

УДК 378.1

DOI <https://doi.org/10.32840/1992-5786.2019.67-1.39>

Т. В. Дніпровська

кандидат педагогічних наук,
доцент кафедри філології та видавничої справи
Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського

Р. М. Кантемирова

старший викладач кафедри філології та видавничої справи
Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського

ПЕДАГОГІЧНА ТЕХНОЛОГІЯ ФОРМУВАННЯ КОМУНІКАТИВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ МАЙБУТНІХ ІНЖЕНЕРІВ АВТОТРАНСПОРТУ

У статті обґрунтовано педагогічну технологію формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів автотранспорту в навчальному процесі. Головною метою технології визначено досягнення високого рівня розвитку основних компонентів комунікативної компетентності майбутніх інженерів і забезпечення керованості цього процесу. Запропоновано спецкурс «Основи формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів автомобільного транспорту».

Констатовано, що розроблена технологія формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів автотранспорту поєднує основні три рівні – науковий, теоретико-методичний і практико-педагогічний. Зазначено, що вона являє собою сукупність найбільш доцільних і методично скомпонованих навчальних способів, прийомів, форм підготовки, принципів і правил застосування, послідовних технологічних дій щодо досягнення поставлених цілей підготовки, інтегральним результатом якої має бути сформованість комунікативної компетентності. Така технологія включає характеристики об'єкта проектування, таксономію завдань, педагогічні умови, етапи навчально-виховного процесу, форму проекту навчально-виховного процесу (програма, де відображено зміст, форми, порядок діяльності), систему форм, методів, засобів реалізації навчально-виховного процесу, критерії продуктивності навчально-виховного процесу. Вона складається з головних взаємопов'язаних компонентів: організаційно-технологічного та дидактичного. Запропоновано зміст технології, який уміщено в робочу програму розробленого спецкурсу.

Під час розроблення технології особливого значення надано питанню проектування кейсів. Запропоновано етапи методичної діяльності викладача під час проектування кейсів, етапи навчальної діяльності студентів під час роботи із цими кейсами. Частковою експериментальною перевіркою підтверджено ефективність розробленої технології.

Ключові слова: майбутні інженери, комунікативна компетентність, кейс-метод, педагогічна технологія формування комунікативної компетентності.

Постановка проблеми. Сучасний етап соціально-економічного розвитку України характеризується тим, що на промислових підприємствах різних галузей економіки насамперед потрібен ерудований інженер-фахівець, що має високий рівень професійної компетентності, інноваційний тип мислення, здібності до швидкого опанування новою технічною інформацією, готовий до управління підлеглими та колективами, здатний самоактуалізуватися в професійній діяльності, співпрацювати з іноземними колегами [1, с. 107]. Нова парадигма української освіти також підкреслює пріоритетне значення підготовленості фахівця, прояв його як особистості та професіонала, компетентного й глибокоосвіченого у своїй галузі знань [2, с. 54].

Проведений нами аналіз рівня розвитку професійно важливих якостей працівників інженерних спеціальностей підприємств показує, що на багатьох автопідприємствах інженерами проявляється стереотипність у вирішенні професійних

та управлінських ситуацій під час спілкування з колегами, з іноземними партнерами, що означає недостатній рівень сформованості комунікативної компетентності під час навчання у закладі вищої освіти (далі – ЗВО), відсутність прагнення до професійного й особистісного вдосконалення в цій сфері, досягнення більш високих результатів у праці, а також суттєво зумовлює плінність кадрів на підприємствах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика діяльності інженерів як керівників колективів давно привернула до себе увагу вчених у зв'язку з потребами практики на промислових підприємствах. Різні наукові аспекти підготовки професійних керівників розглядаються в роботах менеджерів, педагогів, психологів, економістів (В. Безбородий, Л. Влодарська-Зола, Ю. Ємельянов та ін.), проблеми формування управлінської культури, управлінських умінь і навичок – у роботах С. Мельникова, Л. Сергєєва та ін.

В дисертаціях України останніх років досліджувалися такі аспекти цієї важливої проблеми: теорія і практика підготовки майбутніх фахівців аграрної галузі до управлінської діяльності (В. Свистун), підвищення управлінської компетентності керівників навчальних закладів (Р. Вдовиченко, О. Зайченко та ін.), теоретичні й методичні основи підготовки інженера у вищому навчальному закладі до майбутньої управлінської діяльності (О. Романовський, Т. Гура), підвищення управлінської компетентності військових керівників (О. Бойко, Т. Мацевко та ін.).

Аналіз проблем підготовки майбутніх інженерів у ЗВО для роботи на підприємств автотранспорту (далі – АТ) показав, що їхня комунікативна компетентність перебуває сьогодні на недостатньому рівні. Інженери зазнають труднощів під час налагоджування контактів, аналізу та аргументування власних позицій, вибору оптимальних варіантів взаємодії, розуміння позиції інших працівників, підтримання спілкування з колегами, у корегуванні власної поведінки під час вирішення виробничих ситуацій, оцінювання власних можливостей і поведінки в спільній роботі.

Метою статті є обґрунтування педагогічної технології формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів АТ в навчальному процесі ЗВО та її часткова експериментальна перевірка.

Виклад основного матеріалу. Сьогодні під час вивчення іноземних мов частіше дотримуються такого підходу, згідно з яким комунікативна компетенція складається з лінгвістичної компетенції, що означає здатність розуміти, створювати необмежену кількість правильно побудованих речень за допомогою засвоєних правил, їх поєднання; з вербально-когнітивної або предметної компетенції, яка означає здатність обробляти, групувати, запам'ятовувати, в разі потреби актуалізувати в пам'яті знання, фактичні дані, застосовуючи мовні позначення; з вербально-комунікативної компетенції, що означає здатність урахувувати під час мовленнєвого спілкування контекстуальну доречність мовних одиниць; з метакомпетенції – полягає в розумінні та знанні понятійного апарату, аналізу й оцінюванні засобів мовленнєвого спілкування [3, с. 129]. Комунікативну компетентність Т. Вольфовська [4, с. 15] розглядає як необхідний людині рівень сформованості досвіду, умінь і навичок міжособистісної взаємодії, щоб успішно функціонувати в суспільстві з урахуванням власних здібностей і соціального статусу. Ми погоджуємося із цією авторкою та пропонуємо педагогічну технологію формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів АТ в навчальному процесі ЗВО, яка б урахувувала також й іншомовний бік спілкування таких фахівців.

Технологічний підхід сьогодні досить популярний у педагогіці (В. Беспалько, Г. Селевко, Д. Чернилевський та ін.). Під час обґрунтування змісту педагогічної технології формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів АТ нами враховано такі аспекти:

- інженери АТ щодня забезпечують функціонування й розвиток підприємства, спираючись на основні функції управління, принципи, закономірності, механізми виробничої сфери; засобом здійснення цього є мова, комунікативні навички й уміння;
- управлінський вид діяльності зумовлює необхідність міцного знання загальної теорії та практики комунікації, основ іншомовного спілкування, культури й основних стилів управління тощо;

- інженеру вкрай необхідно знати наукові основи ефективної комунікації та взаємодії між людьми, особливості й технології здійснення;

- структурно комунікативна компетентність інженера АТ складається з таких компонентів: мотиваційного, когнітивного, операційно-діяльнісного, емоційно-вольового й особистісного компонентів.

Головна мета технології – це досягнення високого рівня розвитку основних компонентів комунікативної компетентності майбутніх інженерів АТ та забезпечення гнучкості й керованості цього процесу. Структурні компоненти дидактичного процесу: цільовий, стимулювально-мотиваційний, змістовий, операційно-діяльнісний, контроль-регулювальний, оцінно-результативний і суб'єкт-суб'єктний (В. Ягупов) [5, с. 355]. Спроектована нами педагогічна технологія поєднує такі основні три рівні – науковий, теоретико-методичний і праксеологічний.

Науковий рівень передбачав аналіз і застосування професійної педагогіки, яка досліджує та обґрунтовує цілі, зміст і методи професійної освіти і проектує педагогічні процеси у ЗВО.

Теоретико-методичний рівень дав змогу визначити ієрархію цілей, змісту, методів, методик, засобів та організаційних форм підготовки майбутніх інженерів АТ.

Праксеологічний рівень полягав у практичній реалізації розробленої технології, результатом якої є сформованість їхньої комунікативної компетентності.

Педагогічна технологія формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів АТ являє собою сукупність найбільш доцільних і методично скомпонованих навчальних способів, прийомів, форм підготовки, принципів і правил застосування, послідовних технологічних дій щодо досягнення поставлених цілей їхньої професійної підготовки, інтегральним результатом якої в цьому випадку має бути сформованість комунікативної компетентності. Така технологія включає характеристику об'єкта проектування, таксономію завдань, педагогічні умови, етапи навчально-ви-

ховного процесу, форму проекту навчально-виховного процесу (програма, де відображено зміст, форми, порядок діяльності), систему форм, методів, засобів реалізації навчально-виховного процесу, критерії продуктивності навчально-виховного процесу [6, с. 432]. Вона включає 2 головні взаємопов'язані компоненти: організаційно-технологічний і дидактичний.

Головною метою цієї технології є формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів АТ через виконання кейсів, що відображають комунікативні функції інженерів АТ на виробництві, включають професійні завдання проблемного характеру, розвивають основні якості особистості студента. Такі завдання реалізуються під час позааудиторної роботи студентів під час викладання тем розробленого спецкурсу, що включає систему інформаційно-виховного впливу особистості науково-педагогічного працівника на особистість студента, застосування переваг мультимедійних засобів навчання, активну самостійну навчальну роботу.

Зміст технології втілено в робочу програму спецкурсу, яка вміщує 2 навчальні модулі (40 годин, із них 10 – самостійна робота). Спецкурс «Основи формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів автомобільного транспорту» складався з трьох частин. Перша частина – теоретична, спрямована на оволодіння студентами системою знань щодо поняття, сутності, складників комунікативної компетентності інженера АТ.

Друга частина – практична, спрямована на формування в студентів практичних умінь і навичок вирішення проблемних професійних ситуацій шляхом тренінгів, рольових ігор, відпрацювання кейсів, що склалися з двох блоків: перший – українською мовою, другий – англійською мовою.

У третій частині 10 годин відводилася на самостійну роботу студентів під керівництвом викладача. Для поглиблення знань студентів були розроблені завдання творчого характеру, які мали інженерний підтекст, що розкривався під час спілкування за ролями в ситуаціях проблемного характеру.

Для проектування й використання професійно-орієнтованих завдань визначено вимоги до них: повно охоплювати зміст професійної підго-

товки майбутніх інженерів; розвивати ціннісну та мотиваційну сфери студентів під час навчання; формувати творчі підходи до розв'язання завдань, професійне мислення як суб'єктів комунікації; стимулювати студентів до самостійної роботи й пошуку нових методів розв'язання виробничих завдань; забезпечувати щільний зв'язок теоретичного матеріалу та практичних завдань, що пропонуються студентам.

Під час розроблення технології особливого значення надано питанню проектуванню кейсів. Досвід використання кейс-методу в навчанні майбутніх інженерів засвідчив, що він викликає такі психолого-педагогічні ефекти:

- підвищує рівень знань студентів загалом;
- підвищує ефективність використання ними понять і їх розуміння;
- удосконалює навички студентів читання іноземною мовою (професійна тематика) й обробки інформації;
- учить їх взаємодіяти в команді й виробляти колективні рішення;
- розвиває творче мислення студентів;
- розвиває їхні навички публічних виступів і проведення презентації;
- розвиває вміння студентів вести дискусію, аргументувати відповіді, що сприяє розвитку мови без спирання на лінгвістичні шаблони;
- дає їм змогу повноцінно планувати самостійну роботу;
- дає викладачам змогу диференційовано підходити до планування різних рівнів складності завдань.

Діяльність викладача під час проектування завдань кейса для студентів передбачала такі етапи: 1 етап – формулювання навчальної мети. На цьому етапі визначалося місце кейса в структурі навчального курсу, виявлялися знання, уміння й навички, що необхідні для успішного опанування.

2 етап – побудова програмної карти кейса. Карта складається з опису або певних тез, які втілюються в тексті. Це основа кейсу, яка включає інформацію, деталі для вирішення проблеми на виробництві: а) позначаються дійові особи, дії, надається їх характеристика; б) описується ситуація та умови; в) указуються елементи середовища й зовнішні фактори, що впливають.

Таблиця 1

Зміст етапів технології формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів автотранспорту

Проблемно-предметна фаза			Ціннісно-регуляційна фаза		Контрольна фаза
установчо-мотиваційний етап	змістово-пошуковий етап	контрольно-смісловий етап	адаптивно-перетворювальний етап	системно-узагальнювальний етап	контрольно-рефлексивний етап
Теоретичний блок			Практичний блок		
Теми 1, 2, 3	Тема 4	Тема 5	Практичні заняття, семінари, рольові та ділові ігри		Підсумкова ділова гра

3 етап – збирання інформації в обраній системі (повнота, об'єктивність, достатність, достовірність, ризикованість або екстремальність).

4 етап – побудова моделі ситуації та дій студента згідно з обраним жанром.

5 етап – діагностика створеного проекту й ефективності кейса. Тут НПП кафедр проводять навчально-методичний експеримент, призначений перевірити ефективність кейса, що має професійно-комунікативне спрямування.

6 етап – упровадження кейса в практику навчання студентів університету.

Діяльність студента під час роботи з кейсом включала на 1 етапі: постановку мети, завдань, пред'явлення студентам зразків виконання завдань, первинний аналіз умов виконання завдання; на 2 етапі: моделювання ситуацій, що ускладненні різними факторами впливу під час професійної діяльності на підприємствах АТ; на 3 етапі: колективну демонстрацію студентами виконаних завдань на практичних заняттях, оцінювання викладачем методів і правильності їх розв'язання. Найбільш ефективними визначено такі методи, як аналіз конкретних виробничих ситуацій, вирішення ситуаційних завдань, виконання індивідуальних завдань за різними рівнями складності; ігрові методи, ділова гра.

У попередньому дослідженні нами виокремлено критерії (мотиваційний, когнітивний, операційно-діяльнісний, емоційно-вольовий та особистісний) і показники комунікативної компетентності майбутніх інженерів АТ. На основі критеріїв і показників подано змістові характеристики рівнів сформованості такої компетентності (низький, середній, високий); обрано, відповідно до рівнів, шкалу оцінювання.

Часткова експериментальна перевірка проводилася в Кременчуцькому національному університеті імені Михайла Остроградського зі студентами 3 курсу спеціальності «274 Автомобільний транспорт». На завершальному етапі дослідження зі студентами двох груп - ЕГ (26 осіб) і КГ (24), яка не залучалася до спецкурсу та формувальної роботи, було проведено контрольні зрізи й ділову

гру «Комунікація». Перші результати показали, що високого рівня сформованості комунікативної компетентності в ЕГ досягли 26% студентів, у КГ – 15%. Кількість студентів із низьким рівнем сформованості комунікативної компетентності в КГ – 28%, в ЕГ – 15%. Чисельність студентів ЕГ, які демонструють середній рівень сформованості такої компетентності, – 59%, у КГ – 57%. Отже, кількісні та якісні показники експериментальної групи суттєво перевищують показники контрольної групи, що можемо пояснити впливом розробленої нами технології.

Висновки і пропозиції. Отже, педагогічна технологія формування комунікативної компетентності майбутніх інженерів АТ є більш ефективною, ніж традиційна система. У подальшому планується впроваджувати результати науково-дослідної роботи в навчальний процес підготовки майбутніх інженерів АТ.

Список використаної літератури:

1. Днепровская Т.В. Подготовка инженеров автотранспорта к профессиональной деятельности. *Известия Южного федерального университета : научно-педагогический журнал*. 2013. № 6. С. 107–117.
2. Каньковський І.Є. Інженерно-педагогічна діяльність та її складові. *Проблеми інженерно-педагогічної освіти*: збірник наукових праць. 2015. № 21. С. 53–42.
3. Мамчур Л.І. Мовна і комунікативна компетентність особистості: суть і характерні ознаки. *Педагогічні науки*. Херсон : Видавництво ХДУ, 2014. Вип. 42. С. 128–134.
4. Вольфовська Т. Комунікативна компетентність молоді як одна із передумов досягнення життєвої мети. *Шлях освіти*. 2001. № 3. С. 13–16.
5. Ягупов В.В. Військова дидактика : навчальний посібник. Київ : ВПЦ «Київський ун-т», 2000. 400 с.
6. Селевко Г.К. Энциклопедия образовательных технологий : в 2 т. Москва : Народное образование, 2006. Т. 2. 816 с.

Dniprovska T., Kantemyrova R. Pedagogical technology of formation the communicative competence among future automobile transportation engineers

The article substantiates the pedagogical technology of forming the communicative competence of future automobile transportation engineers in the educational process. The main goal of the technology is to achieve a high level of development of the basic components of communication competence among future engineers and to ensure the controllability of this process. The special course "Fundamentals of Formation of Communicative Competence of Future Automobile Transportation Engineers" is offered.

It has been stated that the developed technology of formation the communicative competence among future automobile transportation engineers combines three main levels: scientific, theoretical and methodological, practical. It has been stated that it represents a set of the most expedient and methodologically arranged educational methods, techniques, forms of training, principles and rules of application, consistent technological actions to achieve the training goals set, the integral result of which should be the formation of communicative competence. Such technology includes the following: characterization of the object of the project, taxonomy of tasks, pedagogical conditions, stages of the educational process, the form of the project of educational process (the program which reflects the content, forms, the way of activity), system of forms, methods, means of implementation of educational and pedagogic process, the performance criteria of the educational process. It consists of the main interconnected components: organizational technology and didactic ones. The content of technology that is implemented in the working program of the developed special course is offered.

In the development of the technology the particular importance is given to the issue of cases projection. The stages of the teacher's activity while cases projection are offered, as well as the stages of students' activity during work with these cases. The experimental verification of the effectiveness of the technology developed is confirmed partially.

Key words: *future automobile transportation engineers, communicative competence, case method, pedagogical technology of forming communicative competence.*