реформування вищої школи України в контексті Болонського процесу зумовлює необхідність удосконалення й підвищення рівня якості мовної освіти, оскільки без володіння студентом принаймні однією іноземною мовою неможливо забезпечити виконання основних положень Болонської декларації» [2, с. 14]. Необхідність удосконалення й підвищення рівня якості іншомовної освіти зумовлює пошук нагальних методологічних шляхів підвищення ефективності професійно-орієнтованої іншомовної підготовки майбутніх медичних працівників (Т. Бажан, А. Гулак,

Н. Кучумова, Л. Манюк, С. Поплавська), інженерів різних галузей виробництва (З. Корнєва, О. Ларіонова, О. Можаровська, О. Цепкало), менеджерів з туризму та маркетологів (Н. Івасів, І. Кодлюк, А. Онуфрив, В. Сідоров), офіцерів та військовослужбовців (С. Білявець, І. Ковальчук, О. Павленко), журналістів (С. Коновальчук) тощо.

В умовах розбудови єдиного європейського простору вищої освіти, процесів міжнародної глобалізації та інтеграції таке твердження є справедливим та актуальним для випускників будь-якого навчального закладу, проте для майбутніх фахівців морської галузі воно набуває особливого значення, оскільки володіння ними іноземною мовою є запорукою безпеки життя людей та екологічної безпеки навколишнього середовища. По суті, професійна діяльність фахівця морської галузі є командною, виконання моряками їхніх посадових обов'язків здійснюється не ізольовано, а за умов постійної комунікації й підтримки взаємозв'язку з членами команди, що й забезпечує, в результаті, ефективність роботи всього судна. У професійній діяльності випускники вищих освітніх морських закладів співпрацюють із фахівцями морської галузі багатьох іноземних держав: Німеччини, Голландії, Філіппін та ін., що зумовлює потребу у вільному володінні професійною морською іноземною (англійською) мовою. Фактором ризику першого плану ("hot topic", "key elements"), який має суттєвий вплив на стан аварійності на судні, більшість експертів називає багатонаціональний екіпаж, 90% якого користуються англійською мовою як робочою мовою, не будучи при цьому її носіями [8; 10]. Безпека сучасного мореплавства більшою мірою залежить від комунікативного аспекту спільної діяльності екіпажів суден.

Ґрунтовний аналіз праць зарубіжних дослідників щодо ролі професійно-орієнтованого спілкування у професійній діяльності морських спеціалістів (J. Hork, F. Knudsen, T. Koester, O. Olsen, R. Pyne, P. Rosenahve), а також власний досвід викладання морської англійської мови, свідчить про недосконалість сучасної професійної підготовки морських фахівців через надмірну увагу до «технічного елементу» при зневажанні «людського чинника» ("human factor"), який, на думку Дж. Хорка, є визначальним [7, с. 17]. Таку думку підтримують дослідники із Ліверпулю Робін Пайн та Томас Коестер, які наголошують на необхідності вивчення англійської мови фахівцями морської галузі та постійному вдосконаленню їхньої комунікативної компетенції [9, с. 34].

У рамках нашого дослідження спираємось на твердження про те, що найбільш продуктивним підходом до аналізу характеристик і параметрів комунікативної компетенції потрібно вважати її системне вивчення в усій різноманітності внутрішніх властивостей, зв'язків і взаємовідносин. Системний підхід до вивчення комунікативної компетенції базується на традиційному розумінні системи як сукупної множинності предметів, явищ, об'єктів, які пов'язані між собою певним чином і завдяки такому взаємозв'язку утворюють єдине ціле [2, с. 62]. Тобто, для розробки ефективної моделі формування професійно-орієнтованої комунікативної компетенції майбутніх фахівців морської галузі необхідно не лише з'ясувати її сутність, функції і структуру, але й виявити типологію професійно-орієнтованого спілкування моряків. Отже, **метою статті** є розробка типологізації професійно-орієнтованого спілкування фахівців морської галузі, виокремлення базових типів професійно-орієнтованого спілкування, визначення ключових компонентів структури професійно-орієнтованої комунікативної компетенції (ПОКК), що активуються під час здійснення того чи іншого типу професійно-орієнтованого спілкування.

Професійна діяльність морських фахівців реалізується в межах роботи всієї морської транспортної системи. Це означає, що професійне мовлення плавскладу реалізується переважно в «моносоціумних групах» (термін О. Ковтун) [19, с. 68]. Проте, час від часу, перед фахівцями морської галузі постає необхідність у спілкуванні із представниками інших соціальних груп. Зважаючи на той факт, що професійна діяльність мореплавців є переважно інтерактивною [5, с. 54], тобто з метою ефективної організації діяльності та експлуатації судна, членам екіпажу завжди доводиться взаємодіяти один з одним, з представниками компанії, представниками портових установ тощо, погоджуємося, що соціально-перцептивний компонент спілкування є дуже важливою складовою, адже він сприяє взаємопізнанню та взаєморозумінню між членами багатонаціонального екіпажу й іншими представниками судноплавної галузі. Фахівець повинен оперативно орієнтуватися в ситуації спілкування, уміти слухати, чути та правильно інтерпретувати інформацію, що надходить з різних джерел, розрізняти емоційний стан співрозмовника й передбачати його можливі реакції в процесі професійно-орієнтованого спілкування [5, с. 54].

Для того, щоб сформувати у здобувачів вищої освіти вищих морських навчальних закладів готовність до здійснення ефективної професійно-орієнтованої комунікації в певній ситуації спілкування вважаємо за необхідне звернутися до питання визначення можливих видів професійної комунікації фахівців морської галузі. Вивчивши підходи до типологізації професійно-орієнтованого спілкування фахівців різних галузей [5; 3; 4; 6], ми здійснили спробу створення власної типології різновидів професійного спілкування морських фахівців. У дослідженні О. Ковтун, при з'ясуванні специфіки професійно-мовленнєвої діяльності авіаційних операторів, надається класифікація видів професійного мовлення авіаторів, до складу якої входять такі складники: 1) специфічна професійно-мовленнєва комунікація, що здійснюється всередині соціуму

«авіаційні оператори» (між авіадиспетчером та екіпажем ПС) під час виконання польоту, і реалізується у формі радіообміну цивільної авіації (РЦА); 2) спілкування авіаційних операторів із представниками авіаційного персоналу під час перебування ПС на землі з метою забезпечення організації польоту та його безпеки; 3) спілкування з пасажиром, яке відбувається опосередковано як оголошення екіпажу про перебіг польоту або ж безпосередньо в окремих польотах, коли виникають ситуації, які з метою забезпечення безпеки польоту потребують втручання екіпажу ПС [3, с. 68-69]. Для нашого дослідження вважаємо слушною ідею про виділення моно- та полісоціумних груп спілкування, проте, на відміну від повітряних суден, які не виконують своє основне призначення під час перебування на землі та вимагають лише технічного обслуговування та підготовки до наступних рейсів, перебування морського судна в портах (так би мовити «на землі») є доволі частим явищем, невід’ємним від виконання ними свого цільового призначення – транспортування вантажів із порту А в порт Б, а тому для визначення специфіки видів професійного спілкування морських фахівців вважаємо такий підвид не зовсім доречним.

У дослідженні Анни Боканегро (Ana Baconegro-Valle), присвяченому вивченню ролі морської англійської мови в сучасній судноплавній індустрії, визнається ключова роль професійної морської англійської мови в забезпеченні безпеки судноплавства та автор пропонує класифікувати всі типи спілкування англійською мовою на три рівні: 1) вербальна внутрішня комунікація; 2) вербальна зовнішня комунікація; 3) письмове мовлення (сюди відноситься здатність як продукувати письмові тексти, так і здатність їх розуміти, тобто цей рівень включає продуктивно-перцептивні уміння) [6, с. 159].

На нашу думку, така класифікація не відповідає реальній ситуації професійного спілкування фахівців морської галузі тому, що писемне мовлення може бути частиною як внутрішньої (наприклад, записи в судових журналах (Deck Log book, Bridge Log Book тощо), нічні розпорядження капітана (Night Standing Orders) та ін.), так і зовнішньої комунікації (ділова переписка з представниками компанії, морські протести (Sea Protest), сповіщення про готовність (Notice of Readiness) та ін.). Якщо ж говорити про писемну комунікацію як окремий підвид, то її також варто було б розділити на зовнішню та внутрішню.

Отже, вивчивши існуючі підходи до типологізації професійно-орієнтованого спілкування, проаналізувавши можливі ситуації та тематики судової комунікації, у нашому дослідженні ми розглядаємо професійне мовлення фахівця морської галузі як особливий функціональний різновид мовлення, що обслуговує професійну сферу спілкування мореплавців і пропонуємо виділяти такі його види як моносоціумне спілкування та полісоціумне спілкування. Так само, моносоціумне спілкування може бути класифіковане на два підвиди: внутрішнє та зовнішнє спілкування. Запропоновану типологізацію представлено на рис. 1.



Рис. 1. Типи професійно-орієнтованого спілкування фахівців морської галузі.

Внутрішнє моносоціумне спілкування відбувається між усіма членами екіпажу та стосується професійної діяльності кожного з них, здійснюється задля забезпечення ефективності та безпечності морського перевезення та функціонування судна. Метою цього виду спілкування є, перш за все, співпраця, що реалізується в суб'єкт-суб'єктних відносинах та характеризується чітко регламентованою субординацією учасників процесу комунікації. Роботи екіпажу у стандартних умовах націлена на виконання певних рішень, розпоряджень, а отже, основними елементами внутрішньої моносоціумної комунікації є надання

розпоряджень (в усній та/або письмовій формі), підтвердження розуміння завдання (якщо йдеться про усну комунікацію) або запит про уточнення дії. Іншим типовим для внутрішньої моносоціумної комунікації за стандартних умов роботи різновидом повідомлень є короткі, чіткі, стверджувальні фрази щодо перебігу подій, стану обладнання тощо задля забезпечення інформаційного обміну. У випадку ж нестандартної ситуації роль внутрішньої моносоціумної комунікації збільшується, оскільки виникає необхідність зібрати, обробити, проаналізувати інформацію та на її основі виробити правильне рішення. Важливими для такого типу спілкування є стратегії ведення перемовин, уміння переконувати, аргументувати, доводити свою думку.

Зовнішнє моносоціумне мовлення реалізується у процесі спілкування членів екіпажу із представниками служби регулювання руху суден (VTS), лоцманської служби (Pilot Station), представниками компанії (agents, superintendants), співробітниками порту та вантажних терміналів, а також в процесі спілкування з іншими суднами. При цьому, при здійсненні зовнішньої комунікації, можлива наявність більш ніж одного джерела комунікації (наприклад, одночасна розмова з береговою охороною та судном, що потрапило в аварію). Основними функціями мовлення в таких випадках є інформативна та регулятивна. Портові та берегові служби реалізують інформативну функцію, коли передають інформацію про обстановку в районі плавання, стан навігаційних вод, роботу засобів зв'язку і радіотехнічного забезпечення, екстрені ситуації тощо. Інформативна функція реалізується в таких жанрах, як запит, диспетчерська інформація, уточнення, підтвердження і т. ін. Регулятивна функція здійснюється, наприклад, з боку лоцмана або оператора служби регулювання руху суден і виявляється в управлінні діями екіпажу. Основними жанрами мовленнєвих висловлювань у таких випадках є команди, розпорядження, рекомендації.

Реалізація моносоціумного професійного спілкування (як внутрішнього, так і зовнішнього) часто відбувається і в письмовій формі. Фахівці морської галузі часто працюють з документацією: складають плани та графіки проведення тренувань з безпеки (drills), ведуть постійний запис усіх подій, що відбулися під час несення вахти, складають листи-замовлення на провізію, фарбу, запасні деталі тощо, складають відповідну супроводжувальну вантажну документацію, звіти про виконану роботу або про аварійні події, що трапилися та багато іншого. На борту судна є спеціальні бортові журнали (Deck Log Book, Bridge Log Book, ER Log Book), у які вносяться відповідні записи щодо маршруту плавання, його тривалості, особливостей перебігу рейсу, перелік виконуваних робіт на палубі, інформація щодо відвідувачів, які заходили на судно під час перебування в порту, результати проведення обшуку судна на предмет виявлення нелегальних пасажирів перед відправленням з порту та ін.

Обидва із проаналізованих підвидів професійного мовлення відбуваються у спілкуванні морських фахівців із представниками судноплавної галузі, тобто спілкування є моносоціумним, оскільки партнери по спілкуванню характеризуються єдністю професійно-корпоративної діяльності й відповідною системою спеціальних знань. Однак спілкування моряків може відбуватися і як полісоціумна комунікація. Прикладом цього може слугувати спілкування екіпажу судна із пасажирями або нелегальними пасажирями (stowaways), яких виявляють на судні після виходу з порту. Воно реалізується в оголошеннях, які екіпаж здійснює на борту судна, в окремих випадках у аварійних ситуаціях може відбуватися безпосередня взаємодія членів екіпажу з пасажирями, якщо цього потребують питання безпеки. За необхідності може проводитися особисті бесіди із нелегальними пасажирями з метою виявлення їх національності, порту, в якому вони потрапили на судно, чи були вони самі чи з іншими людьми. У випадку такого типу спілкування дуже важливо говорити спокійним, упевненим тоном задля запобігання поширення паніки. Інструкції та повідомлення мають бути чіткими, розбірливими, передаватися у нормальному темпі та з використанням переважно розмовної англійської мови задля уникнення непорозумінь. Основні труднощі професійно-мовленнєвої діяльності у випадках безпосереднього спілкування з пасажирями можуть бути пов'язані з недостатнім знанням норм мовленнєвого етикету, невмінням установлювати контакт, будувати комунікативний портрет партнера по спілкуванню тощо [3, с. 76], що зумовлює необхідність урахування соціокультурного компонента при формуванні професійно-орієнтованої комунікативної компетенції майбутніх фахівців морської галузі.

Варто також зауважити, що моносоціумне професійне спілкування фахівців морської галузі реалізується як в усній, так і в письмовій формах. При цьому, при усному спілкуванні переважає діалогічна форма. Це означає, що ефективна комунікація представників цієї професійної галузі можлива лише за умови гарного володіння ними всіх чотирьох видів мовленнєвої діяльності: говоріння, аудіювання, письма та читання. Натомість для здійснення полісоціумної комунікації найбільш суттєву роль відіграють уміння говоріння та аудіювання, оскільки в письмовій формі воно здійснюється вкрай рідко.

Урахування цих різновидів професійного мовлення є важливим для побудови ефективної методики підготовки майбутніх мореплавців до професійно-мовленнєвої діяльності та для визначення специфічної структури їхньої професійно-орієнтованої комунікативної компетенції. Подальшою перспективою дослідження є розробка моделі формування ПОКК майбутніх фахівців морської галузі з урахуванням етапу навчання та різновиду професійно-орієнтованого спілкування, а також розробки методичних рекомендацій та системи комунікативних завдань для розвитку того чи іншого типу професійного спілкування.

Література

1. Бойчук В.М. Теоретичні і методичні основи художньо-графічної підготовки майбутнього вчителя технологій: дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.04 / Бойчук Віталій Миколайович. – Київ, 2016. – 873с.
2. Гришкова Р.О. Педагогічні засади формування іншомовної соціокультурної компетенції студентів нефілологічних спеціальностей у процесі фахової підготовки: дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.04 / Гришкова Раїса Олександрівна. – Київ, 2007. – 446с.
3. Ковтун О.В. Теоретико-методологічні засади формування професійного мовлення у майбутніх фахівців авіаційної галузі: дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.02. / Ковтун Олена Віталіївна. – Одеса, 2013. – 533 с.
4. Павленко О.О. Формування комунікативної компетенції фахівців митної служби в системі непевної професійної освіти: дис. ... д-ра пед. наук: 13.00.04 / Павленко Олена Олександрівна. – Дніпропетровськ, 2010. – 560 с.
5. Смелікова В.Б. Підготовка майбутніх судноводів до професійно-орієнтованого спілкування засобами кейс-технологій :дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04 / Смелікова Вікторія Борисівна. – Херсон, 2017. – 305 с.
6. Vocanegra-Valle A. Global markets, global challenges: The position of Maritime English in today's shipping industry. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: <https://www.researchgate.net/publication/262177083>
7. Horck J. A maritime safety challenge and its impact on maritime education and training / J. Horck // Maritime Policy and Management. – 31 (1). – 2013. – P. 15 – 29.
8. Hork J. Communication skills are vital to safe ship operations / J. Hork // Alert! The International Maritime Human Element Bulletin. – 2005. – No 6. – P. 3.
9. Koester T. Methods and Means for Analysis of Crew Communication in the Maritime Domain / T. Koester, R. Pyne // The Archives of Transport. – Vol. XVII. – 2005. – P. 32 – 45.
10. Safety and Shipping Review 2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2015.pdf>

References

1. Boichuk V.M. Teoretychni i metodychni osnovy khudozhno-hrafichnoi pidhotovky maibutnoho vchytelia tekhnolohii: dys. ... d-ra ped. nauk: 13.00.04 / Boichuk Vitalii Mykolaiovych. – Kyiv, 2016. – 873s.
2. Hryshkova R.O. Pedagogichni zasady formuvannya inshomovnoi sotsiokulturnoi kompetentsii studentiv nefilolohichnykh spetsialnostei u protsesi fakhovoi pidhotovky: dys. ... d-ra ped. nauk: 13.00.04 / Hryshkova Raisa Oleksandrivna. – Kyiv, 2007. – 446s.
3. Kovtun O.V. Teoretyko-metodolohichni zasady formuvannya profesiinoho movlennia u maibutnikh fakhivtsiv aviatsiinoi haluzi: dys. ... d-ra ped. nauk: 13.00.02. / Kovtun Olena Vitaliivna. – Odesa, 2013. – 533 s.
4. Pavlenko O.O. Formuvannya komunikatyvnoi kompetentsii fakhivtsiv mytnoi sluzhby v systemi nepevnoi profesiinoi osvity: dys. ... d-ra ped. nauk: 13.00.04 / Pavlenko Olena Oleksandrivna. – Dnipropetrovsk, 2010. – 560 s.
5. Smelikova V.B. Pidhotovka maibutnikh sudnovodiiv do profesiino-oriietovanoho spilkuvannia zasobamy keis-tekhnolohii :dys. ... kand. ped. nauk: 13.00.04 / Smelikova Viktoriia Borysivna. – Kherson, 2017. – 305 s.
6. Vocanegra-Valle A. Global markets, global challenges: The position of Maritime English in today's shipping industry. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: <https://www.researchgate.net/publication/262177083>
7. Horck J. A maritime safety challenge and its impact on maritime education and training / J. Horck // Maritime Policy and Management. – 31 (1). – 2013. – P. 15 – 29.
8. Hork J. Communication skills are vital to safe ship operations / J. Hork // Alert! The International Maritime Human Element Bulletin. – 2005. – No 6. – P. 3.
9. Koester T. Methods and Means for Analysis of Crew Communication in the Maritime Domain / T. Koester, R. Pyne // The Archives of Transport. – Vol. XVII. – 2005. – P. 32 – 45.
10. Safety and Shipping Review 2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : URL: <http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/Shipping-Review-2015.pdf>

УДК 378.147: 51(043)

DOI 10.31652/2415-7872-2020-64-106-111

ПІДГОТОВКА МАЙБУТНЬОГО ВЧИТЕЛЯ ДО ВИКОРИСТАННЯ СУЧАСНИХ НАВЧАЛЬНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ПОЧАТКОВОМУ КУРСІ МАТЕМАТИЧНОЇ ОСВІТИ

Г. І. Непомняца, orcid.org/0000-0002-5148-2105

У статті розглянуто підготовку майбутнього вчителя до використання сучасних навчальних технологій у початковому курсі математичної освіти. Зазначено, що основою технологічного забезпечення підготовки майбутнього вчителя початкової освіти є доцільне використання сучасних навчальних технологій, які створюють умови для вільного доступу до інформації та ефективного формування професійних компетентностей. Окреслено, які