

РАЗВИТИЕ КОММУНИКАТИВНОГО ПОТЕНЦИАЛА СТУДЕНТОВ ТРАНСПОРТНОГО ВУЗА

Быстрое развитие и усложнение техники ведет к возрастанию роли человека в управлении технологическим процессом на производстве, в энергетической системе, на транспорте. Работа оператора в системе «человек – машина» приобретает все большее значение. Изучение и рационализация труда человека за пультом управления должны проводиться вместе с изменением подхода к профессиональной подготовке специалистов в системе профессионального образования. На транспорте главными субъектами процесса перевозки грузов и пассажиров являются оператор и диспетчер. Оператор на транспорте – специалист, управляющий движущимся транспортным средством (пилот, машинист локомотива, капитан плавательного средства), диспетчер – специалист, регулирующий работу операторов транспортных средств, предоставляющий им необходимую информацию, отдающий команды и отвечающий на запросы экипажей. Взаимодействие между ними осуществляется с помощью речевой коммуникации, которая является главной составной частью перевозочного процесса. Крупные аварии и катастрофы на транспорте последних лет часто связаны с недостаточно развитыми коммуникативными навыками операторов и диспетчеров. Кроме того, актуальность проблемы подтверждается проводимой на железнодорожном транспорте реформой, связанной с улучшением качества перевозочных услуг, разработкой новых подходов к повышению квалификации кадров [Реформирование ... , 2002].

Роль иностранного языка в профессиональной подготовке специалистов-транспортников сегодня обусловлена усилением ориентации профессиональной деятельности на международные стандарты [Буланкина, 1997]. Свободное владение речевым профессиональным репертуаром включает наполняющую русский язык иноязычную

профессиональную лексику, поэтому элементы билингвальной обеспечивают адекватную степень речевой свободы специалиста. Профессионализм проявляется в свободном оперировании понятиями и предполагает развитую профессиональную речь, не допускающую двусмысленности толкований, использования одного термина в разных значениях [Салехова, 2005].

Сегодня под культурой речи подразумевают не только владение языковыми нормами произношения, ударения и словоупотребления, соблюдение грамматических и стилистических норм или умение использовать выразительные языковые средства, но и правильное их применение в профессиональных ситуациях.

В Российской Федерации основная образовательная программа подготовки инженеров по организации перевозок и управлению на транспорте разрабатывается на основе государственного образовательного стандарта [2000]. При изучении дисциплины «Иностранный язык» она предусматривает: а) овладение основными особенностями стиля произношения, характерного для сферы профессиональной коммуникации; б) лексическим минимумом в объеме 4 000 лексических единиц общего и терминологического характера; в) грамматическими навыками, обеспечивающими коммуникацию общего характера без искажения смысла при письменном и устном общении; г) основными грамматическими явлениями, характерными для профессиональной речи; д) пониманием диалогической и монологической речи в сфере бытовой и профессиональной коммуникации, чтением текстов по широкому и узкому профилю специальности и др. Увеличивающийся рост международных перевозок, открытие границ, вступление России в международное информационно-образовательное пространство требует повышения уровня языковой профессио-

нальной подготовки и более высокого коммуникативного потенциала будущих специалистов транспорта. Для раскрытия содержания понятия «коммуникативный потенциал» рассмотрим его семантику.

Российский энциклопедический словарь дает следующее определение: «Потенциал (лат. *potentia* – сила) – источники, возможности, средства, запасы, которые могут быть использованы для решения какой-либо задачи, достижения определенной цели; возможности отдельного лица, общества, государства в определенной области» [2000]. В соответствии с решаемой в нашем исследовании задачей под потенциалом личности мы понимаем ее совокупную способность к тому или иному виду деятельности.

«Коммуникация (лат. *communis* – делаю общим, связываю, общаюсь) – 1) путь, сообщение, связь одного места с другим, 2) общение, передача информации от человека к человеку, взаимная передача и восприятие при помощи языка некоторого мыслительного содержания» [Там же].

Итак, исходя из вышеизложенного, под коммуникативным потенциалом специалиста транспорта мы понимаем интегральную характеристику личности, показывающую ее способности и возможности восприятия, анализа, обработки и передачи языковой информации в процессе выполнения профессиональной деятельности по управлению перевозками.

Сложившаяся модель подготовки инженера в транспортном вузе не всегда позволяет соединить в целостную систему профессиональную и языковую подготовку и сформировать глубокое осознание конечных целей изучения иностранного языка. В настоящее время во многих вузах применяются различные программы и курсы «Английский для специальных целей» [Смирнова, 1995; Маковская, 2000].

Проблемами профессиональной коммуникации, коммуникативной компетентности, коммуникативной культуры специалистов занимались многие отечественные и зарубежные педагоги и психологи, такие как Л. С. Выготский, А. А. Леонтьев, И. А. Зимняя, Л. С. Зникина, В. И. Карасик, Н. Е. Булонкина, Н. Н. Соловьева, А. А. Вербицкий, Э. Майер, О. Я. Гойхман и др. Однако нам не встретилась работа, где бы в комплексе рассматривался вопрос

проектирования и создания интегрированного курса и технологии его реализации в реальной практике с целью развития коммуникативного потенциала специалистов транспорта.

Проведенный анализ психолого-педагогической литературы показал, что одним из компонентов коммуникативного потенциала является языковая подготовка. Она осуществляется на основе максимальной интеграции учебных дисциплин, которые в отдельности не развивают в должной степени навыков профессионального речевого взаимодействия, позволяющих быстро извлекать из иностранных источников информацию и использовать ее для совершенствования производственных действий. Наш взгляд, основу такой подготовки составляет педагогический инструментарий. Он включает в себя интегрированный курс «Иностранный язык для профессионального взаимодействия специалистов транспорта», технологию и научно-методическое сопровождение (рис. 1)

Интегрированный курс «Иностранный язык для профессионального взаимодействия специалистов транспорта» представляет собой самостоятельный целостный курс, в структуру которого входят учебные дисциплины «Иностранный язык» и «Управление на транспорте». Их синтез обогащает содержание технической подготовки гуманитарным компонентом и дает более высокий уровень развития коммуникативного потенциала будущих специалистов транспорта. Кроме того, наш подход ориентирован на понимание обучающимися целей изучения иностранного языка в вузе и переход от узкого технократического образования к образованию, позволяющему субъекту профессиональной деятельности жить и работать в условиях открытого общества и рецезптивного многоязычия.

При разработке интегрированного курса мы учитывали специфику деятельности специалиста-транспортника. Она выражается в том, что транспортное производство обладает существенными особенностями. Значительная часть средств транспортного производства не стационарна, а способна к перемещению (локомотивный и вагонный парк, транспортный флот, парк автомобилей и самолетов), причем в процессе производства эта активная часть, называемая

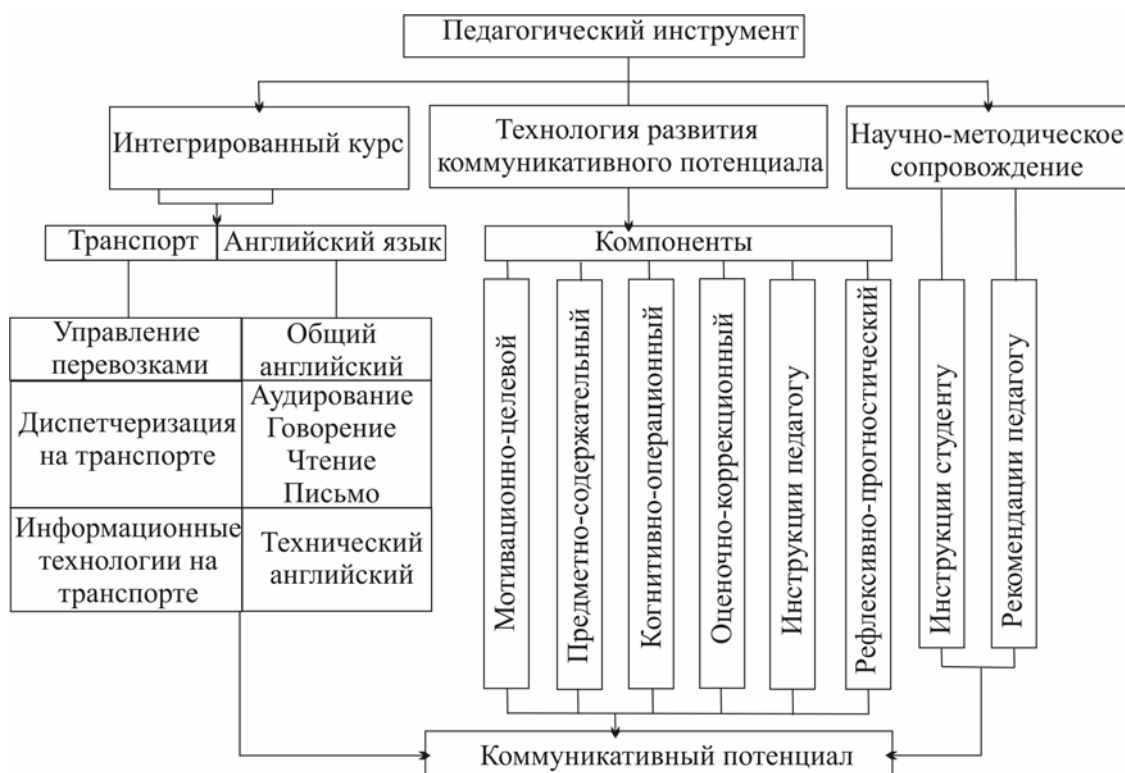


Рис. 1. Структура инструментария развития коммуникативного потенциала специалистов транспорта

подвижным составом, функционирует в разнообразных режимах и организационных формах. Управление подвижными средствами производства на транспорте много сложнее, чем, например, управление стационарным станочным оборудованием в машиностроении. Технические средства транспорта пространственно разобщены и функционируют в сетях большой протяженности – от сотен до нескольких тысяч километров, и в то же время технологически тесно связаны друг с другом. Эта исключительная и характерная для транспорта «связность», с одной стороны, позволяет в процессе управления маневрировать его производственными мощностями, быстро и эффективно перемещать их на тысячи километров; с другой стороны, вынуждает создавать и поддерживать в рамках каждого вида транспорта огромные и плохо используемые резервы перевозочных способностей.

Специфической особенностью транспорта является также и то, что он представляет собой систему повышенной опасности. Это требует от работников транспорта оперативного принятия решений и осуществления немедленных действий. Кроме того, на работу транспорта оказывают влияние гео-

графические, природно-климатические условия. Высокий динамизм перевозочного процесса, высокие скорости сообщения требуют от персонала постоянного текущего контроля над ситуацией, высокой оперативности, самостоятельности и ответственности за результаты работы экипажей транспортных средств. Этим определяется особое отношение к психофизиологическим качествам и индивидуально-типологическим особенностям персонала диспетчерских служб, к летному составу, к машинистам поездов и другим категориям работников [Громов, 2003].

Перевозка грузов и пассажиров на огромные расстояния предъявляет повышенные требования к координации действий работников транспорта и транспортной техники для обеспечения непрерывности перевозочного процесса. В решении этой важной общетранспортной задачи особая роль принадлежит водителям транспортных средств и диспетчерскому аппарату – на железнодорожном, воздушном и водном транспорте. Этот персонал должен обладать рядом особенностей, например, повышенным вниманием, хорошим здоровьем и др. Профессии оператора, диспетчера требуют определенного склада мышления,

особых личностных качеств и высокого коммуникативного потенциала [Стрелков, 2001].

Поскольку целью нашего исследования является решение проблемы развития коммуникативного потенциала специалистов транспорта, а конкретно операторов транспортных средств и диспетчеров, то рассмотрим особенности профессионального общения этих специалистов. Двусторонний обмен информацией осуществляется опосредованно, через радиосвязь. Данный вид коммуникации имеет свои особенности. Устное общение проводится на базе лексико-терминологических «заготовок», речевых клише, использование которых обязательно в соответствии с требованиями ведения радиопереговоров [Правила..., 1981]. Подобные правила определяют порядок ведения радиосвязи: особенности использования специальной и неспециальной лексики, характер и стиль коммуникации, специфику построения высказываний, а также тематику последних. Кроме того, здесь присутствуют и элементы спонтанности, особенно в нестандартных ситуациях. В целом радиобмен можно охарактеризовать как продукт диалогового общения. В связи с этим мы рассматриваем радиобмен как дискурс (процесс), противопоставляя его тексту как продукту речевой деятельности. Дискурс есть сложное коммуникативное явление, включающее текст и контекст, необходимый для понимания текста. Контекст есть экстралингвистические знания о мире, мнения, установки, цели адресата, отношения коммуникантов. Текст, по мнению С. А. Борисовой, принимается как статический «...продукт языкового речевого сознания субъекта, детерминированный потребностями общения и предполагающий определенное воздействие на собеседника / читателя согласно замыслу автора» [Борисова, 1997].

В функциональном плане текст радиобмена – иерархически организованные речевые акты, объединенные в высказывания диалогического плана. Диалог как форма речевого общения подразумевает перемежающиеся формы взаимодействия, сравнительно быструю смену акций и реакций взаимодействующих индивидов. Устно-разговорная диалогическая речь строится в соответствии с принципом экономии. Сле-

довательно, специфической чертой высказываний в сфере радиобмена является лаконичность. Диалог не предполагает зрительного восприятия коммуникантов, т. е. в нем отсутствует восприятие невербальной речи (мимики, жестов, телодвижений и др.). Возможные радиопомехи не всегда позволяют воспринимать интонационный рисунок высказывания. Следствием такого положения является особое внимание к тексту и слову как его единице.

Термин остается главной и доминирующей единицей при специализированном общении. Однако в общении специалистов используются и единицы профессионального просторечия, эквивалентные терминам, и единицы общего языка, используемые в качестве связующих элементов для специальных единиц.

В целом, коммуникация в системе радиобмена характеризуется следующими параметрами:

- лаконичность, однозначность, четкость;
- относительная свобода построения высказываний;
- типовая «фразеология», подразумевающая максимальное использование стандартных слов и фраз, четкое и ясное произношение, избегание многословия в стандартных условиях;
- использование нестандартных языковых единиц в нестандартных ситуациях;
- строгая тематическая направленность содержания;
- преимущественное использование однословных терминологических единиц и двухкомпонентных терминологических словосочетаний;
- в качестве коммуникативных целей текста выступают: информирование (сообщение), запрос, контроль, реализуемый в команде либо запрете;
- при ведении радиобмена в обычных условиях общению присуща стилистическая нейтральность, отсутствие эмоционального отношения к событиям, достигаемые за счет использования терминов;
- дискурс нестандартного характера отличается стилистическими приемами, обозначающими возникновение эмоциональной окраски, выразительности и уменьшением дистантности, характерной для стандартных



Рис. 2. Структура коммуникативного потенциала специалиста транспорта

зованной коммуникации [Акимов, Солнышкина, 2004].

Коммуникативный потенциал специалистов транспорта складывается из следующих компонентов: психофизиологическая способность принимать, анализировать, хранить и передавать информацию; лингвистические способности воспринять и передать информацию в языковой форме (овладение формами и правилами родного и иностранного языка); профессиональные знания (терминология); индивидуальные способности к развитию, совершенствованию, самоконтролю.

Выявленные нами характерные черты деятельности специалистов учтены при построении интегрированного курса и технологии, обеспечивающих развитие коммуникативного потенциала. Под интегрированным курсом мы понимаем целостную информационно-образовательную среду, обеспечивающую развитие коммуникативного потенциала будущих специалистов транспорта.

Наш опыт показал, что для решения вышеназванных задач важным вопросом является отбор и структуризация содержания интегрированного курса «Иностранный язык для профессионального взаимодействия специалистов транспорта», проектирование и создание технологии его реализации в реальной педагогической практике с целью развития коммуникативного потенциала студентов транспортного вуза.

При разработке интегрированного курса мы опирались на теории развивающего обучения, поэтапного формирования умственных действий, модульного обучения,

естественного отбора, применяемые в контексте обучения иностранным языкам.

Целью этого курса мы определили владение билингвальной профессиональной терминологией, развития коммуникативного потенциала речевого профессионального взаимодействия в условиях рецептивного многоязычия. Это определило дидактическую задачу – отобрать содержание обучения и организовать профессионально-ориентированный педагогический процесс.

Для реализации поставленной цели и решения выдвинутой задачи мы отобрали систему принципов, детерминированных взаимозависимостью языковой подготовки со сферой профессиональной деятельности. Мы опирались на следующую систему принципов: мультидисциплинарного подхода и усиления межпредметных связей; профессиональной направленности знаний; взаимодействия образовательной среды и лингвистической креативности обучающегося; рационального соотношения известной и новой информации; принцип иерархии усвоения языковых структур; роли родного языка при обучении иностранному языку.

При изучении интегрированного курса для развития коммуникативного потенциала мы комплексно использовали следующие методы: “максимальной реализации возможностей”, отложенной устной практики, когнитивно-кодовый, коммуникативно-ориентированный [Lewis, Hill 1995]. Раскроем кратко суть этих методов.

Метод максимальной реализации возможностей (Total Physical Response Method) предоставляет период молчания в течение

первых десяти часов обучения. Обучающиеся получают задания на английском языке, занимаются аудированием и чтением в условиях односторонней коммуникации. Этот метод тесно связан с методом отложенной устной практики (Delaying Oral Practice), когда обучающиеся отвечают только письменно. Аудирование, чтение и письмо без говорения на начальном этапе обучения повышает мотивацию, что, в свою очередь, снижает психологические барьеры при коммуникации.

Когнитивно-кодовый метод (Cognitive-code method) претендует на естественность коммуникации, но содержит обучение формальным языковым знаниям. Метод основан на предпосылке, что умения должны предшествовать естественному применению языка. Под умениями здесь понимаются осознанные знания. Обучающийся на начальном уровне может строить предложения на новом языке с помощью заученных правил и сознательного их применения. Усвоенные лингвистические знания позволяют обучающимся, которые не доверяют своим подсознательным способностям, чувствовать себя более уверенно и удовлетворять свою любознательность в области языка. Они получают удовлетворение своих образовательных запросов при точном использовании языковых структур.

Коммуникативно-ориентированный метод предусматривает устную коммуникативную деятельность на протяжении всего занятия. Подготовительные формальные виды работы выполняются внеаудиторно и самостоятельно. При необходимости консультаций предусмотрен индивидуальный вариант работы преподавателя с обучающимся. В аудитории обучающиеся могут отвечать как на английском, так и на русском языке, постепенно переходя от ограниченно двусторонней к полной двусторонней коммуникации на английском языке. Каждый обучающийся сам принимает решение, когда заговорить на английском языке, руководствуясь своей самооценкой. Непринужденность атмосферы взаимодействия в аудитории и профессиональная направленность содержания обучения создают установку на успех и достижение цели.

Обучение с помощью интегрированного курса предполагает как стандартные, так и специально созданные средства обучения. Они включают рабочую программу интег-

рированного курса и методические указания к ней, модель структуры деятельности обучающихся, стандартные учебники английского языка, написанное автором специальное учебное пособие на английском «Railway Engineering», методические указания к нему, профессиональные англоязычные журналы «Railway Gazette International», «International Railway Journal», «MetroReport», «A Railway Gazette Yearbook», «Ci-tyrail International», «World Tunnelling» и т. д. Автором создается компьютеризованная программа для автоматизированного тестирования полученных языковых и коммуникативных навыков. Предлагаемые средства обучения ориентированы на формирование устойчивых знаний английского языка для закрепления информации по специальности. Это формирует систему знаний для профессиональной деятельности одновременно на двух языках, конкретизируя сами языковые знания и предмет профессиональной подготовки инженера транспорта.

Под технологией мы понимаем педагогическую систему, обеспечивающую развитие коммуникативного потенциала и включающую в себя мотивационно-целевую, предметно-содержательную, когнитивно-операциональную, оценочно-коррекционную, рефлексивно-прогностическую компоненты.

Организационными формами для применения спроектированной технологии мы определили аудиторные занятия под руководством преподавателя и самостоятельные занятия.

Научно-методическое сопровождение включает инструкции студенту по самостоятельной работе с учебным пособием, автоматизированным практикумом и системой автоматизированного тестирования, а также рекомендации преподавателю по реализации технологии.

Для реализации педагогического инструментария в реальной образовательной практике нами выявлен комплекс дидактических условий. Под ними мы понимаем совокупность взаимосвязанных мер, необходимых для проектирования и создания педагогического инструментария и его использования с целью развития коммуникативного потенциала будущих специалистов транспорта. Дидактические условия включают операциональную, мотивационную и

рефлексивную готовность педагогов к использованию технологии; постановку диагностируемой цели обучения; разработку интегрированного курса для создания языковой образовательной среды; адаптацию содержания обучения к уровню подготовки обучающихся; разработку и создание технологии развития коммуникативного потенциала студентов транспортных вузов; соблюдение логики дидактического процесса; организацию мониторинга педагогического процесса.

Разработанный нами педагогический инструментарий был использован в процессе обучения в Сибирском государственном университете путей сообщения. Его применение позволило повысить уровень коммуникативного потенциала студентов.

Список литературы

- Акимова О. В., Солнышкина М. И.* Типология дискурса в профессиональной коммуникации // Актуальные проблемы теории коммуникации: Сб. науч. тр. СПб.: Изд-во СПбГПУ, 2004.
- Борисова С. А.* Смысловое восприятие. Темпоральная вариативность читательских проекций художественного текста. Ульяновск, 1997.
- Буланкина Н. Е.* Языковой бум и культура общения // Образование и наука на пороге третьего тысячелетия: Тез. докл. Междунар. конгр. Изд. 2, доп. Новосибирск: Ин-т филос. и права СО РАН, 1997. Т. 2.
- Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования.* Направление подготовки дипломированного специалиста 653400 – «Организация перевозок и управление на транспорте». М., 2000.
- Громов Н. Н.* Менеджмент на транспорте. М.: Изд. центр «Академия», 2003.
- Маковская Т. П.* Профессионально-направленное обучение студентов гуманитарного факультета английскому языку. Проблемы прикладной лингвистики. Пенза, 2000.
- Правила и фразеология радиообмена между экипажами воздушных судов и диспетчерами службы движения гражданской авиации.* М., 1981.
- Реформирование железнодорожного транспорта: политика кадрового обеспечения.* М.: УМК МПС России, 2002.
- Российский энциклопедический словарь.* М.: Изд-во «Большая российская энциклопедия», 2000.
- Салехова Л. Л.* Билингвальная предметная компетенция: модель и уровни реализации // Высш. образование сегодня. 2005. № 11.
- Смирнова О. О.* Развитие иноязычных коммуникативных умений на факультете журналистики // Лингвистика на исходе XX века: итоги и перспективы: Тез. междунар. конф. М.: МГУ, 1995.
- Стрелков Ю. К.* Инженерная и профессиональная психология. М.: Изд-во «Высш. шк.», 2001.
- M. Lewis, J. Hill.* Practical Techniques for Language Teaching // Language Teaching Publications. L., 1995.

Материал поступил в редколлегию 20.05.2006