АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ГУМАНИТАРНЫХ НАУК И МЕЖКУЛЬТУРНОЙ КОММУНИКАЦИИ:

язык, культура, образование и экономика

Материалы Первой международной научно-практической конференции Санкт-Петербург,

29–30 апреля 2020 г.

Санкт-Петербург
2020

Министерство Транспорта Российской Федерации
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации»

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ГУМАНИТАРНЫХ НАУК И МЕЖКУЛЬТУРНОЙ КОММУНИКАЦИИ:

язык, культура, образование и экономика

Материалы Первой международной
научно-практической конференции
Санкт-Петербург,
29–30 апреля 2020 г.

Электронное издание

Санкт-Петербург 2020

ББК 60.84
А43

Рецензенты:
Доктор педагогических наук, профессор
Т.А. Ромм
(Новосибирский государственный педагогический университет)

Доктор экономических наук, профессор
Е.В. Будрина
(Санкт-Петербургский национальный университет
информационных технологий, механики и оптики)

Редакционная коллегия:
В.И. Петрищев, д.п.н., проф. (отв. ред.)
А.В. Губенко, д.э.н., проф.
Т.П. Грасс, д.п.н., доц.
Н.А. Лебедева, к.и.н., доц.
М.Н. Глазун, к.п.н., доц.
М.В. Жехрова, к.п.н., доц.
Н.А. Сухова, к.п.н., доц.

А43 **Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук и межкультурной коммуникации:** язык, культура, образование и экономика: материалы Первой международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 29–30 апреля 2020 г. / отв. ред. В.И. Петрищев; ред. кол.; СПбГУГА. – С-Петербург, 2020. – 456 с.

ISBN 978-5-4334-0481-6

Предназначается студентам, магистрантам, аспирантам, специалистам и молодым ученым, преподавателям, осуществляющим научно-исследовательскую деятельность в области проблем языка, культуры, образования и экономики в России и за рубежом в сфере гражданской авиации и других отраслях экономики, а также всем, кого интересуют вопросы профессиональной социализации, межкультурной коммуникации.

ISBN 978-5-4334-0481-6

© Санкт-Петербургский
государственный университет
гражданской авиации, 2020

Мудрость межкультурного взаимодействия заключается в том, чтобы не спешить с умозаключениями, когда люди делают, на ваш взгляд, что-то странное. Подыгрывайте им, пока не поймете эту культуру.

Гарри Триандис

Уважаемые читатели!

Перед вами первый выпуск сборника международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук и межкультурной коммуникации: язык, культура, образование и экономика», подготовленный совместно кафедрой № 7 «Языковой подготовки» и кафедрой № 17 «Экономика». В современных условиях тематика данной конференции становится особо востребованной. Мы ожидали довольно большое количество иностранных гостей, которые проявили заинтересованность к этой конференции, но, к сожалению, появившийся китайский коронавирус, охвативший практически все страны мира, включая Россию, внес в повестку конференции кардинальные изменения и ее пришлось отменить. Однако отечественные авторы и авторы зарубежных стран, которые планировали принять участие в этой конференции, заранее прислали свои статьи и нам удалось создать электронный сборник. В нем представлен ряд секций.

Первая секция «Теория и методика преподавания английского языка в обучении авиационных специалистов» акцентирует внимание на социальном заказе, предъявляемом обществом к современному авиаспециалисту, который должен обладать навыками, умениями и уровнем знаний профессионального английского языка, чрезвычайно важного для безопасности полетов.

Во *второй секции «Обучение иностранным языкам и межкультурной коммуникации: теория и практика»* раскрывается роль иностранного языка в межкультурной коммуникации, направленной на развитие всех культур, предупреждение конфликтов, установление добрососедских отношений между странами.

Третья секция «Социализация молодежи в условиях глобализации и информационного пространства в России и за рубежом» рассматривает сценарий феномена социализации, который является ключевым в любом обществе и научной сфере и представляет особую значимость непосредственно для самого индивида, поскольку все люди мечтают успешно социализироваться в своем обществе.

Четвертая секция «Современная экономика и управление в XXI веке: проблемы, реалии, перспективы» рассматривает попытки государства создать конкурентную среду для достижения высокого качества жизни и анализирует современный этап экономического развития многих стран мира, характеризующийся возрастанием роли транспорта, превращающегося в межотраслевой комплекс, определяющий состояние всей экономики, образ жизни населения любой страны.

Выражаем надежду, что представленные материалы не оставят вас равнодушными и найдут практическое применение.

Будем признательны за отзывы, касающиеся содержания сборника.

В.И. Петрищев,
доктор педагогических наук, профессор,
профессор кафедры № 7 «Языковой подготовки»
СПбГУГА

СЕКЦИЯ 1.

ТЕОРИЯ И МЕТОДИКА ПРЕПОДАВАНИЯ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА В ОБУЧЕНИИ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

УДК 881.111.1

Н.А. Лебедева

Альтернативная реальность контактного обучения авиационному английскому языку молодых авиаспециалистов в университете гражданской авиации

Аннотация. В статье рассматривается вопрос альтернативного − дистанционного обучения студентов авиационного вуза в условиях новой реальности. Представлены технологии и электронные платформы, их позитивная сторона и существующая реальность. Проанализирована реальная действительность с учетом международного положения – «Состояния-2019-nCoV». Предложена альтернативная реальность развития компетентностно-ориентированного подхода в условиях самоизоляции студентов.

Ключевые слова: SARS-CoV-2, авиационный английский язык, компетентностно-ориентированный подход, e-learning, m-learning, авиаспециалисты, электронные технологии.

N.A. Lebedeva

An alternative reality of teaching Aviation English face-to-face to future aviation professionals at the University of Civil Aviation

Abstract. The article analyzes teaching students at an aviation university using an alternative method, which is online teaching, in the new reality. It discusses digital tools and platforms, as well as their positive sides and the current situation taking into account the issues associated with the 2019–20 coronavirus pandemic which have arisen in the world. It proposes an alternative method of developing the principles of competency-based learning in the context of students' self-isolation.

Keywords: SARS-CoV-2, online teaching, Aviation English, competency-based approach, e-learning, m-learning, aviation professionals, digital platforms.

Актуальность рассматриваемого вопроса, поставленного накануне на конференции по совершенствованию обучения английскому языку в учебных заведениях гражданской авиации и тестирования по шкале ИКАО, прошедшей 4−5 марта 2020 года в Москве, на сегодняшний день встала еще острее.

Конференция состоялась на высоком уровне в Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиации), где на вопросы совершенствования обучения английскому языку в учебных заведениях гражданской авиации и тестирования обратил внимание не только заместитель руководителя Росавиации Алексей Новгородов, но и замглавы Росавиации Олег Сторчевой.

Эксплуатанты, руководители департаментов Росавиации, заведующие кафедрами языковой подготовки и иностранных языков учреждений гражданской авиации, представители авиационных учебных центров АУЦов, преподаватели

высших и средних специальных учебных заведений, представители образовательных организаций, а также ведущие специалисты и эксперты в области авиационного английского языка отметили, что назрела необходимость изменения подхода к сложившейся системе языковой подготовки в учебных заведениях гражданской авиации, имеющейся на текущий момент, пилотов и диспетчеров, а также иных авиационных специалистов для производства. Конференция приняла во внимание важный аспект безопасности полетов, который зависит именно от уровня владения английским и авиационным английским языком диспетчеров и пилотов. Назрела необходимость постоянного взаимодействия с эксплуатантами, учитывая изменяющиеся потребности мирового рынка и его тенденции в повышении уровня по обеспечению безопасности полетов, а следовательно, уровня качества английского языка диспетчеров и пилотов в Российской Федерации.

Говоря об изменении подхода к обучению авиационному и английскому языку, многие специалисты утверждали, что необходимость движения к e-learning и к m-learning в высших учебных заведениях необходима не только для достижения эффективности обучения, но и для реализации в университетской среде оптимальной образовательной модели, а именно организации персональной учебной среды. Учитывая, что современный образовательный подход зависит от скорости передачи информации, а также ее качества и типов каналов, многие рассчитывали в российской действительности, что плавный переход к образовательным мобильным платформам, сервисам и мобильным инструментам, медиатехнологиям реализует самые перспективные в образовательном плане педагогические модели e-m-learning с дальнейшим описанием их особенностей реализации в университетской среде.

Цифровое обучение рассматривается как e-learning с помощью мобильных устройств, точнее, подразумевается использование мобильной технологии как по отдельности, так и совместно с другими информационно-коммуникативными технологиями для организации учебного процесса вне зависимости от места и времени [2; 3]. В реальном классе университета ГА это сочетание позволяет достигать эффективности при контактной работе с авиаспециалистами. В документе № 9835 AN/453 «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком» выделен факт, что авиационный английский язык профессионально не однороден. Это значит, что в языковую подготовку входит довольно широкая область различных ситуаций, которые могут включать в себя все ситуации использования языка представителями различных профессий: летными экипажами, инженерами, коммерческим персоналом, техниками, и т.д., работающими в сфере гражданской авиации – самолетостроении, техническом обслуживании воздушных судов, полетной деятельности, управлении воздушным движением, организации полетов, эксплуатации аэродромов, обслуживании пассажиров и пр. [5, п. 3.2; 6]. Поэтому преподаватели при контактной работе в помощь берут дополнительные технологии открытых электронных ресурсов, такие как Web.2.0, которые весьма активно помогают освоить лексику как общего английского языка, так и авиационного. Приветствуется технология ментальных карт − *mindmapping*. Она используется для общего и авиационного английского языка. Студенты сами проявляют активность в использовании данной технологии, чем автоматически пополняют своими материалами электронные кабинеты. В дальнейшем данный материал используется на других занятиях при необходимости. Кроме этого, студентам по авиационному английскому языку даются самостоятельные задания на составление кроссвордов с использовани-

ем ресурса *nitforyou.com*. Для электронных конспектов мы предлагаем нашим студентам поработать в *HelpNDoc*, что позволяет им фиксировать инструкции (это касается CBT – технического английского языка), документации в форматах CHM-файлов, HTML-файлов и, соответственно, PDF. В дальнейшем эту технологию обучающиеся используют не только для создания личного тематического словаря по авиационному английскому языку, но и для создания рефератов по другим дисциплинам специальностей, а затем и дипломных работ. *HelpNDoc* позволяет эффективнее работать с другими документами, структурировать время и распределять необходимые источники информации в нужной последовательности. Когда необходима групповая или парная работа по подготовке к коллоквиуму, предлагается использовать *www.emaze.com* – сервис, позволяющий создавать мультимедийные презентации, он отличается от простой презентации возможностью встраивать абсолютно любые существующие мультимедийные объекты с динамическими переходами и имет современный дизайн. Представленные в статье использующиеся технологии – это только малая часть технологий, которые помогают в контактной работе при изучении авиационного английского и общего языка.

Однако дата 16.03.2020 [1] четко разделила обучение внутривузовской системы **до** и **после** не только на российской территории, но и за рубежом. Коронавирусная инфекция SARS-CoV-2 – пандемия, охватившая весь мир, как процесс глобализации, заставила войти в альтернативную реальность университетского пространства, персональную учебную среду студентов, общества и мира в целом. Актуален вопрос, как дальше должно быть выстроено обучение с учетом поставленных задач конференции по совершенствованию обучения английскому языку в учебных заведениях гражданской авиации и тестирования по шкале ИКАО.

Реальный жизненный эксперимент на практике доказал, что не все преподаватели готовы к таким альтернативным видам занятий – дистанционному обучению в режиме самоизоляции, хотя и в Университете ГА размещена платформа «Личный кабинет» *lk.spbguga.ru*, что представляет собой подобие технологии Moodle, но с очень ограниченными возможностями.

Реальность выявила действительно слабые места существующей системы в целом, которые также обсуждались на конференции в Москве. Если ранее ее можно было компенсировать практикой, то сегодня мы выявили следующие негативные моменты: не все опытные преподаватели, являющиеся высококвалифицированными специалистами по тестированию ИКАО, смогли освоить дистанционное обучение; не все филиалы ГА располагают инструкциями дистанционного обучения, хотя бы по имеющимся технологиям «Личных кабинетов»; преподавателей в сложившейся жизненной ситуации можно разделить по категориям: первая – преподаватели «нового поколения», умеющие в совершенстве работать с цифровыми технологиями, для которых не составляет труда объединить группы в чатах (видеочатах) и работать с дистанционной системой, но не имеющие достаточного опыта, например в преподавании фразеологии радиообмена; вторая – преподаватели, которые имеют представление о цифровых технологиях, но которым требуются разъяснения глубокого порядка; третья – преподаватели, в совершенстве владеющие авиационным английским языком, но абсолютно не имеющие представления о цифровых технологиях; четвертая – преподаватели, имеющие большой опыт в авиационном английском и знакомые с цифровыми технологиями, но абсолютно не мотивированные к работе в вынужденном дистанционном режиме; пятая – преподаватели, которые имеют и опыт в авиационном языке, и знания

цифровых технологий, но не имеют в условиях самоизоляции необходимых технических средств для ведения обучения в дистанционном режиме. Кроме того, существующая реальность выявила негативные моменты административного характера. Несмотря на оперативность всех существующих департаментов ГА, Указ от 05.03.2020 №12-УМ о режиме повышенной готовности для нераспространения коронавируса, где есть строки: «С 26 марта до 14 апреля вводится обязательный домашний карантин для жителей старше 65 лет» [6], выявил, что в СПбГУГА большая часть, а именно почти 85 % профессорско-преподавательского и административного состава, являются такими людьми. Вышеупомянутую часть анализа мы оставим другим специалистам.

Касательно языковой подготовки компетентностно-ориентированный подход к обучению авиационного и общего английского языка является доминантой системы высшего профессионального образования, поэтому необходимо продолжение обучения на контактной основе, нельзя ограничиваться прикреплением заданий для студентов, разработанных в «читабельном» контенте. Кафедра языковой подготовки проанализировала сложившуюся реалистичную картину и предложила следующую альтернативную реальность контактного обучения общему и авиационному английскому языку молодых авиаспециалистов: 1. Более жесткие дисциплинарные меры, направленные в сторону как обучающихся, так и преподавателей, по нерушимой системе «Расписание» преподаваемых дисциплин с 16.03.2020 по 26.03.2020 оказались весьма эффективными. Кафедра № 7 установила и наладила систему общения «преподаватель – „личный кабинет“ – студент». Был осуществлен жесткий контроль к отчетности преподавателей в данной ситуации, что помогло по инерции сохранить систему нерушимости

«Расписания», где весь преподавательский состав оставил IP-след не только на платформе СПбГУГА, но и на других открытых электронных платформах. Небольшой перерыв с 28 марта по 06 апреля 2020 года не должен, но может привести к отрыву и отставанию от программ преподаваемых дисциплин при условии отсутствия самодисциплины и эффективного time management. 2. Кафедра, кроме *lk.spbguga.ru*, перешла на использование следующих эффективных платформ, сохраняя компетентностно-ориентированный и коммуникативный подходы в обучении: а) система Skype давно известна, но ее минус − это не всегда четкая и непрерывная связь, что не совсем удовлетворяет необходимым потребностям, и не всегда бесплатный контент, однако существует множество других платформ, которые ничем не хуже, а иногда и лучше Skype. Кафедра предложила более удачную систему Zoom. Это сервис для проведения видеоконференций и онлайн-встреч. Его положительной стороной является то, что к видеоконференции можно прикрепить до 20 и более человек, и при этом качество сигнала на порядок выше, чем у системы Skype. Минус платформы в том, что она может запросить оплату, но только через 40 минут, однако это не помеха. Можно сделать 10-минутный перерыв и снова подключиться к коммуникации. Еще один минус − студенты могут только рисовать на виртуальной доске, но очередной плюс − преподаватель может включать демонстрацию своего экрана, где может показать все необходимые материалы, презентации, аудио- и видеофайлы и тут же это обсудить, а также передать управление студенту(ам); б) предлагаемый бесплатный сервис WebRoom еще легче в обращении. Здесь даже не нужно загружать программное обеспечение, необходима только ваша электронная почта, чтобы зайти в конференц-зал и пригласить таким же образом тех пользователей, которым надо быть в определенный час;

в) дополнительно используем технологии Web.2.0, которые во многом мотивируют студентов на изучение английского языка; г) учитывая, что студентам необходимо проходить контрольные точки на проверку их знаний, кафедра работает в Google-формах. Всем известная система, которая позволяет быстро и четко протестировать студентов и мгновенно выдать результат. Положительные стороны: общаясь онлайн на видеоконференции на одной из платформ, вы, не отключаясь от видеосвязи, даете QR-код, где студенты сразу со своих гаджетов проходят по ссылке и попадают в тестирующую систему Google-форму по тому же авиационному английскому языку или фразеологии радиообмена. В тесте предусмотрено и видео на 2–3 минуты, и аудирование, где системой автоматически установлено аудирование, например, только один или два раза, а также определено количество минут, отведенное на весь тест. Преподаватель может контролировать тест и сразу прокомментировать ошибки, которые автоматически определяются и приходят сразу студенту на его почту; д) ни для кого не секрет, что социальная сетьVK также удобна для общения со студентами, но ограничена в видеочате. Сеть удобна для проверки домашних заданий или самостоятельной работы; е) мессенджер WhatsApp мы используем для студентов очной и заочной форм обучения – мгновенно группе рассылаем контент, или аудирование, или видеофайл, который может обсуждаться здесь же в группе. Проверка правописания и грамматики. Если студент ошибается при написании какого-либо слова, то система автоматически его исправляет, предлагая верные варианты, и в дальнейшем студент во второй, третий раз уже запоминает это слово. Индивидуальный видеочат позволяет развивать коммуникативные навыки студента и прочее; ж) DrawChart рекомендуем студентам для командной работы, где можно создавать процессы из блоков, тегов и прочее.

Альтернативная реальность контактного обучения авиационному английскому языку еще требует доработок и систематизации. Как пример такой систематизации можно привести портал РЦОКОиИТ [7].

Выводы. 1. В условиях жесткой самоизоляции ни один преподаватель, да и собственно любой другой человек, не готов полностью перейти на дистанционное общение, несмотря на эффективность цифровых технологий. Цифровые технологии эффективнее для языковой подготовки авиаспециалистов в сочетании с контактными аудиторными часами, живым общением с преподавателем. 2. Обучающиеся не в полной мере осознают катастрофичность положения реальной действительности. Неправильно распределяя свое время (time management) и не выходя на контакт, они обрекают себя на неполноценные знания. 3. Общество не готово принять действительность, осознать состояние, в котором мы «застыли» сегодня. Остаются открытыми вопросы: как долго будет такое общение? как быть, если режим самоизоляции продлится?

Библиографический список

1. URL: http://www.masu.edu.ru/press/coronavirus/22145-prikaz-206-ob-ot-16-03-2020-g-o-novykh-merakh-po-preduprezhdeniyu-rasprostraneniya-koronavirusnoy-in.

2. Попова Н.В., Одинокая М.А. Современные технологии интерактивного обучения в многопрофильном вузе / М-во образования и науки Российской Федерации, Санкт-Петербургский политехнический ун-т Петра Великого Санкт-Петербург: Изд-во Политехнического ун-та, 2016. 257 с.

3. Geddes S.J. Mobile learning in the 21st century: benefit for learners. InKnowledgeTreee-journal. 2004. Vol. 30. № 3. P. 214–228.

4. Шлямова А.А. Специфика профессионально-ориентированной языковой подготовки в авиационном вузе // Международный научно-исследовательский журнал. 2016. № 9-4 (51). С. 111–113.

5. URL: http://dspk.cs.gkovd.ru/library/data/9835_cons_ru.pdf

6. URL: https://www.glavbukh.ru/art/99410-ukaz-sobyanina-o-koronaviruse-poslednyaya-redaktsiya-ot-23-marta-2020-goda

7. URL: Региональный центр оценки качества образования и информационных технологий. do2.rcokoit.ru

УДК 881.111.1

О.В. Кузнецова

Вопросы формирования иноязычной предметной медиатехнологической компетенции в авиационном вузе

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы иноязычного обучения студентов авиационного вуза, термин «медиатехнологическая / информационная компетенция». Представлены понятие о предметно-языковом интегрированном обучении, о методике CLIL, понятие «иноязычная предметная медиатехнологическая компетенция», рассмотрены этапы ее формирования, роль медиатехнологий в ПЯИО.

Ключевые слова: иноязычная предметная медиатехнологическая компетенция, CLIL, медиатехнологии, критерии формирования компетенции.

V.O. Kuznetsova

The process of multimedia professional content foreign language competency formation in aviation university

Abstract. The paper under consideration is devoted to the multimedia professional content foreign language competency formation. The terms CLIL, multimedia competency and its role in multimedia professional content foreign language competency formation are under consideration.

Keywords: multimedia professional content foreign language competency; CLIL, multimedia technologies; competency formation criteria.

Процессы глобализации, происходящие в современном мире, оказывают огромное влияние на все явления в обще-

ственной жизни любого государства. Необходимо отметить следующее: 11 марта Всемирная организация здравоохранения объявила о пандемии новой коронавирусной инфекции COVID-2019, вспышка которой была впервые зарегистрирована 31 декабря 2019 года в г. Ухань, Китай. Обеспечение санитарно-эпидемиологического благополучия посредством мер по профилактике и снижению рисков распространения COVID-2019 является сейчас главной задачей для всех. Новацией последнего времени является перевод всех образовательных учреждений Российской Федерации на дистанционное обучение. Как видно, обучение студентов информационно-телекоммуникативным, медиатехнологическим навыкам и умениям, т.е. формирование у обучающихся медиакомпетенции, является жизненно важным и необходимым.

Согласно Л.А. Сабировой, концепция «Life long Learning» («Образование длиною в жизнь»), которая представлена информационной платформой XXI века, предполагает применение медиатехнологий в парадигме междисциплинарности в процессе обучения иностранному языку. Это направление в образовании реализуется как «образование для будущего», «опережающее образование» [4].

В октябре 2016 года правительством был утвержден приоритетный проект «Современная цифровая образовательная среда в Российской Федерации». Характеристика «приоритетный» показывает, какое значение придает государство развитию проекта. В апреле 2017 года рассматриваемый нами проект был внесен в государственную программу «Развитие образования на 2013–2020 годы». Постановлением Правительства от 12 октября от 2017 года № 1242 государственная программа «Развитие образования» переводится на механизм проектного управления. В новой редакции госпрограммы определены основные цели: качество образования; доступность образования; онлайн-образование.

В настоящее время совершенно очевидно, что каждому студенту для осуществления обучения необходимо использовать современные электронные ресурсы для записи, хранения и воспроизведения информации.

Реализация такого направления учебного процесса основана на: «…творческом внедрении современных информационных технологий обучения» [1]. Автор также отмечает, что медиатехнологии изменяют методику изучения увеличивающегося уровня знаний и позволяют проводить точную оценку и самооценку образовательного процесса и полученных знаний, и навыков.

В данной статье рассматриваются вопросы формирования иноязычной предметной медиатехнологической компетенции (далее − ИМПК), ее важной составной части – медиатехнологической / информационной компетенции.

Как мы видим, обществу необходимы компетентные авиаспециалисты, владеющие медиатехнологиями и английским языком в профессиональной сфере. Таким образом, в образовательной системе происходит активное развитие ПЯИО, то есть: «обучение иностранному языку в рамках изучения конкретной предметной области – content language integrated learning (CLIL) – предметно-языковое интегрированное обучение» [2]. Термин CLIL был введен Д. Маршем в 1994 году [6, с. 32]. По мнению автора, данный термин подразумевает ведение процесса обучения следующим образом: ряд дисциплин или определенные изучаемые темы в контексте данных дисциплин преподаются и изучаются на иностранном языке. Как считает автор, данное понятие подразумевает процесс обучения, когда дисциплины или определенные темы преподаются и изучаются на иностранном языке. Таким образом, достигается реализация нескольких поставленных задач: 1) изучить контент учебной дисциплины; 2) изучить иностранный язык [6]. Под медиатехноло-

гической / информационной компетенцией мы понимаем деятельность, связанную с необходимостью роста уровня информационных знаний, умений, навыков работы с мультимедийной информацией и возможностью использовать ее в профессиональной деятельности, т.е. логичным представляется вопрос о расширении понятия «информационная компетенция» – знания в теории и практике о новых методах работы с информацией и форматах подачи контента. Медиатехнологии в настоящее время применяются как важное средство формирования информационной компетенции, что указано в ФГОС. По мнению О.А. Никитенко, «умение пользоваться современными информационными технологиями заявлено при формировании компетенций как результатов обучения» [3, с. 48].

На современном этапе развития методики обучения (ПЯИО) иностранным языкам с применением медиатехнологий основной целью обучения становится формирование языковых компетенций и общих компетенций. Формирование данных компетенций мы считаем невозможным без процесса интеграции мультимедиатехнологий в учебный процесс.

Из вышеизложенного следует вывод, что в современном педагогическом образовании прочное место заняли мультмедиатехнологии, которые предоставляют возможность использовать разные каналы подачи информации (текст, графика, звук, анимации, видео) и одновременно дополнять друг друга.

В диссертационном исследовании В.А. Садыковой [5, с. 9] определены психолого-педагогические особенности применения информационных технологий (медиатехнологий) в процессе подготовки специалистов в высшей школе. Исходя из концепции этого исследования, можно сделать следующие выводы:

– обучение иностранному языку и будущая профессиональная деятельность наравне друг с другом определяют методы подготовки специалистов и использование медиасредств в процессе обучения;

– подготовка специалистов с использованием медиатехнологий реализуется с учетом важности дидактических принципов для определенной профессиональной дисциплины и иностранного языка;

– структура подготовки с использованием медиатехнологий включает в себя информационно-технологический и социально-профессиональный иноязычный блоки.

Формирование **иноязычной предметной медиатехнологической компетенции** представляет собой *интегрированный процесс научения / овладения знаниями, умениями, навыками учебной дисциплины АА Я и специальных авиационных дисциплин и общедеятельностными и профессиональными умениями и способностями в компетентностной модели педагогического процесса и методических приемов обучения, основанных на ПЯИО с применением медиатехнологий.*

В решении задачи формирования у студентов структурных компонентов ИПМК выделяется шесть этапов, которые определяются критериями составляющих ее компетенций. Критерии представлены в таблице.

Критерии овладения компонентами содержания ИПМК

Этапы формирования ИПМК	Критерии сформированности; компонент содержания ИМПК
1	2
Мотивационный	Развитость потребности в самореализации и саморазвитии в профессии авиаспециалиста
Информационный	Сформированность информационных навыков работы с мультимедийной информацией и возможности ее использования в профессиональной деятельности

Окончание табл. 1

1	2
Целеполагания	Развитость направленности, организации и активности в позитивном отношении к учебной деятельности, ее успешности по овладению авиационной специальностью
Когнитивный	Владение знаниями и пониманием фонетических, орфографических особенностей ААЯ, лексико-грамматическим минимумом, характерным для профессионального диалогического общения
Деятельностный	Сформированность умений в использовании лексико-грамматических речевых средств и навыков для решения коммуникативных задач в диалогической речевой деятельности в общедеятельностном и профессиональном общении. Сформированность навыков, связанных с осмыслением и оценкой профессионально значимой информации и реализации личностного потенциала в процессе профессионального становления. Сформированность навыков работы с различными информационными системами, медиатехнологическими формами иноязычного, предметного и профессионального обучения. Учебная деятельность студентов, направленная на выполнение поставленных задач модуля профессионального учебного курса: решение кейс-задач междисциплинарной и профессиональной направленности
Рефлексивный	Готовность к постоянной оценочно-рефлексивной и коррекционной деятельности относительно успешности формирования собственной ИПМК

Резюмируя сказанное, можно утверждать, что методика ПЯИО с использованием медиатехнологий организовывает обучение, которое обеспечивает переход, трансформацию учебно-познавательной деятельности в профессиональную.

Анализ работ Никитенко О.А., Ворониной И.В., Поповой Н.В. и др. показал, что готовность и умение обучающихся применять электронные ресурсы для дальнейшего повышения качества знаний ИЯ, а также для формирования своей профессиональной сферы являются результатом сформированности медиатехнологической / информационной компетенции.

Таким образом, мы можем утверждать, что глубина и адекватность интеграции медиатехнологических / информационных, предметных / профессиональных, иноязычных / лингвистических детерминант в результатах обучения в авиационном вузе реализует их будущую успешную профессиональную деятельность.

Библиографический список

1. Водопьянова М.Ю. Дидактическое обеспечение информационных технологий обучения в профессиональном образовании: дис. ... канд. пед. наук. Краснодар: РГБ, 2006. 170 с.

2. Ганиханова М.Б. Методика обучения английскому языку студентов технического направления на основе медиатехнологий // Проблемы науки. 2019. № 1 (134). С. 60−63.

3. Никитенко О.А. Формирование интегративной основы обучения иностранному языку в магистратуре неязыкового вуза посредством информационно-коммуниационных технологий: дис. …канд. пед. наук. СПб., 2013. С. 48.

4. Сабирова Л.А., Сабирова Л.В. Информационно-коммуникативные технологии и английский язык – инноваци-

онный вектор в непрерывном образовании // Образование через всю жизнь: непрерывное образование в интересах устойчивого развития. 2011. № 9. С. 361−363.

5. Садыкова В.А. Психолого-педагогические особенности использования информационных технологий в подготовке специалистов в высшей школе: автореф. дис. … канд. пед. наук. Казань, 2006. С. 9.

6. Marsh D. Content and Language Integrated Learning: The European Dimension - Actions, Trends and Foresight Potential. Cambridge University Press, 2002. P. 32.

УДК 629.058

A.Yu. Prokopovich, N.A. Lebedeva

Research of the need to implement the dynamic airspace configuration in the Russian Federation

Abstract. The paper presents the reasons of implementation necessity of dynamic airspace structure in the Russian Federation as an example of one of the air traffic management centers. Air traffic data allows forecasting the intensity and efficiency of air traffic in airspace. The results of calculations based on experiment data are described.

Keywords: air traffic, structure, intensity, efficiency, forecast.

Annual air traffic increase is obvious and is determined by the needs of people to move. Therefore, it is known that aviation is not only the fastest kind of transport but also the safest one. Last years actual air traffic data prove it. Is unlimited air traffic increase possible? Theanswerіscontroversial.

In each government, there are own air traffic management rules and own airspace structure. Talking about the Russian Federation, according to Russian laws [5], [6], it can be concluded that there is a strict airspace configuration in Russia. All flights must be carried out strictly along the airwaysand crossing the state border is approved just across the corridor. All these above-mentioned factors influence on the efficiency of airspace usage because air traffic controllers cannot permit crews to reduce the flight time and provide more orthodromic trajectory.

Therefore, airspace configuration must be flexible tool that helps pilots to get from departure to destination quicker and more economical.To sum up, it is impossible to limit airspace usage necessity, especially such factor as airspace structure. For

example, a stable increase of air trafficfor last 6 years was noticed in Saint Petersburg as shown in Fig. 1.

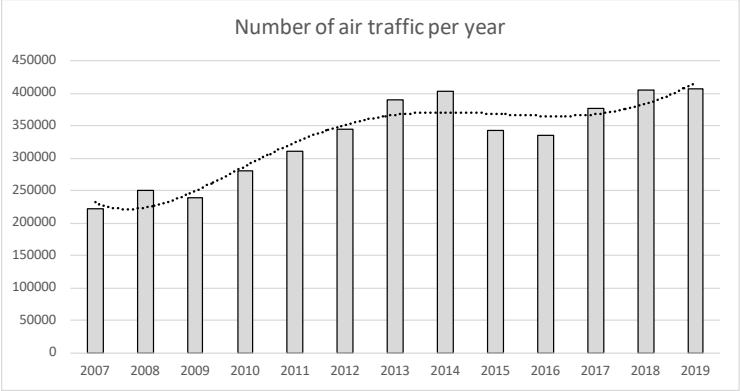
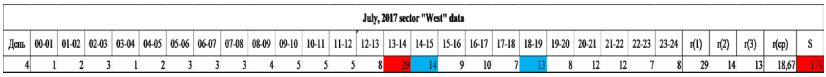


Figure 1. Air traffic volumein Saint Petersburg

Figure 1 presents air traffic intensity in Saint Petersburg over the period from 2007 to 2019, it increases and falls, but nowadays is steadily growing. It should be noted that a significant fall in annual intensity was determined after 2014.This fact was probably connected with closure of air conveyance with Ukraine.

The enlargement of the Saint Petersburgair traffic management center is expected to be done in 2021, and the sectors of Murmansk, Vologda, Arkhangelsk and Syktyvkar will be joined. However, the most intense sectors are around Saint Petersburg because of arrival traffic to the northern capital, as well as Vologda because it has a border with Moscow zone.Since these zones have a rather complicated airspace structure [3] with multiple conflicting points, this airspace structure will not be able to satisfy the increasing flight needs of users, especially with a further increase in air traffic intensity.

In research [2], for Saint Petersburg air traffic control center,conducted in 2019, the coefficient tables allowing making the forecast of flight intensity were obtained using the methodology [1]. The distribution of served aircraft by hours of a day for several months in various sectors (Fig. 2) and the distribution of served aircraft by days of a month from 2013 to 2019 in various sectors (Fig. 3) were used as the initial data of the study.



July, 2017 sector "West" data																													
День	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	r(1)	r(2)	r(3)	r(ср)	S
4	1	2	3	1	2	3	3	3	4	5	5	5	8	29	14	9	10	7	15	8	12	12	7	8	29	14	13	18,67	174

Figure 2.The distribution of served aircraft by hours of the day (example)

Year	Sector	Month	July
2015	"North"	M	7423
		S	265
		λ	34
	"South-East"	M	9 414
		S	337
		λ	31
	"South-West"	M	4 094
		S	161
		λ	24
	"West"	M	2 545
		S	110
		λ	29
	"Petrozavodsk"	M	3 281
		S	134
		λ	26
	"Velikiye Luki"	M	5 927
		S	219
		λ	29

Figure 3. The distribution of served aircraft by days of the month (example)

The analytical dependences of the extrapolation of flight intensity over time were formed for each sector of each month.

According to the obtained formulas,the coefficients of uneven distribution of aircraft by the hours of a day and by days of a month were determined.They were summarized in reasonable tables presented in the paper [2].The methodology [1] presents some typical values of the coefficients, which cannot be used for forecasting, since the probability of incorrect extrapolation is high. That is why it is necessary to use the developed tables specifically for the Saint Petersburg center in order to avoid sharp inaccuracies in the calculations.

Based on the peak value of the flight intensity per hour in the sectors of Saint Petersburg center (44 aircraft / hour), the value for 2020 (48 aircraft / hour) can be predictedusing the developed tables.

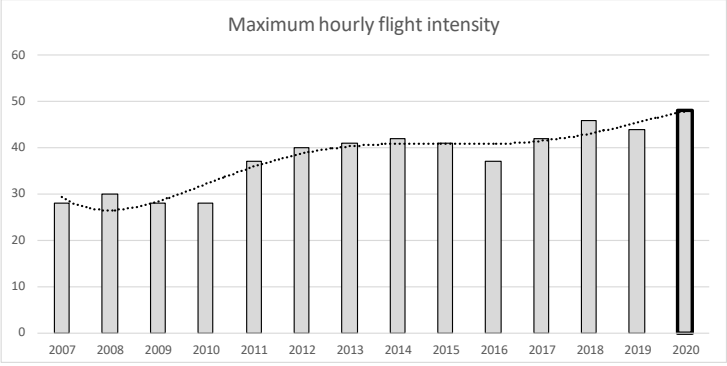


Figure 4. Maximum number of served aircraft per hour per year with a forecast up to 2020

It should be mentioned that the obtained value exceeds the value of the permissible capacity when working with two air traffic controllers [4] that is unacceptable.According to the statistics obtained in the "North-West Air Navigation" branch, the number ofmaintained aircraft increases annually from five to fifteen percent, therefore, it can be assumed that the controllers with such airspace structure will not be able to satisfy all the flight needs of users. To

prevent this situation, it is necessary to create a flexible tool such as dynamic airspace configuration. Controllers will be able not only to maintain more flights and to do it at the proper safety level, but also to reduce the flight time for crews not only in sector but also in general, from departure to destination.

References

1. Design methods for organizing airspace. Guidelines for the implementation of coursework on the topic "Evaluation of the effectiveness of Airspace organization in the area of responsibility of the traffic service"/ V.I.Alyoshin, V.V.Kupin, A.V.Plyasovskikh. SPb: University of Civil Aviation 2007. 23 p.

2. Explanatorynotetothefinalqualificationwork "Developmentofrecommendationsonthe methodology for assessing the expected intensity of aircraft flows in the area of responsibility Saint Petersburg area control center" / A.Yu.Prokopovich. University of Civil Aviation 2019. 90 p.

3. Aeronotical Information Publication in Russian Federation. [Electronic source]. Access mode: www.caiga.ru

4. Declared sector capacity. [Electronic source]. Access mode: https://www.gkovd.ru/edinaya-sistema-orvd/zayavlennaya-propusknaya-sposobnost-organov-ovd/

5. Decree of the Governmentof the Russian Federationof. March 11. 2010. № 138 "On approval Federal Rules "Airspace Use in Russian Federation"[Electronic source]. Access mode: http://base.garant.ru/ HYPERLINK "http://base.garant.ru/197839/"197839 HYPERLINK "http://base.garant.ru/197839/"/

6. Ministry of Transport order of November. 25. 2011. № 293. "On approval of the Federal Aviation Rules "Organization of air traffic in the Russian Federation"[Electronic source]. Access mode: 3.http://base.garant.ru/ HYPERLINK "http://base.garant.ru/70117238/"70117238

УДК81-139

И.М. Александрова, Е.Л. Соляр

Обучение профессионально ориентированному английскому языку вне языковой среды

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопросов и проблем, возникающих при обучении профессионально ориентированному английскому языку вне языковой среды на примере преподавания авиационного английского языка. Приводятся примеры подачи языкового материала, позволяющие выработать профессиональные навыки и компетенции для обслуживания конкретной профессиональной сферы деятельности.

Ключевые слова: авиационный английский, коммуникативный процесс, словарный запас, чтение, перевод, понимание, беглость речи.

I.M. Aleksandrova, E.L. Solyar

Professionally oriented English training within the non-linguistic environment

Abstract. The article studies issues and problems in teaching English for occupational purposes (English for specific purposes) as a second language using the examples of the delivery of the aviation English language material enabling students to develop skills and competences to work in a particular sphere of professional activity.

Keywords: aviation English, process of communication, vocabulary, reading, translation, comprehension, fluency.

Цель данной статьи заключается в том, чтобы рассмотреть проблемы и задачи, стоящие перед преподавателями при обучении студентов профессионально ориентированному английскому языку вне языковой среды.

Профессионально ориентированный язык призван обслуживать определенную сферу человеческой деятельности, связанную с конкретным рабочим процессом. Ориентирован он, соответственно, на взрослую аудиторию – студентов или уже работающих людей.

В литературе по языкознанию встречаются различные термины для обозначения профессионально ориентированного языка, а именно: «Language for Specific Purposes», или сокращенно LSP (в русском переводе «язык для специальных целей», ЯСЦ), «English for Occupational Purposes» («профессионально ориентированный язык»), «English for Academic and Occupational Purposes» (академический и профессиональный английский). [2] Задача преподавателей заключается в том, чтобы выработать и развить у своих студентов языковую компетентность, свойственную определенному роду деятельности.

В условиях современного общества, в котором функционирование предприятий зачастую невозможно без международного сотрудничества, одной из наиболее важных компетенций становится способность сотрудников поддерживать коммуникативный процесс. В зависимости от рода деятельности акцент может быть смещен на развитие разных навыков. Если преобладает письменное общение, то наибольшее внимание уделяется развитию навыков письма и чтения. При преобладании устного общения приоритет отдается развитию навыков говорения и аудирования. Речь, однако, не идет о том, чтобы, развивая умение говорить и понимать сообщения собеседника, совершенно забывать о чтении или письме.

Поскольку интересы авторов статьи лежат в области авиации, хотелось бы основное внимание обратить на преподавание профессионально ориентированного английского языка студентам, чья профессиональная деятельность будет связана с авиацией. Речь идет не только о будущих пилотах и авиационных диспетчерах, но и об инженерах, которые будут следить за техническим состоянием парка самолетов в авиакомпаниях, менеджерах, которые будут заниматься организацией перевозок и работы аэропортов, работниках службы безопасности, бортпроводниках. Деятельность очень разная, следовательно, и подходы к обучению должны варьироваться.

Для того чтобы сформулировать способы преподавания профессионально ориентированного английского языка в авиационной среде, необходимо дать четкое определение тому, что принято называть авиационным английским языком. С нашей точки зрения, можно выделить несколько аспектов, из которых складывается понятие авиационного английского языка, а именно:

− фразеология радиообмена;

− технический авиационный язык (инструкции по эксплуатации воздушных судов и операционные процедуры);

− авиационный английский для общения в нестандартных и аварийных ситуациях;

− авиационный английский с ограниченной профессиональной сферой применения (бортпроводники).

Фразеология радиообмена используется пилотами и диспетчерами при коммуникации в штатных ситуациях, но для решения нештатных ситуаций ее недостаточно. Этот языковой пласт практически никогда не используется носителями языка ни при общении на бытовом уровне, ни в процессе ведения научных дискуссий. Он весьма специфичен с точки зрения лексики, грамматики, фонетики. В авиационном

сообществе им пользуются только диспетчеры и пилоты, и преподается он для студентов факультета летной эксплуатации. При разработке и написании учебников по фразеологии радиообмена специалисты руководствуются прежде всего документами ИКАО, в которых строго прописаны все элементы, составляющие сообщения и порядок их передачи. Означает ли это, что изучение радиообмена сводится лишь к заучиванию определенных фраз? Разумеется, нет. Для эффективного ведения радиообмена у студентов необходимо развить такие навыки, как понимание (comprehension), базирующееся на аудировании, способность применять и различать хотя бы базовые грамматические конструкции (grammar / structure). Помимо этого, студенты должны произносить фразы четко и понятно для других участников коммуникации, следовательно, нельзя пренебрегать фонетикой (phonetics). Нужно выработать темп речи, который не препятствовал бы коммуникации, то есть речь не должна быть ни слишком медленной, ни слишком быстрой (fluency). Все эти навыки учитываются при сдаче студентами, а в дальнейшем и профессиональными летчиками и диспетчерами экзамена на получение операционного уровня по требованиям ИКАО. Безусловно, получение рабочего уровня по шкале ИКАО является значительным мотивирующим фактором для студентов ФЛЭ. Но приоритетный мотивирующий фактор – это, без всяких сомнений, получение компетенции, достаточной для обеспечения безопасности полетов.

На наш взгляд, в существующих учебниках по радиообмену, написанных P. Robertson [2], А.А. Саватеевой [1], и других все это учтено. Они написаны с использованием проблемных ситуаций, с которыми пилоты сталкиваются, ведя радиообмен. В данном случае под проблемными ситуациями понимаются совершенно стандартные ситуации для различных стадий полета, а не чрезвычайные и аварийные.

На каждом этапе полета пилоты и ведущие их рейс диспетчеры имеют дело с определенной проблемой, которую нужно решить (набор высоты, смена курса или эшелона, заход на посадку), и авторы учебников предлагают готовые схемы для их решения. Творческий процесс исключается. Нужно лишь подставить необходимые слова. В этом случае «информационно-сообщающий» метод обучения дополняет «проблемное» обучение [3]. Преподаватель сообщает студентам информацию о лексических единицах и грамматических структурах, которые нужно использовать в конкретной ситуации, информация принимается к сведению, запоминается и отрабатывается с применением готовых схем. Студенты при этом могут работать парами или небольшими группами, тренируя навык ведения диалога. Все подкрепляется прослушиванием радиообменов между пилотами и диспетчерами. Радиообмены могут быть постановочными, записанными на аудионосителях, предлагающихся к учебникам, или взятыми из реальной практики, из Интернета. Здесь преподаватели сталкиваются с проблемой подбора аутентичного материала. Далеко не все реальные переговоры между пилотами и диспетчерами ведутся в строгом соответствии с требованиями современного радиообмена, т.е. с учетом коррективов, внесенных в документы ИКАО. Приходится указывать студентам на неточности.

Ведение эффективного радиообмена невозможно без знания базовой авиационной лексики (курс, эшелон), она же лежит и в основе преподавания авиационного языка для общения в нестандартных и аварийных ситуациях. Этот языковой пласт, безусловно, лексически и грамматически шире, чем фразеология радиообмена. Базируется он на знании разговорного английского. В нем отсутствуют отклонения от стандартной грамматики, фонетики. Для эффективного овладения навыками общения в нестандарт-

ных ситуациях у студентов, а также и у преподавателей должны быть базовые профессиональные знания по навигации, метеорологии, аэродинамике. Необходимо представлять себе устройство различных типов самолетов, их двигателей, механизации.

Получение этих знаний не является затруднительным для студентов, но становится проблемой, которую преподаватели должны решить для себя, чтобы работать с ними. Проведение ознакомительных курсов для преподавателей, а также самообразование представляются правильным решением.

В основе обучения авиационному английскому для общения в нестандартных ситуациях, по нашему мнению, должен лежать принцип проблемного обучения с применением проблемных ситуаций, который был довольно подробно рассмотрен в наших предыдущих статьях. В них были приведены примеры способов подачи языкового материала, а именно: вопросы для предварительного обсуждения, связанные с заявленной темой занятия; незначительные по объему тексты, иллюстрирующие заявленную тему занятия и развивающие идеи студентов, предложенные в ходе обсуждения предварительных вопросов; задания для аудирования, иллюстрирующие заявленную тему занятия; построение монологических высказываний на основе прослушанных диалогов или обсуждение услышанного; задания с использованием диаграмм для описания местонахождения воздушного судна и его маневров.

Помимо перечисленных способов подачи языкового материала, необходимо упомянуть следующие.

Задания или ряд тематически связанных заданий на закрепление лексического материала.

Они представляются важными не только потому, что расширяют словарный запас студентов, но и потому, что вырабатывают способность перефразировать информацию, а

это, в свою очередь, позволяет избежать фатальных ошибок в коммуникации.

Пример 1

- In pairs decide what each of the phrases/words in the box refers to.
- Give examples of incidents you have encountered during turnaround using the words for describing incidents above.
- Complete the sentences using words from the previous exercise. Note there may be more than one possible correct answer [5].

Пример 2

- Match the safety-related words and phrases to their synonyms or definitions [5].
- Фонетические задания, которые, конечно, являются необходимыми.

В авиационном сообществе пилотам и диспетчерам приходится работать с коллегами из многих стран, у каждого из которых есть свой региональный, или национальный, акцент. Необходимо свести недопонимание в коммуникации к минимуму. В требованиях ИКАО для получения рабочего уровня прямо говорится, что произношение лишь иногда может влиять на легкость восприятия (only sometimes interfere swi the aseo funder standing).

Примеры фонетических заданий

- Listen to the words and complete the endings.
- Listen again and practice saying the words aloud [5].
- Listen to the sentences and choose the verb ending you hear [5].
- Listen to the sentences and choose the word you hear [5].
- Комплекс заданий, в которых лексический материал отрабатывается с применением различных грамматических конструкций. Например:

- In groups, brainstorm the vocabulary required to describe what is happening in these situations (ситуации представлены в виде картинок).
- For each situation describe to your partner what has happened, the present situation and what you intend to do [5].

Конечно, сложность грамматических заданий должна соответствовать общему уровню владения английским языком в определенной группе студентов.

Среди студентов с языковым уровнем Intermediate (B1) вызывают интерес задания, в которых нужно описать свои воображаемые действия в определенной ситуации. Например:

Discussion groups. As a pilot or controller, what would you do, or what precautions would you take, in these situations? [5].

Традиционный подход к обучению профессионально ориентированному языку заключался в развитии навыка чтения и перевода, что и по сей день является актуальным для студентов инженерных специальностей, так как им приходится иметь дело с технической документацией на английском языке. Поскольку парк самолетов крупных российских авиакомпаний в основном состоит из Боингов и Аэробусов и руководства по эксплуатации, а также операционные процедуры написаны на английском, то навык чтения и перевода актуален и для пилотов.

Одной из самых больших проблем, с которой сталкиваются преподаватели английского языка при обучении студентов техническому авиационному английскому языку, является недостаточная компетентность преподавателей-филологов в области техники и в области технической терминологии. Думаем, что похожая проблема стоит и перед преподавателями-филологами из других технических вузов. Ранее в данной статье мы уже говорили о необходимости

самообразования преподавателей в этой сфере. Но очень важным представляется и проведение специальных курсов повышения квалификации на регулярной основе.

Одним из аспектов авиационного английского языка, выделенным нами в начале статьи, был авиационный английский с ограниченной профессиональной сферой применения. Подразумевался тот пласт английского языка, которым пользуются бортпроводники. Общение бортпроводников с пассажирами проходит в устном режиме, следовательно, прежде всего необходимо тренировать способность понять проблему, с которой обращается пассажир, предложить свои услуги и помощь.

В завершение хотелось бы еще раз сформулировать основную задачу преподавателя при обучении студентов профессионально ориентированному английскому языку – дать студентам навыки и компетенции, позволяющие обслуживать определенную сферу человеческой деятельности, связанную с конкретным рабочим процессом. Способы выработки этих навыков, а также способы подачи материала могут быть разными, и преподаватели могут из уже имеющегося инструментария выбирать то, что более всего подходит для реализации их целей в конкретной обстановке. Сказанное выше не означает, что свобода творчества ограничена, напротив, имея хорошую базу, уже созданную нашими коллегами, мы можем и должны развивать эту сферу деятельности.

Библиографический список

1. Саватеева А.А. Экипаж – Диспетчер – Экипаж: разговор в воздухе: пособие по подготовке летного и диспетчерского персонала к ведению радиотелефонного обмена на английском языке по стандартам ИКАО. 2013. Кн. II: Радиотелефонный обмен. 382 с.

2. Сибул В.В. Актуальные вопросы преподавания профессионально ориентированного языка вне языковом вузе [Электронныйресурс]. The Business and Vocational Foreign Languages Teachers National Association.URL: non-dipo.ru

3. Gatehouse K. Key Issues in English for Specific Purposes [Электронный ресурс]. Curriculum Development // International Teaching English as a Second Language Journal. URL: www.itesl.org/Articles/Gatehouse-ESP

4. Robertson F.A. Airspeak / Fiona A. Robertson: Centre of Applied Linguistics, University of France Comte, France – Edinburgh: Pearson Longman, 2008. 224 p.

5. Shawcross P. Flightpath Aviation English for Pilots and ATCOs Cambridge University Press, 2011.

УДК 372.881.111.1

М.В. Жехрова

Организация дистанционного обучения английскому языку будущих авиационных специалистов посредством создания образовательных веб-сайтов

Аннотация. В настоящей статье раскрываются понятие «дистанционное обучение», его особенности и формы реализации. Предлагается выбор бесплатных платформ для конструирования учебных веб-сайтов, описывается опыт создания образовательного сайта для обучения английскому языку студентов СПбГУГА, даются практические рекомендации для преподавателей, желающих применить предлагаемую форму организации дистанционного обучения в педагогической практике.

Ключевые слова: дистанционное обучение, коронавирус, обучение английскому языку, будущие авиационные специалисты, создание образовательных веб-сайтов, развитие критического и аналитического мышления студентов СПбГУГА.

M.V. Zhekhrova

The organization of distance English language training of future aviation professionals through the creation of educational websites

Abstract. This article describes the concept of “distance learning”, its features and forms of implementation. The author offers a choice of free platforms for designing educational websites, describes the experience of creating an educational site for teaching English to students of St. Petersburg State University of Civil Aviation, and gives practical recommendations for

teachers who want to apply the proposed form of distance learning in their teaching practice.

Keywords: distance learning, COVID-19, English language training, future aviation professionals, creation of educational websites,development of critical and analytical thinking of the students of Saint Petersburg State University of Civil Aviation.

Актуальность данной статьи продиктована тем, что в современных условиях мировой пандемии коронавируса на определенное время потребовался полный переход образовательных учреждений на дистанционную форму обучения.

Дистанционное обучение (ДО) предполагает взаимодействие преподавателя со студентами на расстоянии. Тем не менее ДО должно отражать все присущие учебному процессу компоненты, как то: цели, содержание, методы, организационные формы и средства обучения [1]. Отличительная особенность ДО состоит в том, что оно реализуется специфичными средствами интернет-технологий или другими средствами, предусматривающими интерактивность. Основными формами дистанционного обучения являются работа в режиме онлайн и в режиме офлайн.

Система дистанционного обучения посредством Интернета представляет собой комплекс программно-технических средств, методик и организационных мероприятий, обеспечивающих доставку образовательной информации учащимся посредством Сети, а также проверку знаний, полученных конкретным слушателем в процессе дистанционного обучения [2].

В настоящей статье мы раскрываем возможность организации ДО в режиме офлайн посредством создания учебных сайтов, по страницам которых обучающиеся продвигаются по мере выполнения заданий. Для создания таких сайтов можно использовать бесплатные платформы, так называе-

мые онлайн веб-конструкторы, где есть матрица (шаблон). Предлагаем несколько довольно простых и удобных в использовании конструкторов: Zunal, RubiStar, Ning, Jimdo. Опытом создания образовательного сайта для студентов СПбГУГА по дисциплине «Иностранный язык» на последней из вышеперечисленных платформ мы хотели бы поделиться в данной статье.

В ходе изучение материала, включенного в контент сайта, обучающимся предлагается ответить на один общий вопрос дискуссионного характера: Why should people learn a foreign language?

На первой странице сайта содержится введение в тему. После ознакомления с ней студенты, кроме общей информации о роли владения иностранным языком для человека, узнают вопросы, на которые им предстоит ответить в ходе работы на сайте. Текстовой контент веб-страницы выглядит следующим образом:

Introduction. Why should we learn a foreign language?

Chinese proverb says, “To learn a language is to have one more window from which to look at the world”. Do you agree with the statement? Prove your point of view.

In modern world every educated person should know not only their native language perfectly but also speak a foreign language well.

Going through the pages of this site you will:

learn some facts about popular languages in the world,
find out why people learn languages and
know how to study a language well.

As a result, you will be able to answer the following questions:

1) What languages are the most popular in the world?
2) What makes people learn foreign languages?

3) What should you do if you want to learn a foreign language?

So let's get the show on the road! Click the Task button to find out what you need to do.

Когда все понятно, студент переходит к следующей странице – **Task**, где последовательно описаны шаги, которые приведут его к цели, а именно к самостоятельному постижению необходимости изучения иностранного языка:

1. Discoverthe topics one by one:

Popular languages of the world.

English as a world language.

Why do people learn foreign languages?

Tips for learning a foreign language.

2. Study carefully the given resources for the facts, reasons and advice.

3. Brainstorm for more ideas on each topic.

4. Get prepared to answer the questions asked in Introduction.

5. Write an essay: "A different language is a different vision of life".

Press Step 1 button to start.

Далее с помощью кнопки Step 1 студент переходит непосредственно к выполнению заданий, разделенных на 4 шага (Steps), которые включают в себя задания для развития умений чтения, письма и аудирования; лексико-грамматических навыков; критического мышления и творческих способностей.

Step 1. Widespread languages of the world.

I. Follow the links and study the information to find out answers to the following questions:

1. What language is the most popular in the world?

2. Is Russian included in the list of the most popular languages in the world?

3. What families of the world's languages exist?

4. Which family does Russian language belong to?

5. Which family does English belong to?

The 10 Most Spoken Languages in the World (link)

Top 10 Most Spoken Languages in the World (link)

Languages of the World (link)

II. Listen to the audio "World Languages" and do "true or false" task:

1. Latin used to be a lingua franca.

2. If your language dies out, you lose an important part of your culture.

3. According to Alaska Language Center 6,000 languages will die out in the next century.

4. For centuries only English was used as an international language for trade, diplomacy or religion.

5. Chinese is the most widespread language in the world.

6. Japanese is spoken only in Japan.

7. 11 % of the Americans can't speak English at all.

Step 2. English - a language of the world.

I. Follow the links and study the information. Make a diagram showing that English is one of the most widespread languages in the world.

The English Language around the World (link)

World Language (link)

English as a World Language (link)

The Future of the Language (link)

II. Where do people speak English as their first and second language? Download and do the quiz. Make a list of the countries.

III. Fill in the blanks in the text below choosing the correct word from the box.

Step 3. Why do people learn foreign languages?

Many people are ready to learn a foreign language if they need to go abroad for study or work. Others do it because they plan a sightseeing trip or just want to get to know about the

culture and traditions different from ours. What is the reason why you learn a foreign language?

I. Watch the videos to find out more reasons for studying a foreign language. Make a list, add some ideas of your own.

II. Think of the answers to the following questions before listening to the audio. Then find the answers in the recording:

1. What tips should you keep in mind when communicating with people on the Internet?

2. What 3 best suited websites can you find and recommendto a student who is learning English? Explain your reasons.

III. Imagine that you decided to become a member of the internationalorganisation “Friends around the world”. Fill in the application form below to find a pen friend from any country of the world.

Step 4. Tips for learning a foreign language.

A lot of people think that learning a foreign language is quite a difficult thing. How to learn languages brilliantly and have fun learning them? There are some tips for people who want to know a foreign language.

I. Follow the links and study the information to find out answers to the following questions:

1. Why do people seldom choose to learn Chinese as a foreign language?

2. What kind of language learning courses arethere?

3. What are the main tips for learning a foreign language perfectly?

Language Learning Tips (link)

10 tips for Language Learning Success (link)

22 tips for Learning a Foreign Language (link)

II. Write about your experience of learning a language.

III. Think of the advantages and disadvantages of knowing a foreign language fill in the table below.

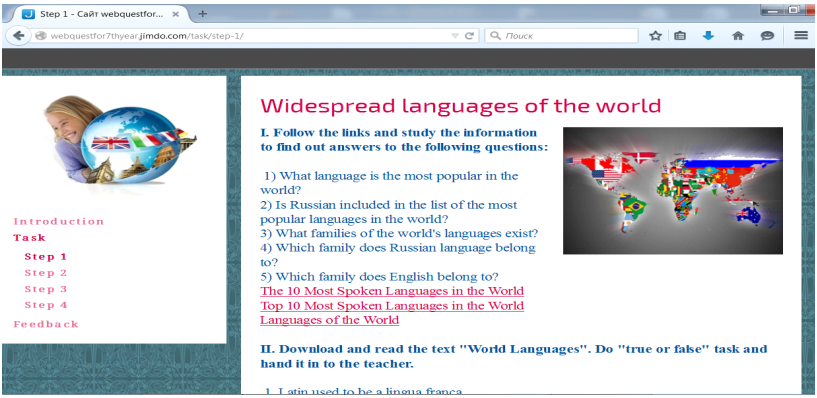


Рис. Пример страницы образовательного сайта (Step 1), созданного для организации дистанционного обучения студентов СПбГУГА английскому языку

Наш опыт создания образовательных веб-сайтов позволяет обозначить 2 основных этапа данного процесса: подготовительный и непосредственно работа по созданию сайта.

Первый этап включает в себя решение следующих задач.

1. Установление целевой аудитории студентов (курс, направление подготовки). От этого будет зависеть содержание создаваемого сайта.

2. Выбор тематики в соответствии с рабочей программой дисциплины.

3. Определение направления работы. Каждое направление работы нужно обозначить интересным названием, поскольку интригующие моменты необходимы для создания мотивации. Особенно это актуально для студентов младших курсов.

4. Составление плана работы, другими словами, инструкции для студента с указанием поэтапных действий, которые должны быть предприняты, и результата, который должен получиться в конце.

5. Подбор подходящей информации, предоставление ее в четкой, доступной форме, составление заданий, которые заинтересуют студентов. Мы предлагаем включать задания, направленные на самостоятельный поиск студентами в Интернете ответов на поставленные вопросы. В этом случае преподавателю необходимо предоставить на веб-странице нужные ссылки, которые помогут обучающимся найти ответы, но они также могут использовать и другие самостоятельно найденные ресурсы.

6. Определение форм текущего и итогового контроля (эссе, тест, исследование и др.), а также критериев оценки результатов выполнения предлагаемых студентам заданий.

Алгоритм действий на **втором этапе** создания образовательного сайта выглядит следующим образом: выбор подходящей платформы; выбор подходящей формы, в которой студенты получат задание (презентация, текст, наглядный материал); размещение материалов на сайте.

В заключение необходимо отметить, что предлагаемая форма дистанционного обучения мультифункциональна, поскольку не только позволяет развивать языковые и речевые навыки и умения студентов, но и способствует развитию их личностного потенциала посредством решения предлагаемых образовательных задач.

Библиографический список

1. Полат Е.С., Бухаркина М.Ю., Моисеева М.В. Теория и практика дистанционного обучения: учеб. пособие для студ. высш. пед. учебн. заведений / под ред. Е.С. Полат. М.: Издательский центр «Академия», 2004. 416 с.

2. Прохоров А., Карпенко О.М. Отечественные системы дистанционного образования // КомпьютерПресс, 2003. № 6 [Электронный ресурс]. URL: https://compress.

ru/article.aspx?id= HYPERLINK “https://compress.ru/article.aspx?id=10980”10980

3. Сысоев П.В., Евстигнеев М.Н. Разработка авторских учебных интернет-ресурсов по иностранному языку // Иностранные языки в школе. 2009. № 2. С. 8−16.

4. Owens R., Hester J., & Teale W. Where do you want to go today? Inquiry-based learning and technology integration // The Reading Teacher. 2002. 55. P. 616−626.

УДК 656.7.022.1:551.5

Н.А. Кирин

Информационный обзор методов восстановления вертикальных профилей основных параметров атмосферы для обеспечения регулярности и безопасности полетов воздушных судов посредством зарубежных источников

Аннотация. Знание и понимание данных о состоянии атмосферы является очень важным для качественного прогнозирования, а также для обеспечения регулярности и безопасности воздушных перевозок. Развитие современных технологий позволяет изучать параметры атмосферы новыми способами и комплексно использовать данные, полученные от различных источников. В статье приводится обзор современных технологий в области восстановления вертикальных профилей основных параметров атмосферы.

Ключевые слова: авиационный прогноз погоды, метеорологическое обеспечение полетов, профиль температуры и влажности, ветер, летная эксплуатация.

N.A. Kirin

An informational review of methods of reconstructing vertical profiles of the basic atmospheric parameters to ensure the regularity and safety of aircraft flights through foreign sources

Abstract. The knowledge and understanding of data on the state of the atmosphere is very important for high-quality forecasting, as well as to ensure the regularity and safety of

air traffic. The development of modern technologies allows us to study atmospheric parameters in new ways, as well as to comprehensively use data obtained from various sources. The paper provides an overview of contemporary technologies in the recovery of vertical profiles of the basic parameters of the atmosphere.

Keywords:aviation weather forecast, flight meteorological support, temperature and humidity profile, wind, flight operation.

Непрерывное получение информации о текущем состоянии атмосферы очень важно для прогнозирования опасных метеоявлений, составления прогнозов и для дальнейшей передачи полученных данных конечным потребителям.

В настоящее время во всем мире основными источниками получения метеорологической информации являются наземные метеорологические станции. Станции проводят регулярные наблюдения за текущими показателями метеорологических элементов, таких как температура и влажность воздуха, скорость и направление ветра, текущее давление, максимальные и минимальные значения этих величин, количество и вид атмосферных осадков, облачность, уровень солнечной радиации и др. [3].

Также для определения зон опасных метеорических явлений по всему миру используются Доплеровские метеорологические радиолокаторы [2].

Современные Доплеровские метеорологические радиолокаторы являются уникальным средством метеорологических наблюдений. Доплеровские радиолокаторы могут обеспечивать в режиме реального времени точную информацию о местоположении, внутренней вертикальной и горизонтальной структуре, метеорологических характеристиках (тип метеоявления, его интенсивность и фаза выпадающих в нем осадков, верхняя граница облачности,

доплеровская скорость) полей облачности и осадков, а также производить наблюдения за их перемещениями и эволюциями, давая возможность сверхраткосрочного (до 1−3 часов) прогноза погоды [2].

На основании полученных данных представляется визуальная модель района прогнозирования, в том числе графически хорошо обозначены местоположения и характер опасных для полетов явлений погоды, демонстрируются зоны расположения и перемещения интенсивных осадков, гроз, града, шквалов, зон турбулентности и сдвига ветра, высоких скоростей ветра, максимальные ветра и т.д. [2; 5].

Кроме этого, неотъемлемой частью прогнозирования по всем миру является аэрологическое зондирование атмосферы.

Аэрологическое зондирование − определение основополагающих параметров атмосферы (вертикальное распределение температуры, влажности, ветра, давления и т.д.) с помощью поднимаемых в атмосферу приборов. Для измерений параметров атмосферы ведется синхронизированное по времени зондирование атмосферы, обеспечивающее работу службы погоды. Сотни радиозондов днем и ночью в одно и то же время запускаются в атмосферу (обычно это 00:00 и 12:00 всемирного скоординированного времени (UTC)). Радиозонды подвешены на латексном шаре, который заполнен гелием или водородом, то есть газами, которые легче воздуха. С набором высоты и снижением давления, шар-зонд расширяется и на высоте около 35−40 лопается. Сам блок с оборудованием возвращается на землю. Собранные данные служат материалом для создания карт барической топографии, карт максимальных ветров, карты тропопаузы и др.

Хоть аэрологическое зондирование и является достаточно надежным и точным видом измерений, но оно все равно не удовлетворяет нарастающим изменениям объемов пере-

возок, так как проводится всего 2 раза в сутки и в процессе измерений радиозонд может унести на десятки, а то и сотни километров от места запуска, что является достаточно не репрезентабельным для точного прогнозирования, особенно в аэропортах.

Современные технологии развиваются, и теперь все активнее используются специальные устройства – профилеметры (устройство, которое стоит на земле и проводит непрерывное измерение и фиксирование данных температурных профилей атмосферы, составляет профили относительной и абсолютной влажности), а также метеорологические спутники зондирования атмосферы.

Метеорологический спутник − это искусственный спутник Земли, который был создан для получения из космоса метеорологических данных о Земле, для использования их в метеорологической деятельности. Метеорологические спутники вместе со станциями приема и обработки данных образуют метеорологическую космическую систему. Космическая подсистема дополняет наземную, обеспечивая получение метеорологической информации 24/7 в глобальном масштабе для удовлетворения потребностей ВМО.

С помощью получаемых данных появляется возможность восстанавливать самые значимые параметры атмосферы в почти что в реальном времени, получать анимированные снимки поверхности Земли для большего понимания атмосферных процессов [2; 4; 5].

Кроме того, спутниковое зондирование атмосферы имеет ряд преимуществ перед традиционными способами: оно почти что всепогодно, не требует большого количества человеческих ресурсов для обслуживания, автоматизировано [2; 4; 5].

В качестве демонстрации возможностей современных спутников следует рассказать о спутниках американской

космической системы, которые позволяют картографировать молнии в реальном времени, даже с большей скоростью и точностью, чем развитая система Допплеровских радиолокаторов. Помимо этого, спутники активно помогают в обнаружении и прогнозировании туманов в американских аэропортах [2].

Но не только специальные метеорологические спутники участвуют в получении информации о ключевых параметрах атмосферы. Привычные спутники GPS / ГЛОНАСС также вносят немаловажный вклад в прогнозирование метеорологической обстановки. Эта технология носит название радиозатменное зондирование. За последние 13 лет шесть небольших микроспутников, известных как COSMIC (Constellation Observing Systemfor Meteorology, Ionosphere, andClimate) (Система наблюдений за метеорологией, ионосферой и климатом), предоставляют непрерывные ценные данные с помощью простой, но эффективной технологии, называемой радиозатменным зондированием [1; 4; 6].

Эти маленькие спутники весом всего 155 фунтов каждый обнаруживают крошечные искажения в радиосигналах Глобальной системы определения местоположения (GPS) при их прохождении через атмосферу (рис.). Так как параметры радиосигналов известны, а также известны параметры элементов, из которых состоит атмосфера, то ученым не представляется сложным определить основные параметры атмосферы в конкретном месте [1; 4; 6].

Радиопокрытие работает при любых погодных условиях над сушей и морем, обеспечивает глобальное покрытие, является относительно недорогим и высокоточным, не требующим калибровки. Его также можно использовать для калибровки бортовых приборов для других спутников [1; 4; 6].

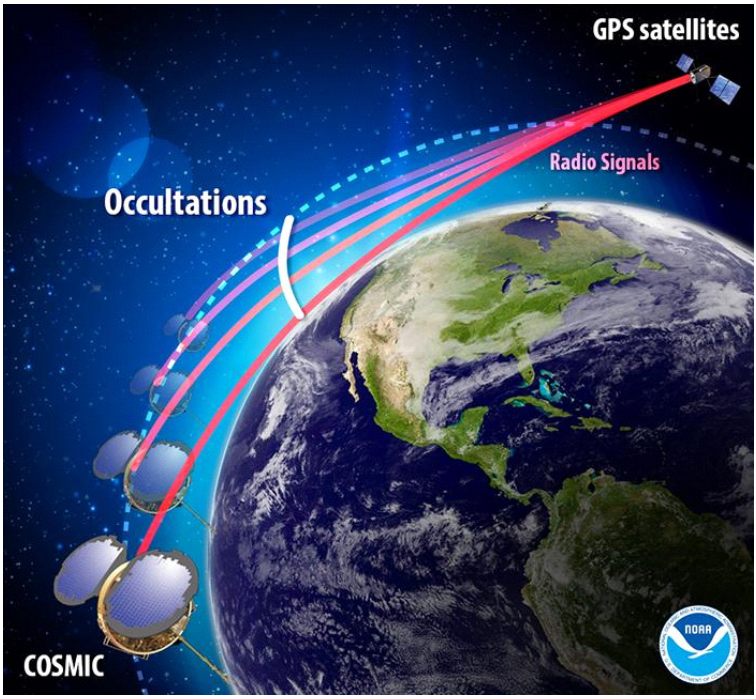


Рис. Принцип действия спутников COSMIC

Вышеизложенная информация говорит нам о том, что использование спутникового дистанционного зондирования атмосферы для определения вертикальных параметров атмосферы (таких как профили температуры и влажности, параметры ветра, данные о влагозапасе облаков и т.д.) является хорошим подспорьем для повышения качества метеорологического обеспечения и безопасности полетов.

Кроме того, перспективным направлением метеорологического обеспечения полетов является создание сети, основанной на комплексировании данных, получаемых от наземной сети метеорологических станций, специального оборудова-

ния и метеорологических спутников. Данная система позволит использовать спутниковую систему ДЗЗ по максимуму.

Все это будет способствовать улучшению качества метеорологических прогнозов, а дальнейшее представление данных в наглядном виде поможет конечным потребителям лучше выполнять свои профессиональные функции.

Библиографический список

1. Использования спутников системы ГЛОНАСС/ GPS в метеорологическом обеспечении [Электронный ресурс]. URL: https HYPERLINK “https://www.nesdis.noaa.gov/content/small-satellites-doing-big-work-measuring-earth’s-atmosphere-using-gps”

2. Национальное управление океанических и атмосферных исследований США [Электронный ресурс]. URL: www HYPERLINK “http://www.nesdis.noaa.gov/”

3. Статьи Висконсинского университета в Мадисоне, США [Электронный ресурс]. URL: https HYPERLINK “https://cimss.ssec.wisc.edu/goes/blog/?s=nucaps”

4. Gubenko V.N., Pavelyev A.G., Salimzyanov R.R., Pavelyev A.A. Reconstruction of internal gravity wave parameters from radio occultation retrievals of vertical temperature profiles in the Earth’s atmosphere // Atmospheric Measurement Techniques. 2011. Vol. 4, № 10. P. 2153−2162.

5. Kostsov V.S., Ionov D.V. Biryukov E.Y., Zaitsev N.A. Cross-validation of two liquid water path retrieval algorithms applied to ground-based microwave radiation measurements by the RPG-HATPRO instrument // International Journal of Remote Sensing. 2018. Vol. 39,№ 5. P. 1321−1342 (22).

6. Scherllin-Pirscher B., Kirchengast G., Steiner A.K., Kuo Y.H., Foelsche U. Quantifying uncertainty in climatological fields from GPS radio occultation: an empirical-analytical error model // Atmospheric Measurement Techniques. 2011. Vol. 4, № 9. P. 2019−2034.

УДК 551.551.5

Г.В. Курбацкий

Сравнительный анализ зарубежных источников для разработки алгоритмов определения турбулентности ясного неба

Аннотация. Турбулентность ясного неба является одной из причин авиационных происшествий, связанных с погодой. Приводится обзор зарубежных источников, исследующих климатические модели для изучения влияния, которое может оказать изменение климата на турбулентность ясного неба к периоду 2050−2080 годов. Полученные результаты подчеркивают растущую потребность в улучшении прогнозов ТЯН и эффективном их использовании при планировании полетов и повышения безопасности.

Ключевые слова: турбулентность ясного неба, безопасность полетов, зарубежные источники.

G.V. Kurbatskii

Comparative analysis of foreign sources for developing algorithms of clear-air turbulence determination

Abstract. Clear-air turbulence is one of the causes of weather-related accidents. The review of foreign sources investigating climate models to study the impact the climate change might have on clear-air turbulence by the period 2050-2080 is provided. The obtained results emphasize the growing need to improve the CAT forecasts and their effective use in the operations planning and enhancing the safety.

Keywords: clear sky turbulence, flight safety, foreign sources.

Турбулентность ясного неба (ТЯН) определяется как высотная неустойчивость ВС в районах, где отсутствует значительная облачность и вдали от грозовой активности. В таких условиях самолет может попасть в ТЯН непреднамеренно (De Villeirs & van Heerden, 2001) [6]. Этап полета, наиболее подверженный влиянию от ТЯН, − это крейсерский полет выше 10 000 футов, когда пассажиры часто не пристегнуты (Sharmanetal., 2006) [5]. Несмотря на последние достижения в техническом оснащении воздушного транспорта (Knoxetal., 2008, McCannetal., 2012), ТЯН остается одной из крупнейших причин авиационных происшествий, связанных с погодой. Было обнаружено, что ТЯН составляет 24 % несчастных случаев, связанных с погодой (Kim&Chun, 2011), а турбулентность в целом – 65 % инцидентов, связанных с погодой (Sharmanetal., 2006) [5]. По официальной статистике, около 45 пассажиров и членов экипажа ежегодно получают травмы в результате турбулентности и возникающей болтанки на американских авиалиниях, хотя эти показатели не могут отражать реальные данные, поскольку не все травмы регистрируются (Sharmanetal., 2006). Турбулентность является наиболее частой причиной серьезных травм бортпроводников (Tvaryanas, 2003). Всеобъемлющий обзор турбулентности был представлен недавно Sharmanand Lane (2016) [5].

Основным источником ТЯН является сильный вертикальный сдвиг ветра, который особенно распространен на периферии атмосферных струйных течений. Сдвиг ветра создает области низкого числа Ричардсона (Ri), в которых неустойчивые волны Кельвина – Гельмгольца могут расти и в конечном счете перерастать в турбулентность (Laneetal., 2012). Существует несколько других источников ТЯН, включая ветровые потоки над горной местностью (Lilly, 1978), конвекцию (Koch&Dorian, 1988; Uccellini&Koch,

1987) и влияние порывов (Williamsetal., 2003, 2005, 2008) [7]. В этих случаях формируются гравитационные волны и могут распространяться далеко от области источника, в конечном итоге вызывая турбулентность, не связанную с течениями ветра, когда они либо разрушаются, либо вызывают сдвиговые неустойчивости.

Поскольку турбулентность ясного неба не связана с облачностью и не может быть предвидена пилотами или бортовыми радарами, авиационная отрасль полагается на оперативные прогнозы турбулентности, которые производятся с использованием численных моделей. Скорости компьютерной обработки в настоящее время не достаточны для явного моделирования движений в этих масштабах (Sharmanetal. 2006), за исключением нескольких подробных тематических исследований (например, Лейн и др., 2012) [5].

Уильямс и Джоши (Williams and Joshi, 2013) использовали климатическое моделирование для диагностики 21 различного показателя ТЯН и тем самым изучали, как увеличение концентрации атмосферного углекислого газа (CO2) может повлиять на интенсивность ТЯН на трансатлантических рейсах зимой на изобарической высоте 200 гПа [3]. Североатлантический коридор полетов является одним из самых загруженных в мире, с более чем 300 рейсами в день в каждом направлении (Irvineetal., 2013) [2]. Из 21 показателя индексов турбулентности Уильямс и Джоши (2013) вычислили увеличение средней интенсивности ТЯН на 10−40 % и увеличение частоты возникновения ТЯН в этом регионе на 40−170 % в симуляции удвоенного CO2 по сравнению с доиндустриальным контрольным замером. Это было первое исследование для расчета того, как изменение климата может повлиять на ТЯН в будущем. Уильямс (Williams, 2017) впоследствии расширил расчеты для изучения слабой, уме-

ренной и сильной турбулентности, обнаружив большие и значительные увеличения в каждом случае [7].

Настоящее исследование основано на исследованиях с использованием климатической модели текущего поколения для расчета, как различные категории интенсивности ТЯН, по прогнозам, изменятся в различных географических регионах по всему земному шару, на нескольких уровнях полета и во все времена года.

В исследовании основное внимание уделяется ТЯН, формируемой сдвигом ветра и неустойчивостью, без учета горных волн и конвекции. Рассчитываются те же параметры, что и Joshi (2013) и Williams (2017), за исключением анализа завихренности, потому что он дает нереалистичные результаты [3].

Сначала вычисляется распределение вероятностей для каждой из 20 характеристик ТЯН с использованием 6-часовых карты из 30-летней выборки HadGEM2-ES в течение всех сезонов года на заданном уровне давления. Затем сверх 0,1 % (99,9–100 %) распределения вероятностей для каждой характеристики принято представлять сильную турбулентность, следующие 0,1 % (99,8–99,9 %) − это умеренная или сильная турбулентность, следующие 0,2 % (99,6–99,8 %) − умеренная турбулентность, следующие 0,5 % (99,1–99,6 %) − это слабая или умеренная турбулентность, а следующие 2,1 % (97−91, 1%) – слабая турбулентность. Из этих соотношений следует, что 0,1 % глобальной атмосферы на крейсерских высотах самолета содержит сильную турбулентность, 0,4 % содержит умеренную или сильную турбулентность и 3,0 % содержит слабую турбулентность. Экстремальной турбулентностью пренебрегают из-за ее редкости. Для расчета регионов ТЯН каждый раз, когда индекс превышает одно из указанных выше пороговых значений, он классифицируется как событие турбулентности.

Для оценки того, какие характеристики являются надежными среди различных параметров, 20 оценок процентных изменений ТЯН, показанных на рис. 1 для декабря, января и февраля (ДЯФ), усредняются и показаны на первой панели рис. 2. Остальные три зависимости на рис. 2 показывают соответствующие средние значения для марта, апреля и мая (МАМ), июня, июля и августа (ИИА), а также сентября, октября и ноября (СОН). Средние значения, взятые здесь, одинаковы в предположении, что каждая из 20 оценок одинаково правдоподобна. Процентные изменения, как правило, демонстрируют относительно небольшую сезонность, при этом объемные пространственные изменения происходят во все четыре сезона, хотя, по-видимому, в некоторых регионах наблюдается локальная умеренная сезонная амплитудная модуляция. Эти массовые изменения включают значительное увеличение на несколько сотен процентов в средних широтах обоих полушарий. В Южном полушарии эти увеличения достигают максимума примерно в 45−75° ю.ш. и являются довольно симметричными. В Северном полушарии пик увеличения приходится примерно на 45−75° с.ш., но они демонстрируют большую зональную изменчивость, которая, по-видимому, связана с наличием приземных масс. Объемные характеристики также включают небольшие и статистически незначительные изменения на несколько десятков процентов в некоторых частях тропиков (где конвекция является наиболее вероятным источником турбулентности, а ТЯН менее актуальна). Среднемировые процентные изменения в умеренной ТЯН при 200 гПа составляют +30,8 % (ДЯФ), +46,5 % (МАМ), +42,7 % (ИИА) и +39,2 % (СОН), где значительное увеличение в средних широтах частично компенсируется небольшим уменьшением в тропиках.

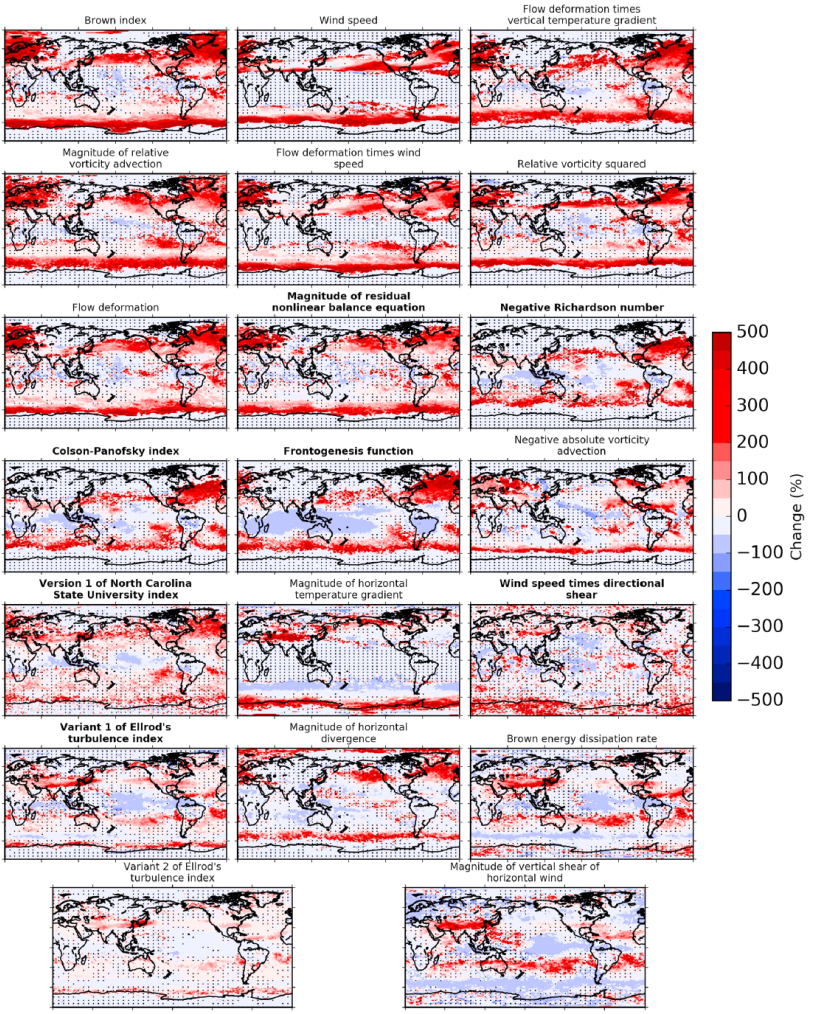


Рис. 1. Карты процентного изменения величины умеренной ТЯН с доиндустриальных времен до периода 2050–2080 гг. (RCP8.5)

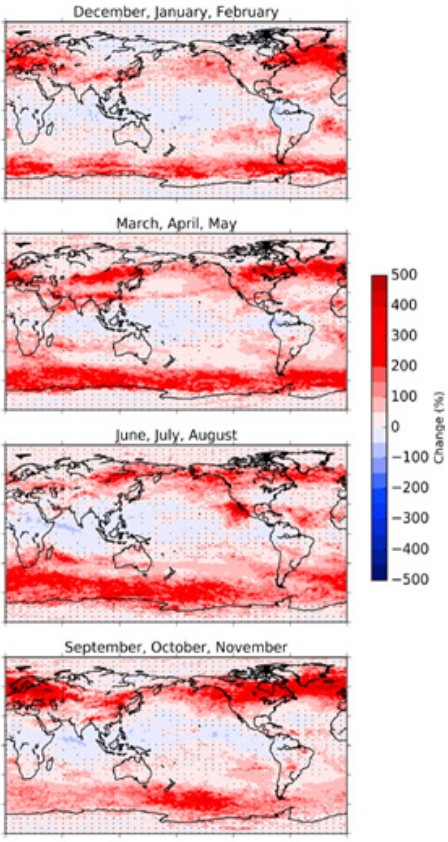


Рис. 2. Карты среднего процентного изменения величины умеренной ТЯН от доиндустриальных времен до периода 2050–2080 гг. (RCP8.5) при 200 ГПа в каждый сезон

Карты рассчитаны для всех 20 параметров ТЯН при 200 ГПа в декабре, январе и феврале (ДЯФ) с использованием климатической модели HadGEM2-ES. Карты упорядочены (слева направо и сверху вниз) от наибольшего к наименьшему глобальному среднему процентному изменению. Жирные заголовки указывают на семь индексов верхнего уровня GTG 2, которые используются в оперативном режиме (Sharmanetal., 2006) [5]. Стипплинг указывает на регионы, где процентное изменение не является статистически значимым на уровне 90 % в соответствии с двухвостым биномиальным тестом.

При использовани климатического моделирования в настоящей работе было обнаружено значительное относительное увеличение объема атмосферы, со-

держащей значительную ТЯН, к периоду 2050–2080 годов в соответствии со сценарием воздействия парниковых газов RCP8. 5. Увеличение происходит во всей атмосфере, но наиболее выражено в средних широтах обоих полушарий. Увеличение происходит при всех категориях интенсивности турбулентности, на нескольких уровнях полета и во все времена года.

Исследование показало, что усиление ТЯН, рассчитанное по предыдущим исследованиям, которые рассматривали только трансатлантические полеты зимой на высотах около 39 000 футов, применимо в более общем плане.

Полученные результаты помогают оценить последствия для деятельности авиации в ближайшие десятилетия. Многие из самолетов, которые будут летать во второй половине нынешнего столетия, в настоящее время находятся на стадии проектирования. Поэтому производителям воздушных судов представляется разумным подготовиться к более турбулентной атмосфере даже на этой ранней стадии. Будущие достижения в области авиации, такие как дистанционное зондирование ТЯН с использованием бортовой технологии обнаружения света и определения дальности, а также ДЗЗ с использованием спутниковой информации, возможно, смогут смягчить последствия ухудшения атмосферной турбулентности при эксплуатации авиационной техники. Полученные результаты также подтверждают все более возрастающую необходимость совершенствования навыков оперативного прогнозирования ТЯН. Несмотря на наличие информации и очевидное повышение безопасности и комфорта полетов, эти прогнозы по-прежнему содержат значительную долю ложной информации и пропущенной ТЯН.

Библиографический список

1. Brown R. New indices to locate clear-air turbulence // Meteorological Magazine. 1973. 102. P. 347–361.

2. Irvine E.A., Shine K.P., & Stringer M.A. (2016). What are the implications of climate change for trans-Atlantic aircraft routing and flight time? Transportation Research Part D: Transport and Environment. 47. P. 44–53.

3. Jaeger E., & Sprenger M. (2007). A Northern Hemispheric climatology of indices for clear air turbulence in the tropopause region derived from ERA40 reanalysis data // Journal of Geophysical Research: Atmospheres, 112, D20106. URL: https://doi.org/ HYPERLINK “https://doi.org/10.1029/2006JD008189”10.1029

4. Jones C., Hughe, J., Bellouin N., Hardiman S., Jones G., Knight J., Zerroukat M. The HadGEM2-ES implementation of CMIP5 centennial simulations // Geoscientific Model Development. 2011. 4(3). P. 543–570.

5. Sharman R., & Lane T. (2016). Aviation Turbulence: Processes, Detection, Prediction (523 p.). Switzerland: Springer.

6. de Villiers M., & van Heerden J. Clear air turbulence over South Africa // Meteorological Applications. 2001. 8(1). P. 119–126.

7. Williams P.D. Increased light, moderate, and severe clear-air turbulence in response to climate change // Advances in Atmospheric Sciences. 2017. 34(5). P. 576–586.

УДК 372.881.111.1

N.N. Motyl

Teaching to Think Critically through Critical Reading at St. Petersburg State University of Civil Aviation

Abstract. The article considers the role of critical reading in teaching critical thinking at the English lessons as it helps students who are trained as specialists in air law, management and human relations to process and analyze information, rather than take it at face value, before making decisions. The author describes the theoretical and practical approach to teaching critical reading and underlines importance of Socrates' method and the "think/pair/square/share" technique as appropriate methods in teaching critical reading in the classroom.

Keywords: Critical thinking, reading, student, challenge.

The global world sets up new challenges and demands to training future aviation specialists as they have to work in difficult conditions, meeting tough deadlines, coping with new threats, dealing with unruly passengers, which involves making decisions while solving professional problems. Critical reading skills are of the utmost importance and learning to think critically and creatively is one of the leading competences that aviation specialists are to acquire. Students, who are trained to be managers in aviation units, public relations practitioners or air law specialists, need critical thinking to solve problems and take decisions both during studies and in their future career growth. Thus, the issue of developing critical thinking skills through critical reading should be given greater attention in the context of professional training of future aviation specialists.

New digital technologies have affected thinking and present serious challenges for the University teachers. 'Digital autism' is one of them [5]. It is when people prefer communication in the virtual world to real, face-to-face contacts and find anything they like on the internet. Digital autism results in demotivation, anxiety and depression, we cannot but admit that some of our students lack zeal to studies as they get addicted to gadgets and prefer them to live communication in class.

The excessive flow of information leaves little or no time for reflecting on it, nothing to say about critical thinking that involves investigating analyzing, synthesizing, evaluating. Considering the social character of thinking in the age of digitalization psychologist Kurpatov describes devaluation of people as sources of knowledge due to a wide choice of information and entertainment and too easy access to it.

Because of the modern challenges the learning process continues to be at the heart of psychology, philosophy, sociology as it provides insight into how students learn to use a wide range of information, ideas and concepts logically and consistently to draw meaningful conclusions. Doing research, analyzing information in the conditions when there is a multitude of false recourses, including 'fake news', requires critical reading skills and critical thinking as a priority competence to be acquired by our students during the English language courses.

Defining critical thinking

We have the right to speak about teaching only when learning of students takes place, the latter happens when, while reading, they know how to 'filter out irrelevant information' and 'focus instead on stimuli that are relevant to a particular task' [5]. John Dewey, the modern reviver of critical thinking philosophy, defines it as an active and persistent method of asking questions until there are no more to ask and 'The

enquiries are based on evidence and on the implications and conclusions of any belief' [3].

Critical thinking is not a new concept; it can be traced back to the days of Socrates. Richard Paul is known for the use of Socratic questioning, the ancient art of 'But why?' in teaching critical thinking. [6] As 'Critical thinking is largely associated with an argument' [3]. Socrates' method of probing arguments by tearing them apart with a series of questions is more than appropriate in the class-room.

Under the method the questions take the following forms:

1) questions of clarification, (What are you getting at? What do you mean by 'insight'?);

2) questions to probe assumptions (Why are you assuming that X causes Y? What if we assume the opposite for a moment?);

3) questions about points of view (Do you agree or disagree with that? Why did you make that inference (conclusion)?);

4) questions about evidence (How do we know that it is true? Can you show me how that works?);

5) questions about implications and consequences (What are you implying by that statement? Will this cause that?);

6) questions about the question (Is this the right thing to ask? Why ask the question?).

A combination of the questions can be the basis for a discussion in class. And it is important that students ask questions not only about the author's arguments but address them to themselves. Socratic questions tell students as much about them as about the subject they deal with because the former are the nucleus of reflective practice and produce evidence that verify assumptions as they are about applying logic to solve problems.

The scholars (Elder and Paul, 1987) view critical thinking as involving a series of cognitive skills such as defining, analyz-

ing, synthesizing, evaluating information, viewing a problem from different perspectives, presenting ideas logically and in a systematized way. [1] Currently they are the basis of successful academic learning and career goals achievement. Ransom Patterson suggests that structurally critical thinking includes: conceptualizing, analyzing, synthesizing, evaluating. And he looks at critical thinking as deliberate and systematical processing of information so that one can make better decisions and understand things better [7].

Summing up, we come to the conclusion that critical thinking is reflective and creative thinking with its own structure and method.

What is critical reading?

'Critical thinking is, most of the time, closely related to critical reading'[3]. Students, in most cases, do not demonstrate that they read original sources critically. But the truth is that to make the most of what you read, is to read critically. Critical reading is students' attempts to understand the world by deconstructing, restructuring the narratives, they learn to make up their own so that they are able to express opinions and come to the right conclusions. Critical reading is not only about finding out what is wrong with what they read, but finding facts that are difficult to argue against.

Here comes the question, 'What is to be done and how to teach critical reading in class?' If we look at real application of critical reading, effective university teachers are, firstly, to begin with selecting texts for reading very carefully. In the digital age selection of reading materials requires efforts and time as search engines are oriented not to the quality of published materials but to the quantity of clicks and cross references at what majority of people like or look for and you can find valuable materials worth reading only when you know what you need.

Information from manuals or Wikipedia 'gists' which students often use do not make their brain work hard as there is no need to deduct, retrieve the main facts or construct special complex models as we do when reading books or long texts [6]. It has been done for you and your brain loses its major skill – to comprehend complex notions, terms or make difficult decisions. That is why university teachers often have to choose highly provocative articles for early readings, rather than simply listing requirements, offering the assignments as resources to pursue those inquiries.

They want to challenge students to think differently, to ask questions that expose problems with the faulty notions students bring into the class, and generally to put them intellectually in situations in which they must question and rebuild their conceptions. Paying attention to the kind of analysis students will have to do in a given assignment, they, secondly, have to sequence materials to give students an opportunity to build their skills: easier reading first, more difficult later, so that courses are tailored to reach the desired skill level, increasing the difficulty as the student's skill expands.

Thirdly, teachers believe that students are unlikely to re-examine their thinking in some fundamental way, unless (a) they come to care deeply about issues involved in their reading materials and (b) they have ample opportunity to apply their learning to meaningful problems [2].

To encourage learning teachers should create collaborative environment by giving students challenging, authentic tasks which arouse curiosity by applying the key "think/pair/square/share" technique and providing honest and helpful feedback while evaluating their progress. It has to be kept in mind that to teach critical reading a teacher should come up with a scenario in which a student first thinks on a particular issue in the text,

then works in a pair, after that 'squares' – which means a group discussion and, finally, shares his/her opinion with the whole class. This four step technique proves to be effective in developing critical thinking through critical reading.

Conclusion

We are living in an era of unprecedented change where the one 'who owns information owns the world'. But everything we read or hear about nowadays is a mixture of truth, lies and confusion, thus,' the role of the critical thinker is to work out the proportion of each' and not accept it at face value. [4]. Critical thinkers and critical readers keep on thinking and reflecting as they remain the driving force behind great human achievements.

In this volatile and fast-changing world universities continue to be the intellectual beacons of our society. The new challenges require novel approaches and revision of traditional methods as teaching is a complex process, though, always oriented at an individual student. Civil aviation needs highly-skilled workforce, teaching critical thinking, especially, in management, air law and public relations, is a priority skill students have to acquire in order to cope with an avalanche of information at their future working places so that they can make right decisions in solving professional and personal problems.

References

1. A Cognitive Approach to Teaching English for Special Purposes (ESP) URL: http://www.59e7ebf01723dde7f5b4203c.html (Accessed 10 03 2020).

2. Bain K. (2004) What the Best College Teachers Do, HARVARD UNIVERSITY PRESS, Cambridge, Massachusetts, London, England. P.1−20.

3. Forshaw M. (2012) Critical Thinking for Psychology, A Student Guide., BPS BLACKWELL. P.1−136.

4. Haselgrove M. (2016) Learning: A very Short Introduction., Oxford University Press, Great Clarendon Street, Oxford, OX26DP, United Kingdom, P.1−110.

5. Kurpatov A. (2018) Chambers of wit. “Kurpatov A.V.” (Academy of sense).

6. Paul R. (1990) Critical thinking: what every person needs to survive in a rapidly changing world. Rohnet Park.CA.

7. Patterson R. Last Updated in August 2019, 7 Ways to Improve Your Critical Thinking Skills (Accessed 15 02 2020).

8 .URL: https://www.wikihow.com/Improve-Critical-Thinking-Skills (Accessed 10 03 2020).

УДК 372.881.111.1

О.В. Мяготина

Использование картинок для развития устной речевой компетенции в рамках дисциплины «Авиационный английский язык»

Аннотация. Статья рассматривает метод описания картинки как один из эффективных методов для развития навыков устной речи в рамках изучения дисциплины «Авиационный английский язык» студентами, обучающимися по профилю Летная эксплуатация гражданских воздушных судов (ЛГВС) и на специализациях Организация летной работы (ОЛР) и Организация использования воздушного пространства (ИВП). Развитие коммуникативной компетенции является приоритетной способностью при использовании английского языка в профессиональной деятельности пилотов и диспетчеров воздушного движения.

Ключевые слова: авиационный английский язык, описание картинки, разговорный английский язык, методы описания картинок.

O.V. Miagotina

Using pictures for oral practice competence development within the discipline "Aviation English"

Abstract. The paper deals with the method of picture description as one of the effective ones for the development of oral speech skills within the discipline "Aviation English" studied by the students of Saint-Petersburg University of Civil Aviation (SPbGU GA). The development of the communicative

competence is a foreground ability when using the English language in professional activity of pilots and air traffic controllers.

Keywords: aviation English, picture description, plain English, oral practice competence.

Первоочередной задачей студентов, изучающих английский язык по дисциплине «Авиационный английский язык», является обучение речевой связи между пилотом и диспетчером воздушного движения [3].

Наряду с такими методами развития разговорного английского языка на занятиях у студентов СПбГУГА, как обсуждение аудио- и видеоматериалов, докладов по темам профессиональной направленности, построение диалогов в рамках изученной тематики, прочтение и обсуждение текстов из учебных пособий, описание картинки занимает немаловажную роль.

Некоторые ученые считают метод описания картинок неотъемлемым в учебном процессе и имеющим свои преимущества над другими методами, когда речь идет о развитии навыков устной речи.

Согласно Брауну [4], так называемая техника картинок может быть использована как важный и мощный метод побуждения студентов к воспроизведению устной речи как на экстенсивном, так и на интенсивном уровне.

Райт [5] предоставляет убедительный аргумент, говоря, что картинки помогают и преподавателям, и студентам, т.к. они мотивируют студентов к говорению и письму. Картинки помогают в выборе темы разговора и являются источником информации для обсуждения данной темы. Они являются проводником для студентов при описании в устной и письменной речи. К тому же Райт подчеркивает, что картинки, являясь источником информации, снимают с преподавателя ответственность

за организацию и поиск источников информации. Таким образом, с этой точки зрения, картинки являются преимуществом, помогающим преподавателю в организации учебного процесса. Они могут стать образцом предмета обучения, которому следует придерживаться и мотивацией для студента.

Описание картинок как метод развития разговорных навыков на занятиях у будущих пилотов гражданской авиации и диспетчеров воздушного движения оправдано тем, что позволяет на основе изученной авиационной темы или ряда тем описать картинку, не только перечислив увиденные объекты, но и раскрыв тематику увиденного, так сказать, применить знания авиационного английского языка и воображение, привязав их к изображению (например, посадка самолета во время сдвига ветра, посадка воздушного судна на воду, столкновения с птицами и т.п.) [2].

Описания картинок как методический прием для развития разговорного английского языка в целом и монологической речи в частности не только повышает интерес и мотивацию у студентов, но и позволяет комплексно решать коммуникативные задачи: описывать, рассказывать, аргументировать, сравнивать, выражать свое мнение, опираясь на визуально-вербальные средства [1].

Цели описания картинки в рамках изучения иностранного языка несколько отличаются от целей описания изображения при изучении авиационного английского языка. Если в первом случае студенты раскрывают тему, включая в описание личное отношение к предмету описания, то во втором случае студент максимально точно описывает собеседнику изображенный предмет. Точность описания необходима пилотам и диспетчерам в их будущих нештатных ситуациях, когда собеседники, не видя друг друга, должны кратко и максимально точно описать происходящее. От этого зависит безопасность полетов.

Таким образом, описание картинок является идеальным способом попрактиковаться в использовании запаса английских слов во всех областях нашей жизни и при описании ситуаций в авиации в частности. Картинки представляют собой средство для серьезной языковой практики и могут стать качественным материалом в работе со студентами, стимулируют учебный процесс и служат основой для изучения множества тем на занятиях.

Описание картинок также является гибким и удобным средством для тестирования на экзаменах. Вот почему уже на протяжении многих лет в Международном конкурсе диспетчеров УВД, проводимом в СПбГУГА, описание картинки является одним из основных заданий при проверке владения общим и авиационным английским языком. Практика показывает, что студенты, предпринимающие попытку выполнить данное задание, не всегда делают это успешно. Среди причин, мешающих успешному описанию картинок, можно выделить следующие: не имеют четкого алгоритма описания изображения; не видят глобальную проблему, описывая лишь детали увиденного; забыли или имеют недостаток лексических средств для описания тематики, неправильный выбор грамматических конструкций для описания происходящего на картинке; психологический настрой; делают большие паузы, обдумывая, что сказать.

В связи с этим студентам можно предложить следующие рекомендации при описании картинки.

1. Посмотрите внимательно на картинку и подумайте, как описать то, что вы видите, используя некоторое время для обдумывания.

2. Описывайте как можно точнее то, что вы видите, используя язык «местоположения». Если вы не знаете точных

слов для описания, замените их альтернативными словами и выражениями.

3. Имейте в виду, что чаще всего при описании происходящего на картинке используется время Present Continuous, а не Present Simple.

4. Если на картинке изображен человек или люди, опишите их внешность, используя при этом лексику, соответствующую происходящему на картинке, а не общие знания о человеке или людях.

5. Если вам задают вопросы по картинке, постарайтесь отвечать не однозначно, а как можно шире раскрыть тему разговора. Переведите разговор в то направление, которым вы сами интересуетесь и о котором можете легко поговорить.

6. Постарайтесь говорить естественно, импровизировать и поддерживать зрительный контакт с собеседником.

Обучая студентов описанию картинки, преподаватель прибегает к методу обучения монологической речи с опорой на вербально-изобразительное средство.

Метод описания картинки как один из способов обучения устной речевой компетенции оправдывает свою цель. Описание ситуативных картинок с профессионально ориентированным сюжетом высоко мотивирует студентов на построение монологической речи, повышает интерес к изучению английского языка, приближает к использованию необходимых знаний авиационного английского языка в реальных жизненных ситуациях. Несмотря на положительные результаты данного метода работы, следует помнить, что он эффективен, когда студенты имеют базисные лексико-грамматические знания, владеют отработанными клише, устойчивыми выражениями, дефинициями и информацией по авиационным проблемам.

Библиографический список

1. Гез Н.И. Методика обучения иностранным языкам в средней школе. М.: Высш. шк., 1982. С. 252.

2. Климова И.Н. Использование картинок при обучении монологической речи в ходе самостоятельной работы курсантов по изучению английского языка // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2016. № 7. 0,3 п. л. URL: http://e-koncept.ru/ HYPERLINK “http://e-koncept.ru/2016/76085.htm”2016

3. Циркуляр ИКАО 323-AN/185,1.1.2 Развитие коммуникативных навыков владения языком. С. 2.

4. Brown D. Language assessment: Principles and classroom practices. San Francisco, CA: Pearson Longman, 2004.

5. Wright A. Pictures for language learning. New York, NY: Cambridge University Press, 1989.

УДК 372.881.111.1

А.В. Ожигова, И.М. Степенко

Применение элементов речевого контроля в процессе обучения дисциплинам «Авиационный английский язык» и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов»

Аннотация. В статье рассматриваются некоторые элементы речевого контроля, применяемые в процессе обучения профориентированным дисциплинам «Авиационный английский язык» и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов». Выбранные элементы критериев способствуют развитию речевых навыков и умений, а следовательно, помогают приобрести языковой опыт. Этот опыт позволит будущим авиационным специалистам активно и адекватно взаимодействовать как с носителями языка, так и с другими иностранными специалистами в стандартных и нестандартных ситуациях реального общения в авиационной среде.

Ключевые слова: коммуникативный подход, речевые умения, языковые навыки, контроль, стандартные фразы, процедуры, авиационный английский язык, фразеология радиообмена, пилот, диспетчер.

A.V. Ozhigova, I.M. Stepenko

Application of speech control elements in the course of teaching the disciplines "Aviation English" and "Phraseology of radio exchange in English during flights"

Abstract. The paper reveals some elements of speech control applied in the process of teaching professional-oriented subjects "Aviation English Language" and "Radiotelephony Phraseology in English during flights". The selected elements of the criteria contribute to the development of speech skills and proficiency, and therefore help to acquire language experience. This knowledge will allow future aviation specialists to interact with native speakers and other foreign specialists actively and adequately in standard and non-standard situations of real communication in the aviation environment.

Keywords: communicative language teaching, speech skills, language skills, control, standard phrases, procedures, aviation English, radiotelephony phraseology, pilot, air traffic controller.

Контроль речевых умений при обучении студентов по дисциплинам «Авиационный английский язык» и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов» в последнее время приобретает острую необходимость как в практике преподавания этих дисциплин, так и в методических исследованиях. Предъявленные требования к умению коммуникатировать основаны на документах, рекомендованных практиках и стандартах ИКАО с учетом ошибок, допущенных в авиационной терминологии и использовании ведения радиообмена «пилот − диспетчер» на английском языке. Изучение точных определений, знание тематики профориентированных дисциплин, а также их со-

держания становится реально востребованным в авиационной среде. Также в последние годы возросла потребность в специалистах, не только владеющих разговорной речью и ведением радиообмена при выполнении международных полетов, но и подготовленных для работы с документами на английском языке, приоритетными из которых являются FCOM, SOP, FAR, Doc 4444, ICAO Manuals, Doc 9432, Doc 9835, CAP 314, ФАП 362 и др. Это является важной задачей в практике обучения по курсам вышеназванных дисциплин, где приоритетом выступают некоторые элементы коммуникативного подхода.

При контроле речевых умений уделяется внимание обученности студента и умению применения языковых навыков (фонетических, грамматических, лексических). Студент, приобретающий навыки в общении и работающий с языковым материалом, получает языковой опыт, который является источником умений и навыков. Поэтому основное внимание преподавателя направлено на сам акт общения, так называемой коммуникативной задачи. В дисциплинах «Авиационный английский язык» (базовый курс) и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов» изучаются темы, необходимые для освоения будущей профессии, и темы, с которыми авиационные специалисты будут сталкиваться каждый день. Изучая эти дисциплины, будущие пилоты и диспетчеры могут и должны использовать полученные речевые умения в профессиональной среде. К примеру, в курсе дисциплины «Авиационный английский язык» рассматриваются темы, соответствующие требованиям документов ИКАО: должностные обязанности и условия профессии, отработка процедур полета, получение плана полета и проведение брифинга, авиационные происшествия и оценка действий экипажа, пути решения сложных задач по обхождению неблагоприятных погодных условий на

маршруте и метеоусловий в районе аэропортов вылета и назначения, обсуждение профессиональных тем с представителями разных аэропортов и компаний, а также общение с наземным персоналом и с пассажирами.

В курсе дисциплины «Фразеология радиообмена при выполнении полетов на английском языке» рассматриваются точные инструкции на каждом этапе полета, штатные и внештатные ситуации, которые могут произойти или происходили в реальной жизни (ИКАО документы) [4]. В ходе изучения этих двух дисциплин у будущих специалистов складывается общая картина применения так называемого «профориентированного языка», что является залогом успешного профессионального роста в авиакомпаниях и центрах УВД. Студенты учатся прогнозировать трудности, вести связь «земля – воздух», обсуждать рабочие моменты, работать с документами, рекомендованными аккредитованными авиационными сообществами.

Речевая деятельность в дисциплинах «Авиационный английский язык» и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов» может осуществляться в разных формах: через слушание (аудиофайлы и видеоматериалы по темам авиационной направленности и так называемый «живой» радиообмен), чтение (тексты по специальности, включающие авиационные происшествия, рекомендации и документы, описывающие процедуры и обязанности авиационных специалистов), говорение (описание картинок, обсуждение видео- и аудиоматериалов авиационного содержания, выполнение кейс-задач) и требования к будущей профессии (профессиональные обязанности, преимущества и недостатки, которые предъявляют авиакомпании при устройстве на работу). Следовательно, основным показателем считается умение решать коммуникативную задачу. В свою очередь, главными условиями коммуника-

тивной задачи будут являться правильное и точное понимание соответствующего высказывания по заданным темам или ситуациям, а также модели выражений, построенных на полученных знаниях о фразеологии радиообмена.

Лексические, фонетические и грамматические ошибки, не влияющие на понимание, могут допускаться, так как при условии успешного решения коммуникативной задачи эти ошибки не будут иметь определяющего значения (шкала ИКАО, требования к 4 уровню (уровень, при котором допускаются пилоты к международным полетам, а диспетчеры к ведению радиосвязи с иностранными бортами)) [4].

Рассмотрим две формы контроля речевых умений: парную и индивидуальную. Эти формы представляют наибольший интерес, так как они будут задействованы в значительном объеме в профессиональной среде авиационных специалистов. При проверке диалогической речи чаще всего это будет парная форма контроля. В этих случаях можно проверить выполнение аудио- и видеозаданий, а также проверить, как будут восприниматься реплики партнера, как на эти реплики реагирует другой партнер, то есть работает принцип двустороннего общения. Это дает возможность наблюдать и оценивать, как партнеры выражают свои мысли, воспринимают реплики друг друга. Особенно этот контроль необходим при изучении дисциплины «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов», когда один партнер ведет связь от имени пилота, а другой от имени диспетчера. Парная форма контроля улучшает восприятие речевой информации другого партнера, помогает приспособиться к его скорости говорения и произношению, а также незамедлительно реагировать на команды и подтверждать полученную информацию. В этой части контроля будут очень уместны такие задания, как деловая игра и кейс-задача.

Индивидуальная форма контроля, несмотря на то, что является одним из самых затратных форм по времени, будет более объективным видом контроля. Этот контроль используется при проверке всех видов речевой деятельности, а также помогает определить уровень сформированных языковых навыков [2]. Хотя он чаще всего подходит при проверке уровня языковых навыков при итоговом контроле по окончании курса дисциплин, однако все же индивидуальный контроль является дополнительным стимулом в изучении дисциплин «Авиационный английский язык» и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов», а также дает студентам возможность продемонстрировать умения и навыки, приобретенные в ходе изучения профориентированных дисциплин. Следовательно, студенты могут поделиться дополнительной информацией из авиационных ресурсов, из аккредитованных источников, не затрагиваемых в ходе занятий, а также из собственного опыта, полученного на летной или тренажерной практике.

Попытаемся далее определить, как выбранные элементы критериев способствуют развитию речевых навыков и умений при изучении дисциплин «Авиационный английский язык» и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов».

Коммуникативная направленность обучения. Язык будет рассматриваться как средство общения в реальных ситуациях в профессиональной среде авиационных специалистов. Дисциплина «Авиационный английский язык» предполагает беседы на профессиональные и смежные темы. Пилоты и диспетчеры отрабатывают на тренажерах процедуры, которые им необходимы для будущей работы. Следовательно, в ходе беседы студенты должны поддерживать общение с представителями инструкторского состава, зарубежными представителями авиакомпаний (SAFA), инженерами и

другими специалистами, связанными с обслуживанием воздушного и наземного оборудования. Также в дисциплине «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов» будут рассматриваться штатные и внештатные ситуации при ведении радиообмена «земля – воздух», а следовательно, будет изучаться использование стандартных фраз во избежание недопонимания.

Взаимосвязь между всеми формами устного и письменного общения. Студентам предлагаются тренировочные материалы тематической направленности и методические указания. Задания предполагают обсуждение рабочих моментов, команд и их назначение, составление рапортов и служебных заданий. Во время этой работы особое внимание уделяется рекомендациям, касающимся технического оснащения воздушных судов и диспетчерских пунктов, порядка действий экипажа и диспетчера на всех этапах полета и в пунктах отправления и назначения.

Использование аутентичных учебных материалов. При использовании аутентичных учебных материалов по авиационной тематике предлагается изучение авиационных документов, чтение руководств по эксплуатации воздушных судов и описания процедур, необходимых для профессиональной сферы, статей из интернет-ресурсов и периодических изданий, относящихся к авиационной тематике.

Моделирование актуальных ежедневных ситуаций для создания новых коммуникативных задач. Здесь контроль речевых навыков особенно необходим ввиду того, что предлагаются несколько коммуникативных задач, такие как дискуссия, деловая игра, кейс-задачи, следовательно, формируется коммуникативная компетенция студентов в процессе общения. «Факторы, которые могут способствовать успеху ролевой игры, заключаются в следующем: возможность практиковать „живой“ разговорный язык, использо-

вать „интерактивную“ речь» [5]. Цель таких заданий − развитие коммуникативных умений студентов: умение слушать и слышать собеседника; развитие чувства уважения к собеседнику; навыков публичного выступления, уверенности в себе; создание условий для дискуссии, выбора ролей, моделирования актуальных задач и ситуаций. «Функции учебно-речевых ситуаций как методической категории чрезвычайно разнообразны и многогранны. Ситуации могут выступать и как компонент содержания, и как прием обучения на разных этапах речевых действий…» [1]. Необходимо отметить, что главная задача преподавателя при проведении дискуссии – создать условия для инициативы студентов. Для этого, на наш взгляд, необходимо выполнение следующих требований: наглядный материал, ИКТ, компьютер, распечатки с приложениями, раздаточный материал (фразы для дискуссии, сокращенная информация о предмете дискуссии), листы с заготовками для записи вывода по теме, список правил в соблюдении дискуссии, визуальные и другие средства обучения и т.д. Цель этого задания строится на анализе предложенной ситуации, и студентам предлагается найти оптимальное решение. Пилоты и диспетчеры решают кейс-задачи каждый день, следовательно, при моделировании актуальных и ежедневных ситуаций речевые умения наиболее важны.

Личностно ориентированная направленность. При контроле речевых умений студент может выражать свое мнение, проявлять творческие навыки, предлагать актуальные темы, рассказывать о себе, работать в паре или группе. Появляется возможность выбрать материалы, которые позволяют студентам формировать ценностные ориентации, давать собственные оценки на профессиональные темы. В список заданий обычно входит описание картинок (предположения, причины конкретного явления) – здесь выража-

ется собственное мнение о картинке, связанной с авиационной направленностью: что изображено, что происходит в данный момент, как будут развиваться события дальше, разыгрывание диалогов на авиационные темы, ведение радиосвязи на отдельных этапах полета, прослушивание радиотелефонных переговоров, обсуждение просмотренных видеоматериалов профессиональной направленности.

Таким образом, при речевом контроле обучения по дисциплинам «Авиационный английский язык» и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов» студенты не только приобретают знания профориентированного языка, но также получают возможность впитать социокультурный компонент, приобретают знания об изучаемом языке, его особенностях и развитии в сферах профессиональной деятельности. Курсы дисциплин «Авиационный английский язык» и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов» дают образцы точного использования лексических единиц в конкретных ситуациях, что позволит будущим авиационным специалистам активно и адекватно взаимодействовать как с носителями языка, так и с другими иностранными специалистами в стандартных и нестандартных ситуациях реального общения в авиационной среде. Поэтому, мы полагаем, что применение речевого контроля как одного из элементов коммуникативного подхода является залогом приобретенных знаний и умений владения английским языком на всех этапах обучения.

Библиографический список

1. Вайсбурд М.Л. Использование учебно-речевых ситуаций при обучении устной речи на иностранном языке: учеб. метод. пособие для проведения спецкурса по обучению иноязычному общению в системе повышения квалификации учителей. Изд-во «Титул», 2001. С. 37–39.

2. Вопросы контроля обученности учащихся иностранному языку: метод. пособие / под ред. А.А. Миролюбова. Изд-во «Титул», 1999. С. 37–40.

3. CAP 413 Radio telephony Manual Edition 20, Chapter 2. P. 5–6.

4. Doc 9835 Manual on the implementation of ICAO Language Proficiency Requirements. Second edition ICAO – 2010 A-8 ICAO Language Proficiency Rating Scale, Operational Level 4.

5. Penny Ur. A Course in language teaching Practice and Theory.CambridgeUniversityPress, 2002. P. 131–133.

УДК 881.111.1

К.М. Суворина

Значение деловых игр при коммуникативном подходе к обучению авиационному английскому языку пилотов и диспетчеров

Аннотация. Статья рассматривает процесс формирования коммуникативной компетенции студентов нелингвистических вузов на уроках авиационного английского языка. Рассматриваются роль и значение коммуникативного подхода. Даны примеры деловых игр при обучении авиационному английскому языку пилотов и диспетчеров.

Ключевые слова: авиационный английский язык, коммуникативный подход, деловая игра, ИКАО.

K.M. Suvorina

The significance of simulation games in ATCs' and pilots' teaching at Aviation English classes on the basis of communicative approach

Abstract. The paper considers the process of communicative competency formation of pilots and ATCs at the Aviation English classes. The author presents the definitions of communicative competency. The examples of simulation games are under consideration.

Keywords: aviation English, communicative approach, ICAO, simulation game.

Процесс коммуникации представляет такой вид человеческой деятельности, при котором люди устанавливают контакт и поддерживают общение с целью обмена мнениями, выражения своих чувств, отношений, передачи информации.

При коммуникативном подходе язык рассматривается как живое средство коммуникации, а не только как объект изучения. Его можно рассматривать, как применение знаний в ситуациях, приближенных к жизни [7]. Особое значение коммуникативный подход имеет при обучении авиационному английскому языку, где главное внимание уделяется навыкам коммуникации: говорению, слушанию и общению (взаимодействию). Естественно, что устное общение базируется на знаниях грамматики, синтаксиса, лексическом запасе и чтении. Но первостепенное значение при обучении авиационному английскому языку уделяется голосовому общению согласно требованиям ИКАО, изложенным в документе 9835 [3]. Эти требования уточняют, что авиаспециалисты, хорошо владеющие языком, должны четко и ясно вести радиотелефонную связь «пилот − диспетчер». В ходе радиотелефонной связи им приходится использовать соответствующие речевые умения, позволяющие обмениваться информацией, запрашивать уточнения полученной информации, если имеются сомнения в правильности ее понимания или с целью устранения неправильного понимания, что необходимо для безопасности полета.

Коммуникативная компетенция подразумевает, что говорящий может правильно выбрать языковые средства, которые будут соответствовать как задачам общения, например повелительное наклонение при выдаче разрешения или отказе в разрешении, так и условиям общения, например ведение радиосвязи, которое требует использования стандартной фразеологии, или сообщение о нестандартной ситуации на борту, где требуется использование обычного разговорного языка.

Исходя из сути коммуникативной компетенции, основная задача обучения авиационному английскому языку должна быть нацелена на формирование речевых навыков и их раз-

витие и закрепление, что должно найти отражение в программах, так как использование методов коммуникативного подхода к обучению позволяет студентам наиболее эффективно достичь и поддерживать требуемый уровень владения языком.

Постоянный последовательный коммуникативный подход к языковому обучению включает целый ряд упражнений.

1. Лексико-грамматические упражнения, направленные на усвоение и закрепление словарного запаса и грамматических структур через их активное использование в речевой деятельности.

2. Упражнения на прослушивание и понимание разного рода информации и последующего обсуждения ее с целью развития навыков говорения.

3. Использование визуальной информации авиационного содержания. Например, картинок, таблиц, дисплеев, приборных досок, карт и т.п., что мотивирует студентов к высказыванию, поскольку их контент приближен к реальной рабочей обстановке.

4. Групповое обсуждение проблем полезно для развития навыков взаимодействия и беглости речи.

5. Обмен информацией и проигрывание ролей имеют своей целью обучение будущей профессии.

Коммуникативное обучение языку, или коммуникативный подход к обучению, есть ключевой критерий, которым следует оценивать любое обучение авиационному английскому языку. В какой мере курс авиационного английского языка развивает способность студента вести радиотелефонную связь с другими авиационными специалистами – вот вопрос, который всегда встает при разработке учебных программ и процесса обучения, поскольку эффективная, ясная и недвусмысленная коммуникация «пилот − диспетчер» с

точки зрения обеспечения безопасности является целью требований ИКАО к языковому владению. Для достижения этой цели самое главное – дать студентам возможность максимально использовать на практике языковые умения в ситуациях, которые походят на те ситуации, с которыми они сталкиваются в реальной рабочей обстановке [2]. В этом случае обучение языку рассматривается не как вспомогательное средство при подготовке авиаспециалиста, но как его составляющая часть [3]. Профессионально ориентированное содержание обучения делает процесс обучения более мотивированным и, следовательно, более эффективным.

При обучении профессии очень полезен такой вид упражнений, как 'simulation', т.е. проигрывание студентом ситуации или роли с целью обучения работе. Существует мнение, что ролевая игра – это разыгрывание коротких сценок, чтение по ролям, инсценирование текстов и т.п. К. Ливинстон пишет, что если студента просят выразить свое отношение к проблеме и собственную стратегию для ее решения, то это «симуляция». Если студенту дана конкретная информация о роли, которую он должен принять во внимание, и он не свободен представлять свое собственное мнение, а должен представить заданную ему роль, то мы можем говорить о ролевой игре в контексте «симуляции» [5]. С точки зрения преподавания существует небольшая разница между ролевой игрой и имитацией или имитационным моделированием.

Для подготовки специалистов к практической деятельности следует скорее говорить о деловой игре, в ходе которой отрабатываются профессионально ориентированные речевые умения, столь необходимые для решения задач, связанных с будущей профессиональной деятельностью. Естественно, что характер деловой игры определяется ее участниками. Ролевые отношения между будущими пило-

тами и диспетчерами являются симметричными (по определению Н.И. Гез [1]), так как они две стороны одной медали при ведении радиотелефонной связи и решают коммуникативные функции в рамках одного авиационного контекста.

В процессе обучения они изучают одни и те же темы и ситуации, которые связаны с их профессиональной деятельностью, такие как: погодные условия, правила полетов, аэродромы, транспортные средства, план полетов, навигационные средства, конфликтные ситуации и их разрешение, основы ведения радиосвязи и другие. Именно это общее ядро знаний и позволяет пилоту и диспетчеру говорить друг с другом. Но с другой стороны, следует помнить, что сферы деятельности пилотов и диспетчеров несколько отличаются, не считая радиотелефонную связь, где, как уже было отмечено, они являются двумя сторонами одной медали. При обучении пилотов следует помнить, что, кроме ведения, связи им нужны речевые умения для общения с пассажирами, другими членами экипажа, представителями наземных служб для того, чтобы описывать более подробно ситуации, возникающие в полете или на земле. При обучении диспетчеров следует также учитывать специфику рабочего места, тип воздушного пространства или зону контроля, умение согласовывать свои действия со смежными диспетчерами, а также с аэропортовыми службами, с которыми они должны взаимодействовать при возникновении нестандартной ситуации.

Учитывая различные роли пилота и диспетчера в рамках общего контекста их деятельности, следует отметить некоторые коммуникативные функции, которые присущи исключительно пилоту: запрос разрешения, подтверждение выданной команды или сообщения, запрос информации, описание ситуации на борту; другие – только диспетчеру: выдача команды, отмена команды, выдача запрещающей ин-

формации, запрос о предпочтениях и др., а обмен информацией – обоим участникам диалога.

Указанные коммуникативные функции реализуются студентами в ходе деловой игры или воображаемой ситуации, или симуляции. Деловая игра, или симуляция, – аудиторная деятельность, которая дает студенту возможность использовать языковые знания, понять аспекты его ролевого поведения и фактическую роль вне аудитории, в реальной деятельности. Все студенты реагируют позитивно на те виды деятельности, которые имеют очевидное практическое применение.

Использование деловых игр можно проследить в учебнике Генри Эмери и Энди Робертса «Проверьте ваш авиационный английский» [4], где каждый урок включает такую игру. Студенты получают роли пилота и диспетчера (в большинстве диалогов) и сценарий диалога. В ходе проигрывания ролей (диалога) реализуются некоторые из коммуникативных функций, указанных в разделе 4.4.1. Циркуляра 323 [2], такие как:

− выдача команды, запрос и предложение какого-то действия;

− выдача совета, запрос на разрешение действия;

− предоставление информации о прошлом, настоящем, будущем, намерений;

− обсуждение необходимости, возможности или способности действия;

− подтверждение ясности или получения информации, внесение поправок;

− подтверждение правильности принятого сообщения, команды;

− оценивание, описание состояний или происходящих процессов;

− урегулирование конфликтных ситуаций;

– парафраз непонятного сообщения и уточнения двусмысленности.

Возьмем, к примеру, ролевую игру из 5 урока «Посадка с убранными шасси»:

PNF	TOWER
Declare unsafe gear indication	Request intentions
Request low pass and visual inspection	Give instructions
Readback	State main gear appears down but nose gear retracted
Understand all gears down	Correct and clarify main gear appears down but nose gear retracted

Пример диалога по предложенному сценарию:

P. Tower. Flyer 794. We have an unsafe gear indication.

C. Flyer 794. Roger. Report intentions.

P. Request low pass runway 23. Flyer 794.

C. Flyer 794. Cleared low pass runway 23 not below 500 feet.

P. Cleared low pass runway 23 not below 500 feet. Flyer 794.

C. Flyer 794. Main gear appears down but nose wheel appears retracted.

• P. Roger. All wheels appear down. Thank you. Flyer 794.

C. Flyer 794. Negative. Main gear appears down but nose wheel appears retracted. I say again. Nose wheel appears up.

Ролевые игры также использованы в учебнике “Flightpath” by Shawcross в контексте парной работы [6].

PILOTS Intentions role-play.

1. Engine 3 flame-out passing FL 275.

2. Negative. Continue to destination, unless further deterioration. Monitoring other engines. Attempt relight.

3. Unable relight #3. Reduced rate of climb. Unable cross Erzurum at 48. Estimate Erzurum 52 FL330.

4. Negative. Northerly route via Kars, Gyumri and Ganja.

5. More frequent aerodromes, if need divert.

6. Present position: 30nm W Ganja. Cabin attendant fell. Head injury.

7. Negative. Divert to Ganja. Request RWY in use, local condition, ATIS and medical assistance.

8. Acknowledge and thanks.

ATCOs Intentions role play.

1. Intentions? Return to land?

2. Acknowledge.

3. Acknowledge, Intentions after Erzurum? Continue to Baku via Erevan?

4. Reason for northerly route?

5. Turn left HDG 070.

6. Intention? Continue to Baku 200nm?

7. Acknowledge. RWY in use 30. Wind 270, 3 kts, CAVOK, temp.31, dew point 23, QNH 1009.

Примерный диалог между пилотом и диспетчером:

Pilot: We just had a flame-out on Engine 3 as we passed FL 275.

ATCO: What are your intentions? Will you return to land?

Pilot: Negative. We intend to continue to our destination for the moment unless the engine deteriorates further. We are monitoring other engines and we will attempt to relight # 3.

ATCO: Roger.

Pilot: Unable to relight engine #3. Our rate of climb is reduced. Will be unable to cross Erzurum at 48. Estimating Erzurum at 52, will maintain FL 330.

ATCO: Roger. What are your intentions after Erzurum? Are you going to continue to Baku via Erevan?

Pilot: Negative. We will fly north via Kars, Gyumri and Ganja.

ATCO: What is the reason for northerly route?

Pilot: We ‘d like more frequent aerodromes if we need to divert.

ATCO: Turn left heading 070.

Pilot: Left heading 070. We are 30 nm west of Ganja. A cabin attendant fell and injured her head.

ATCO: Do you intend to proceed to Baku? Distance is 200 nm.

Pilot: Negative. Diverting to Ganja. Request RWY in use, and local weather conditions, ATIS, and medical assistance on arrival.

ATCO: RWY in use 30, wind 270 3 kts, CAVOK, temp.31, dew point 23, QNH 1009. The ambulance will be in attendance.

Pilot: RWY 30, QNH 1009. Thank you very much.

В качестве деловой игры можно рассматривать занятия на тренажерах, которые позволяют максимально приблизить учебные занятия к реальной рабочей обстановке.

На тренажерных занятиях студенты могут использовать и совершенствовать языковые знания, полученные на аудиторных занятиях, при отработке профессиональной фразеологии радиообмена между пилотом и диспетчером.

Следующим, более высоким уровнем деловой игры можно считать тестирование пилотов и диспетчеров на уровень владения английским языком по шкале ИКАО, так как оно представляет собой смоделированную имитацию рабочей обстановки, рабочих условий. В ходе тестирования авиаспециалисты должны продемонстрировать умение: эффективно общаться при ведении голосовой связи; общаться на общие, конкретные и связанные с работой темы; использовать надлежащие коммуникативные стратегии для обеспечения безопасного полета.

Библиографический список

1. Гез Н.И. Предисловие и приложение к книге «Ролевые игры в обучении иностранным языкам». М.: Высшая школа, 1988.

2. Рекомендации по программам обучения авиационному английскому языку. Cir 323 AN/185. ИКАО. 2010. 86 с.

3. Doc. 9835. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements. ICAO. 2010. 150 p.

4. Emery H., Roberts A. Check Your Aviation English. MACMILLAN. Oxford, 2010. 127 p.

5. Livingstone C. Role Play in Language Learning. Harlow: Longman, 1983. 94 p.

6. Shawcross P. Flightpath. Aviation English for pilots and controllers. Aviation English for pilots and controllers. Cambridge University Press, 2011. 224p.

7. Tretyakova T.P. Situational dialogues. M.: Просвещение, 1989.

УДК 81-139

К.М. Яхьяева

О РАЗРАБОТКЕ ТЕМАТИЧЕСКОГО МОДУЛЯ С ЭЛЕМЕНТАМИ ИНТЕГРАЦИИ МОБИЛЬНЫХ ПРИЛОЖЕНИЙ В РАМКАХ ДИСЦИПЛИНЫ «АВИАЦИОННЫЙ АНГЛИЙСКИЙ ЯЗЫК»

Аннотация. Статья посвящена вопросам повышения эффективности языковой подготовки студентов – будущих специалистов сферы гражданской авиации, изучения роли мобильных приложений в ходе учебной работы, направленной не только на усиление языковых и профессиональных навыков, но и на развитие целого ряда таких личностных качеств, как самостоятельность, критическое мышление, быстрота принятия решений, непрерывное профессиональное саморазвитие. Экспериментальное обучение, проведенное в Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации, и его результаты выявили большой дидактический потенциал мобильных приложений для ведения заметок (Evernote) и высокую тенденцию повышения лексических навыков у студентов, лежащих в основе межъязыковой коммуникации и необходимых для выполнения своих профессиональных обязанностей.

Ключевые слова: неязыковой вуз, авиационный английский язык, MALL, мобильное обучение, мобильные приложения, Evernote.

C.M. Yakhyaeva

ON THE DEVELOPMENT OF A THEMATIC MODULE WITH THE ELEMENTS OF MOBILE APPS (ON THE BASIS OF THE "AVIATION ENGLISH")

Abstract. The article is devoted to the issue of language training improving students-future civil aviation specialists, studying the role of mobile applications in the course of

educational work aimed not only at acquiring of both language and professional skills, but also at developing a number of personal qualities such as independence, critical thinking, speed of decision-making, continuous professional self-development. An experimental training conducted at the Saint Petersburg state University of civil aviation and its results revealed a great didactic potential of mobile applications for taking notes (Evernote) and a high tendency to improve the lexical skills of students, which are the basis of cross-language communication and necessary for performing their professional duties.

Keywords: non-linguistic university, aviation English, MALL, mobile learning, mobile apps, Evernote.

Актуальность представленной статьи обусловлена ролью глобализации и развития всемирной паутины – двух факторов, открывающих новые горизонты для профессиональной деятельности и образования, в том числе и для языковой подготовки будущих выпускников вузов. С течением времени развиваются уже существующие и создаются новые подходы и методы обучения. Тем не менее технический прогресс ставит все новые задачи перед студентами и преподавателями и бросает вызов традиционной системе высшего образования. Актуальность данной работы также заключается в рассмотрении процесса языковой подготовки специалистов сферы гражданской авиации как одной из ключевых составляющих успешного осуществления своих профессиональных обязанностей. Всем известно, что авиационный английский язык фактически является «международным языком гражданской авиации» [3]. И на сегодняшний день достаточно остро стоит вопрос о том, как, при каких условиях и с помощью какого из дидактических средств возможно максимально полно и эффективно выстроить учебный процесс, результатом которого должно стать формирование знаний,

умений и навыков работы с документами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) на английском языке и литературой по специальности, а также ведения межъязыковой коммуникации в различных ситуациях. Ведь если пилот или авиадиспетчер недостаточно хорошо владеет английским языком, то это легко может привести к авиапроисшествиям или катастрофе. Именно поэтому важно готовить специалистов авиационной сферы, способных не только владеть английским как иностранным языком, но и уметь адаптироваться ко всем изменениям в своей профессиональной жизни, вызванным стремительным прогрессом и развитием общественной мысли.

На наш взгляд, из возможных решений в сложившихся условиях могут быть полезны идеи мобильного обучения (mobile learning, m-learning) вообще и мобильного обучения иностранным языкам (mobile assisted language learning, MALL) в частности. Камбуракис [5] считает, что мобильное обучение − это «место, где мобильные технологии и электронное обучение пересекаются, чтобы создать уникальную возможность для обучения в любое время и в любом месте», позволяя организовать автономное и дистанционное обучение. Мобильные устройства (планшеты, смартфоны, нетбуки и др.), используемые в рамках обозначенного подхода, играют роль инструментов обучения, предоставляя студентам условия и варианты доступа к содержанию любой дисциплины. Мобильность в данном случае имеет первостепенное значение. Согласно MarkPegrum [6], мобильное обучение следует рассматривать в трех аспектах:

− как практическое применение удобных портативных мобильных устройств, имеющих выход в Интернет;

− как деятельность, осуществляемую посредством мобильных устройств и технологий, позволяющую получать, анализировать и создавать информацию;

– как возможность получать и предоставлять учебную информацию любого формата на персональные мобильные устройства.

Основная тенденция мобильного обучения сегодня – его интеграция в систему традиционного образования. Речь идет уже не только о модернизации дистанционного и смешанного обучения посредством мобильных технологий, но и об оптимизации традиционного обучения при сохранении его базовых методических принципов [1]. Элементы MALL активно внедряются в практику обучения английскому языку для специальных целей (English for Specific Purposes / ESP) – область преподавания английского языка, направленная на работу с языком конкретной предметной области (технический английский, деловой английский, английский для медицинских работников, английский язык в научном дискурсе и т.д.) и ориентированная на личные и профессиональные интересы студентов. Учебные курсы ESP чаще создаются для студентов среднего (intermediate) или продвинутого (advanced) уровня, но могут разрабатываться и для студентов начального уровня языковой подготовки [4].

Авиационный английский язык, преследуя те же цели, что и английский язык для бизнеса и экономики, может рассматриваться как своего рода язык для профессиональных целей. «Ядром» этого специального языка является терминологическая лексика, представляющая определенные трудности для студентов (раскрытие аббревиатур, способы передачи безэквивалентной лексики и соблюдение научного стиля при его переводе). Необходимость работы с лексическим материалом также подтвердило проведенное в октябре 2018 года анкетирование, согласно которому 63 % студентов отметили для себя, что электронные словари и справочники максимально полезны для подготовки к занятиям, это объ-

ясняется спецификой предмета «Авиационный английский язык».

С целью обеспечения лексического и содержательного единства авиационной терминологии, увеличения объема словарного запаса, его активизации, а также более эффективного формирования лексических навыков мы предприняли попытку включить в учебный процесс элементы мобильного обучения и частично перестроить изучение терминологии в рамках отдельного тематического модуля. Практическая работа в Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации проходила в три этапа. В рамках подготовительного этапа мы ознакомили студентов с целями и задачами эксперимента, объяснили принципы работы с мобильным софтом и разделили на две группы: контрольную (КГ) и экспериментальную (ЭГ). Также, предваряя экспериментальное обучение, мы провели входное тестирование, включив в него 20 тестовых вопросов из курса «Иностранный язык», работу с профессионально ориентированным текстом и послетекстовые упражнения формата «Answer the question», «Fill in the gap with the necessary term», «Which statement is true and which is false», «Translate the following termsinto Russian». Обучение в контрольной группе проводилось в соответствии с рабочей программой дисциплины «Авиационный английский язык» и разработанным к ней дидактическим материалом, но без последующего включения мобильного софта.

В качестве образовательной основы для обучения в экспериментальной группе мы взяли простой в использовании текстовый редактор Evernote для работы над заметками и планирования учебных и рабочих задач. После серии экспериментов, проведенных Roy, Brine&Murasawa, приложения для записи заметок оказались важным инструментом для профессионального овладения языком. Полученные ре-

зультаты свидетельствуют о том, что большинство из них были вполне удовлетворены поставленными задачами, хотя и не смогли выполнить все предложенные задания в ходе финального тестирования [7]. Аналогичная работа проводилась и в экспериментальной группе, но с пропуском «традиционных» текстовых и лексических упражнений. Их место занимает графическая систематизация профессионального содержания в виде ментальных карт, которые студенты создают после анализа содержания каждого нового текста. Ментальная карта − это блок-схема, включающая все ключевые термины, причинно-следственные цепочки, состоящие из аббревиатур, стрелок и других символов. Они также могут включать небольшие графики и формулы.

Ментальные карты рассматриваются как альтернатива получения информации и ее прояснения для студентов. Методика создания ментальных карт была впервые использована Т. Бьюзеном, но только как способ ведения заметок. Обнаружив огромный потенциал, автор полагал, что с помощью оставления ментальных карт студенты всегда будут знать, что и каким образом они изучают [2]. Традиционная структура ментального отображения включает в себя ключевой термин или словосочетание, линии и коробки.

При изучении модуля «Aerodynamics» и работе над текстом «Four forces on an airplane», опережая составление ментальных карт, мы предложили студентам ознакомиться с ключевыми словами текста *(«Predict the meaning of the vocabulary words below before you read the text .After you read, go back and write what you think the word means»),* поделиться ассоциациями и идеями касательно темы занятия и определений отдельных понятий *(«In small groups (3−4 students) make a list of 5 words that are associated with the term "Aerodynamics". Then compare the lists of words made in different groups and select the most frequent ones. Try to give it*

the definition of as a science, using the shortlisted words). Работа с текстом заключалась в составлении ментальной карты как своеобразной опоры для обобщения лексического материала по изученной теме *(Visualize your ideas and make a mind-map, using the information from the text; Read and make up a mind-chart. Share it with your partner and complete it using the Evernote).* В дополнение к простой графической схеме участники могли бы также интегрировать свои заметки с некоторыми сторонними ресурсами (фотографии, видео, дополнительные ссылки на тексты по специальности и научные статьи) или просто объединить заметки в рамках совместной или проектной работы через приложение Evernote. Используя ментальные карты в качестве зрительной опоры, студенты демонстрировали не только четкое видение предмета или понимание основной идеи текста, но и готовность к обсуждению и общению изложенной в тексте информации. В рамках послетекстового этапа студенты имели возможность довести полученные лексико-грамматические навыки до автоматизации и усовершенствовать их посредством составленных ментальных карт *(«Fill in the gaps in the form referring to the mind chart.Write your own example of this documentation and share with your partner via Evernote.).*

Заключительный этап эксперимента охватывал обе группы и представлял собой итоговую дискуссию, где каждый студент имел возможность высказаться по теме и ранее прочитанному тексту, оценить интерпретацию прочитанного материала и правильность аргументации других участников эксперимента, уточнить определение тех или иных терминов. Примечательно, что студенты, обучавшиеся в экспериментальной группе, подошли к дискуссии и обсуждению пройденной темы более креативно, дополнив ментальные карты видеопрезентациями, а также показали более свобод-

ное владение терминологией. Завершающим для экспериментального обучения шагом стало итоговое тестирование, проведенное в контрольной и экспериментальной группах. Участникам эксперимента было предложено пройти аналогичное входному тестирование по иностранному языку, а также ответить на вопросы по пройденной в рамках модуля теме. Результаты тестирований в каждой из групп представлены в табл. 1 и 2 в виде процентного соотношения правильно выполненных заданий от общего количества (100 %).

Таблица 1

Результаты тестирований в контрольной группе

	Входное тест-е: вопросы из курса «Иностранный язык»	Входное тест-е: работа с текстом по специальности и определение основной идеи текста	Входное тест-е: работа с терминологической лексикой, перевод
КГ	95 %	88 %	75 %
ЭГ	93 %	90 %	75 %

Таблица 2

Результаты тестирований в экспериментальной группе

	Итоговое тест-е: вопросы из курса «Иностранный язык»	Итоговое тест-е: работа с текстом по специальности и определение основной идеи текста	Итоговое тест-е: работа с терминологической лексикой, перевод
КГ	97 %	89 %	77 %

ЭГ	98 %	93 %	82 %

Таким образом, ориентируясь на полученные результаты, мы можем сделать выводы, что включение мобильного приложения Evernote помогло студентам лучше ориентироваться в языковом материале и поддерживать профессиональную коммуникацию в условиях аудиторной работы на хорошем уровне. Это положение связано с рядом следующих факторов.

1. Данный текстовый редактор сочетает в себе функции персонального словаря и электронной рабочей тетради, записи в которых можно корректировать и координировать в соответствии с учебными задачами и темами.

2. Помимо традиционных текстовых упражнений, мы предложили участникам организовать профессионально ориентированный материал в виде ментальной карты. В конце нашего экспериментального обучения для студентов ЭГ ментальная карта, созданная в приложении Evernote, стала «хранилищем» новых лексем, которые они могут самостоятельно группировать по темам, и повторно обращаться к тем, которые требуют особенно тщательной проработки.

3. Применение Evernote не ограничивается только работой с лексикой, оно также может быть мощным инструментом для развития других аспектов английского языка и организации ранее несистематизированных знаний.

Несмотря на то, что использование мобильного текстового редактора «Evernote» направлено на отработку лексических навыков, в наших дальнейших исследованиях это приложение предполагается использовать комплексно и в сочетании с некоторыми другими мобильными ресурсами, такими как G-Suite или Genial.ly.

Библиографический список

1. Титова С.В., Авраменко А.П. Компетенции преподавателя в среде мобильного обучения // Высшее образование в России. 2014. № 6.

2. Buzan T., Buzan B. The mind map book how to use radiant thinking to maximise your brain's untapped potential. New York: Plume,1993.

3. Emery H. Aviation English for the Next Generation // Studi@ Naukowe. 2016. 29. P. 8.

4. Hutchinson T., Waters A. English for specific purposes. Cambridge university press, 1987.

5. Kambourakis G., Kontoni D. P. N., Sapounas I. Introducing attribute certificates to secure distributed E-learning or M-learning services // Proceedings of the lasted international conference. 2004. P. 436−440.

6. Pegrum M. Mobile learning: Languages, literacies and cultures. Springer, 2014.

7. Roy D., Brine J., Murasawa F. Usability of English note-taking applications in a foreign language learning context // Computer Assisted Language Learning. 2016. Vol. 29, №. 1. P. 61−87.

УДК 316.454.52

Н.Е. Лукичева

Исторический ракурс английского и авиационного английского языка в авиации: проблемы и решения

Аннотация. В статье отражено историческое развитие авиационного английского языка путем проб и ошибок, ценою в человеческие жизни. Предпринята попытка проанализировать исторические факты, посредством которых выстроилась существующая система подготовки авиационного персонала.

Ключевые слова: языковая подготовка, частота полетов, авиационные стандарты, двухсторонняя коммуникация, акцент, экипаж.

N.E. Lukicheva

Historical perspective of English and aviation English: major problems and solutions

Abstract. The article reflects the historical development of aviation English through a “trial and error” approach at the cost of human lives. An attempt is made to analyze the historical facts by which the existing system of training aviation personnel was formed.

Keywords: language training, flight frequency, aviation standards, two-way communication, accent, flight crew.

На заре развития авиасообщений общение, связанное с авиацией, происходило с использованием множества языков. Если сообщение отправлялось в отдаленный аэропорт,

использовался язык или страны отправления, или страны прибытия. Самолеты того времени летали медленно, а время в пути на международных перелетах иногда составляло 24 часа, у властей двух стран было достаточно времени, чтобы перевести сообщения.

С появлением более быстрых авиалайнеров и увеличением частоты полетов времени на перевод уже не хватало. Более того, с увеличением воздушного движения суверенные государства стали регулировать использование своего воздушного пространства. Так, для международного перелета сообщения, которые отправлялись раньше только в страну назначения, теперь должны были передаваться во все страны, над которыми пролетал самолет. Например, для рейса из Лондона в Москву сообщения должны были посылаться на французском, голландском, немецком, польском и русском языках. Для упрощения этой проблемы ИКАО предписало использование только трех языков: английского, французского и испанского. Каждому государству-«подписанту» (члену ИКАО) нужно было выбрать один из этих языков и уведомить ИКАО [2]. Например, французский язык используется в северной Африке, Индокитае и во Франции; испанский – в странах Латинской Америки, а английский – во всех остальных странах.

В СССР использование русского языка было разрешено в 70-х годах XX века. Но английский становится основным языком в связи с большим вкладом в развитие авиации англоговорящих стран, таких как США, Канада, Великобритания и Австралия. Если учесть, что площадь и количество населения англоговорящих стран: США, Канады, Австралии, Британии, Индии, Малайзии и большей части Африки − превышают весь остальной мир, то становится понятно, почему английский стал главным языком авиации.

Кроме того, необходимо понимать все сложности авиационной терминологии и английского языка, который используется непосредственно в авиации. Инструменты коммуникации в авиации включают телефонные линии, телетайпы, радиосвязь, мобильные устройства. Изначально мы можем разделить их на следующие категории: срочные, происшествие; безопасность полетов; метеорология; авиационное управление и NOTAM; авиаперевозчики; регулирование полетов.

Учитывая ряд происшествий и катастроф, где основным фактором выступал язык, для решения языковых проблем ИКАО опубликовало стандарты сокращений и кодов, которые должны использоваться в процессе коммуникации. Расшифровать коды можно было обратившись к списку в справочнике аббревиатур на утвержденных ИКАО языках с последующим переводом на свой язык. Сообщения с использованием сокращений подходили в основном для передачи телетайпом, хотя и не ограничивались этим техническим ресурсом. Например, двухсторонняя коммуникация, проходившая между пилотом и авиадиспетчером, не может осуществляться посредством аббревиатур и кодов, кроме разрешенных для экономии времени. Невозможно представить, чтобы пилот, чья задача − безопасное управление самолетом, получив закодированное сообщение, стал искать в справочнике расшифровку. Поэтому языковой обмен на простом английском языке явился в историческом ракурсе наилучшим решением.

Рассмотрим проблемные зоны языкового фактора в авиации, которые актуальны и в наше время. Использование разговорного английского языка в управлении воздушным движением имело определенные факторы. Прежде всего, это качество радио- и телефонного оборудования; происхождение (место рождение сотрудников) кадрового состава. Рас-

смотрим первый фактор. Радио- и телефонное оборудование, как и всякое электронное оборудование, было подвержено помехам и сбоям связи. Более того, когда самолет двигался, этим он вызывал постоянное изменение фаз радиоволн. Он также находился под воздействием внешних атмосферных явлений, собственно, как и сейчас. Плохое качество микрофонов и наушников могло искажать голос. Все это влияло на чистоту голоса и понимание сообщения. С учетом этих явлений произносимые пилотами слова должны были тщательно подбираться, чтобы не вызвать двоякого понимания или полного непонимания. Например, слово «not», которое предшествует фразе, могло быть срезано помехами и, таким образом, предать фразе положительное значение.

Второй фактор − это происхождение персонала (диспетчеров и пилотов), который работал с таким оборудованием. Сотрудников можно было поделить на три категории: те, для кого английский язык являлся родным, что также актуально и по сей день; те, для кого английский являлся вторым языком, например в постколониальных странах; те, кто не использовал английский язык в повседневной жизни и вынужден был его изучать исключительно для работы в авиации. Вокабуляр для этой категории лиц должен был быть сведен к минимуму и упрощен насколько возможно. Так, малазийцы принадлежат ко второй категории, тогда как их соседи из Индонезии и Таиланда − к третьей. Таким образом, коммуникация между ними должна была проходить по четким правилам.

Опубликованные стандарты ИКАО, которыми руководствуются и поныне во время телефонного разговора и / или радиообмена, являются «золотым стандартом». Их можно классифицировать следующим образом: стандарты произношения слов; стандарты сокращений разговорной речи; стандарты фразеологии радиообмена.

Письменный алфавит и разговорные сокращения соответствовали рекомендациям Международного Союза Телекоммуникаций и использовались одинаково такими службами, пользующимися радиопередающим оборудованием, как морское управление и полиция [1]. Эта часть, касающаяся произношения букв для управления воздушного движения, относится и к произношению цифр. Цифры, как и сегодня, используются для обозначения высоты, времени, направления, а также для позывного самолета (call sign). В каждом случае цифры произносятся по-разному, поэтому четкое использование предлогов и приставок помогает избежать неправильного понимания. Одинаковое произношение частицы или предлог «to» и цифры «two» стало причиной, как говорит С.А. Мельниченко, многих происшествий в авиации.

Кроме того, в странах, где английский язык являлся вторым языком и при этом страна была многонациональной, часто разговорный английский подвергался изменениям и стандарты не соблюдались. Говорящие могли «проглатывать» части слов, добавлять «s», где ее не должно было быть, или, наоборот, опускать ее, где необходимо употребить. Китайцы, например, чаще имели проблемы с правильным использованием времен и употреблением множественного числа. На сегодняшний день они смогли преодолеть эту проблему посредством обучения своего персонала в США, Англии, Канаде и прочих англоговорящих странах. Индусы, как правило, идеальны в грамматике английского языка, но имеют характерный акцент и говорят скороговоркой. У них до сих пор при переводе с родного языка на английский получаются очень длинные предложения. Европейцы тоже отличаются разнообразием акцентов. Так, итальянцы, немцы и французы имеют свои характерные акценты. Австралийцы особенно интересны в произношении, т.к. их

«A» звучит, как «I», а «E», как «A» [3]. Тайцы отличаются очень ограниченным словарным запасом, и они стараются упростить использование языка настолько, насколько это возможно, что иногда приводит к обескураживающим ситуациям. Индонезийцы не владеют широким вокабуляром, но они не отклоняются от стандартов фразеологии. Проблема кроется в самом персонале. Так, обучение английского в индонезийских школах находится на очень низком уровне. Те, чей английский на уровне proficient, обычно учились за рубежом. Поэтому на работу принимали лучших из тех, что предлагали рекрутские компании. Конечно, стандартизация фразеологии не могла быть решением всех ситуаций, связанных с использованием английского языка, но все же были ситуации, когда хорошее знание английского было просто необходимо. Так, в чрезвычайных ситуациях, когда пилот или диспетчер впадает в панику, он говорит все подряд и далеко не всегда следует стандарту. Поэтому в 2008 году ИКАО повысила требования к знанию общего и авиационного языка для диспетчеров и пилотов. Теперь, чтобы летать на международных авиалиниях и работать в крупных аэропортах, пилотам и диспетчерам необходимо было сдавать тест на четвертый рабочий уровень по шкале ИКАО, а это означает идеальное знание фразеологии и свободное владение языком во внештатной ситуации.

Анализируя исторические вехи с точки зрения развития потребностей и стандартов профессионального английского языка, авиационные коллективы пришли к выводу о создании специализированных курсах.

Как создаются сегодня курсы английского и авиационного английского языка с профессиональной направленностью? Для любого курса такого рода необходимо сначала провести анализ потребностей, основанный на опросах и беседах с работающими профессионалами. Но это не явля-

ется достаточным исследованием для создания программы курса по профессионально ориентированному английскому языку. Даже на базе полученных знаний от профессионалов стандартной фразеологии ИКАО для создания программ разработчики и преподаватели должны иметь конкретные примеры того, как, почему и когда стандартные фразы могут использоваться. Для этого в некоторых странах разработчикам учебных программ предоставлялась возможность непосредственно наблюдать за работой пилотов или диспетчеров на нескольких диспетчерских вышках и слышать использование фразеологии в работе. Так, например, работал С.А. Мельниченко. Полученный материал из общения с профессионалами, наблюдения за непосредственным использованием фразеологии в работе мог вноситься в учебную программу по языковой подготовке. Способы подачи материала − это следующий этап разработки обучающих программ.

На сегодняшний день профессионалы авиационного английского языка обсуждают возникающие проблемы стандартов и дальнейшее развитие языковой подготовки в разных странах, что способствует продвижению новых систем и технологий подготовки авиационного персонала по всему миру с учетом потребностей эксплуатантов.

Библиографический список

1. English for Specific Purposes: A learning-centered approach. Cambridge: Cambridge University Press. 183p.

2. Journal Aviation Training Directory Hutchinson, T. and Waters, A. (1987).

3. Mackay R., Mountford A. (eds.). English for Specific Purposes. London: Longman,1978. 216 p.

УДК 881.111.1

N.A. Lebedeva, M.A. Kazakova

An electronic textbook on aviation english as an element of the e-learning environment at the university of civil aviation

Abstract. The article analyzes the characteristics of a modern textbook uploaded to the electronic learning environment at the University of Civil Aviation. According to the authors, this environment is now predominantly of a network nature. Electronic textbooks that provide an opportunity for online learning can significantly enhance learning outcomes through the use of interactive tools of the virtual learning environment. This advantage is most clearly seen in foreign language learning, where the latest Web 2.0 and Web 3.0 technologies are used in teaching Aviation English. The authors believe that these new tools do not change the nature of language use. However, virtual learning exposes learners to new types of multimedia, which means that it requires the development of new teaching methods and techniques.

Keywords: aviation English;electronic textbook; online learning; foreign language teaching; virtual learning environment

The purpose of this paper is to analyze the features of a modern textbook as part of an electronic learning environment at a university preparing professionals for the aviation industry. By ‘modern’ we mean electronic textbooks because this is the type which best suits the current trend for using electronic learning environments in the education process. We believe that the new reality of teaching needs discussing, which makes the subject analysed in the paper of relevance to those involved in the teaching process.

In the Russian pedagogy, online learning was initially considered as one of the tools which could be used in distance education. It was assumed that it could find use in: 1) the integration of full-time and distance learning; 2) producing independent online learning tools, such as: a) autonomous distance learning courses; b) learning environments (online schools, departments, or universities); 3) the case method of teaching; 4) interactive (two-way) television and video conferencing [1, p. 83; 2]. However, it is becoming more and more popular among the professionals in the industry to say that the distinction between distance and online learning is blurred. Today these two terms mean essentially the same thing. What is important is the fact that we can see a new paradigm of interaction between the participants in the education process being formed, a paradigm in which distance does not have a significant impact on the teaching process or communication between the participants.

Some experts say that there is a separate cyber competency that university graduates, especially those who graduated from an aviation university, need to have. "Internetization of all aspects of modern society, including education, necessitates the need to introduce the concept of a cyber competency which requires that a university graduate should know how to use the Internet in order to access, find, accumulate, organize, process, produce, and distribute information based on knowledge, practical skills, values, and experience." [3, p. 8].

Network cooperation between teachers and students blends seamlessly into the new model of social interaction which is actively developing today. Network cooperation is based on the idea of mass collaboration between teachers and students using information and communication technologies which 'exploit' global information resources. The way of classifying education models depends on the degree to which these technologies are used in the education process. Depending on the method of con-

tent delivery and the nature of interaction between the participants, experts distinguish between:

– *traditional learning* (offline learning). This method is rarely used in modern universities.

– *traditional training with online support* (web-facilitated learning) (1–29 % of the course is delivered online; online tools are used for content distribution and minimal interaction through an LMS when doing independent work);

– *blended (hybrid) learning* (30-79% of the course is delivered online: face-to-face learning is combined with online classes and discussions). It should be borne in mind that the ratio between face-to-face and online learning cannot be the same for different academic programs. Communication-oriented programs, such as, for example, linguistics and language ones, should mostly rely on face-to-face learning as they involve direct communication, whereas the share of online learning in STEM programs can be quite big.

– *online learning* (more than 80 % of the course is delivered online; learning control is carried out periodically through classroom meetings) [4, p. 5].

The most important fact for us is that in modern foreign language teaching the terms ‘blended learning’ and ‘online learning’ are often used with almost no distinction between the two. Here is an example: “With regard to the process of training future professionals in the field of foreign language teaching, we consider the method of online learning as a blended learning method” [5, p. 49].

One of the main principles of blended learning – interactivity – is reflected in the latest teaching and learning materials. These are electronic books (e-books, or digital textbooks). It is the interactivity of modern electronic textbooks that largely predetermines the openness in today’s higher education.

There is no single definition of an electronic textbook. I.Yu. Nizovaya rightly notes that a number of electronic teaching materials can now be referred to as an electronic textbook. They can be divided into three groups:

1. Digital versions of printed textbooks, which cover the same material that paper originals do and are accompanied by hypertext and multimedia add-ons.

2. Electronic resources which do not have their printed prototypes but meet all the requirements for a traditional textbook. As a rule, such resources are accompanied by theoretical and methodological appendices, and the digital part consists of tests.

3. Electronic teaching materials corresponding to learning packages (see more about it in [6, p. 98]).

Electronic textbooks are accessible, can be used anywhere, and reflect the level of scientific and technical development of society at present. It can be said that they function as an engine which drives modern society towards smart education, "which will be provided based on access to subject-oriented and quickly updated databases and which will mean that people will socialize and develop their personal and professional qualities mainly through professional social networks and electronic means of communication." [7, p. 25; 8; 9].

It is certain that the electronic textbook surpasses the traditional printed book in many ways. Firstly, it contains an incomparably greater amount of information and makes it possible to rank the material by several levels of difficulty. Secondly, the multimedia content of the electronic textbook makes it easier to understand the material. Thirdly, its very structure makes it possible to use different methods of knowledge testing and assessment. Moreover, the electronic textbook is adaptable, which means that its individual parts can be changed / added / deleted right along the learning process. Finally, such a textbook is eco-

nomical for both the authors and the users because it does not need printing or distributing in traditional ways.

The main principles of developing an electronic textbook include the following:

1. Compliance of the content with the competency-based learning model and a special emphasis on the core professional competencies.
2. Clearly defined learning objectives.
3. Correspondence of the content with the level of scientific and technical development of society.
4. Combination of theory and practice.
5. Modular structure.
6. 'Openness', which means the opportunity to update the textbook with new materials.
7. Adaptability, which means that the material should be adapted to the individual characteristics of the student.
8. Use of multimedia.
9. Interactivity and feedback.
10. Self-sufficiency.
11. Tools for self-study.
12. User-friendly interface, and others [10; 11; 12; 13; 14].

A distinctive feature of the electronic textbook on a foreign language (English in particular) is that such a book is aimed at creating a language-rich environment. It should be noted that even this book has its limits and the environment that it creates usually includes examples of typical dialogues which the student can participate in. The topics of these dialogues will vary depending on the subject being studied. For example, they can cover some science issues if the aim is to study the characteristics of academic English discourse or professional issues if the aim is to get the student acquainted with professional discourse. In the electronic textbook, such dialogues are taken from various data banks which are: a) compiled in advance by the author; b)

compiled in real time using different information retrieval systems while working on the material. Naturally, the Internet will provide the major part of the material for the electronic textbook. With the help of Web 2.0 technologies, it is now possible to simulate a speech situation in English which can be used within an electronic textbook. Such Web 2.0 elements as podcasts, wikilinks (used individually or in hypertext) on the pages of different educational blogs, blogs themselves and social networks open up wide opportunities for students and intensify their desire to create and demonstrate their own products in a foreign language by uploading them online. The online textbook, which has such an impressive informational basis, reflects the concept of creating personal learning environments (PLEs) that is developing in modern pedagogy.

It is worth noting that the use of the latest IT tools in the process of teaching foreign languages does not change the very nature of listening, speaking, and writing. We can only talk about a radical change in the source of sound and visual information. This is why some researchers discuss the emergence of new functional types of speech activity in virtual space. These are cyberlistening, which is the auditory perception (direct or distant) and understanding of speech recorded in a digital format and transmitted via an audio channel, cyberspeaking, which is the use of oral speech aimed at establishing contact and mutual understanding in order to exchange information (directly or distantly) in virtual space, cyberwriting, which is a type of speech activity aimed at producing written speech that will function in virtual space, and cyberreading, which is reading from a computer screen using hyperlinks [15, p. 23]. The future will tell whether this classification is substantiated, but it is absolutely certain that the pedagogical principles of working with language material in a e-learning environment are undergoing a radical change due to the interactive nature that electronic textbooks

have. This circumstance should be taken into account in the process of developing new teaching and learning materials.

References

1. Theory and practice of distance learning: a manual for students of higher ped. schools / E.S. Polat, M.Yu. Bukharkina, M.V. Moiseev; ed. by E.S. Polat. M.: Academia, 2004. 416 p.

2. Kapovsky V.L. Distance Education: World Experience // Bulletin of the Adyghe State University. Ser. 3, Pedagogy and Psychology. 2015. Iss. 1 (157). P. 24–30.

3. Vasilyuk N.N. Blog technologies as a means of formation of network competence in teaching computer science to university students: Diss. for the Cand. of Pedagogy degreee. Ekaterinburg, 2014. 24 p.

4. Allen I.E., Seaman J. Blending // The Extent and Promise of Blended Education in the United States. Needham, MA: The Sloan Consortium, 2007. 35 p.

5. Kovalskaya E.P. Forms of implementing the technology of network learning in the teaching of a foreign language at higher school // Teacher 21st century. 2014. No. 1. P. 47–51.

6. NizovayaI.Yu. Electronic textbook in the practice of teaching Russian as a foreign language // VSTU Bulletin. 2014. No. 3-1. P. 98–100.

7. Key principles and approaches to the organization of the educational process in e-learning and distance education / V.E. Bochkov, S.N. Isaev, E.N. Vedenyapin [etc.] // Open, distance and electronic learning: the world without borders: coll. of reports of the ICDE Intern. conf.. M.: MESI Publishing house, 2014. P. 23–33.

8. Sobinova L.A. Teaching professionally-oriented foreign-language reading to university students using an electronic textbook: Diss. for the Cand. of Pedagogy degree. Tomsk, 2016. 209 p.

9. Serova T.S., ChervenkoYu.Yu. Electronic resource-information sites as the goal-result of search-reference reading // Pedagogical education in Russia. 2015. No. 1. P. 178−184.

10. Kuznetsov A.B., Khudyakov V.N. Requirements and principles for constructing the content of an electronic textbook // Modern higher school: an innovative aspect. 2016. Vol. 8, No. 2 (32). P. 70−77.

11. Kuznetsov A.B., Khudyakov V.N. Electronic educational-methodical complex as an aspect of improving the quality of training of university students // ChGAKI Bulletin. 2015. No. 1 (41). P. 133−138.

12. Kruk B.I., Zhuravlyova O.B., Solomina E.G. Three aspects of the creation of electronic textbooks // Siberian State University of Telecommunications and Informatics. URL: http://ido.tsu.ru/other_res/pdf/Jurnal HYPERLINK "http://ido.tsu.ru/other_res/pdf/Jurnal4(16)_29-36.pdf"4

13. DrevsYu.G. An electronic textbook as an adaptive information system // Economics of education. 2014. No. 4. P. 49−51.

14. Kuklina L.V., KuklinS.Ya. An electronic textbook as a formative component of the information and educational environment in the system of continuous vocational education // Secondary vocational education. 2014. No. 12. P. 35−38.

15. Kashchuk S.M. Strategy of integration of multimedia technologies into the system of language education (based on teaching French): Diss. for the Dr. of Pedagogy degree. M., 2014. 427 p.

УДК81-139

Frank-ValereYossa (Cameroon)

Issues in teaching foreign languages to aviation specialist in Russia

Abstract. The International Civil Aviation Organization in 2003 introduced a language proficiency requirement that would globallyreconfigure the context in which aviation English was conceived worldwide. This article examines issues in teachingEnglish to foreign aviation specialist with Russia as a case study andsuggests that educational institutions and specific training centers must prepare teachers for working with students in both individual and inclusive approach to meet the need of student by incorporating techniques and strategies like computer based training (CBT), web-based training (WBT), costs-effectiveness for an optimal result.

Keywords: aviation English, teaching, specialist, costs-effectiveness

Introduction. Civil aviation today is viewed as one, if not the most globalized industry in the world. The initiative to achieve such an extensive network of air transport was pioneered in 1944 during a convention called “the Chicago Convention”. Starting off with fifty-five signatory countries, nowadays the number has increased to constitute 193 member states and has led to the establishment of ICAO. The ICAO defines international standard for civil aviation worldwide. One of the challengesfaced by the organization tomaintain civil aviation standards is the issue of communication, because the network was very broad and quite interactive, there was a need to set a standard language for communication [1].

At the time in the mid-twentieth century air travel was becoming more common. English-speaking countries dominated the design and manufacturing of aircraft, as well as much of their operations therefore English was established as the language of aviation. The aim was to avoid the misunderstanding and confusion between crews, radio and easy understanding of maintenance manual. Although airtravel is now much more widespread, with many non-English speaking countries participating in air transportation, English has proved to be as the language of the skies. Is English still a good choice? There are still a few arguments why Englishis used in aviation, and what are the issues of teaching foreign language to aviation specialist in Russia.

English is the predominant language when it comes to international communications. It's the official language of 53 countries, language of a number and major global institutionsand it's the accepted language of the scientific community, based on such impact the language has worldwide citizens of non-speaking countries, been confronted in a situation of acquiring and develop new language skill in order to compete at the international level.Having Englishas a language skill can play a tremendous role in career opportunities. The global job marketnowadays,multinational companies have a preference foremployees with Multilanguage communicative skill enable them to have partners and clients all over the world**.** Often times, it means recruiting employees who speakEnglish inaddition to their native language and aviation industry is a perfect example.

The global employment market has generated huge workplace for people with multi language skill, therefore studying English can lead to profession alike of translator, language trainer or an English marketing professional for a multinational company and for what concern us, a great aviation specialist: pilot, aircraft engineer, air Traffic controller… etc. Having achieved

internationalizing and now being not only highly extensive in nature but also inclusive, ICAO faced a number of challenges with standardization, one of which being language. And of course, it is unsurprising thatthe given countries are involved with different language backgrounds. The ICAO in 2003 introduced LPR (Language Proficiency Requirements) followed late in 2007 by the adoption of the A36-11 Resolution that will reset and formalize Proficiency level in English Language used both for training and performance in the aviation industry, now teaching is being directed by the attainment implementation of a clear level of language competency established by the ICAO scoring range.

Being anon-English speakin gcountry and one of the leaders in civil aviation globally, Russia is credited for performing a fundamental role in the advancement and blossoming of the aviation industry. It can be seen that learning or teaching English in Russia has increased significantly but the rate of efficiency remain questionable mostly from the side of students or specialists and from teachers side as well.

For a long period, studying English was seen as a pro western ora disrespect toward the national language, this has a huge and negative impact on the process of learning the language on many generations. To fill the gap, Russian universities and Russian companies have taken advantage of the huge presence of foreign students and experts living in the country to initiate special language courses and special programs that however has been helpful and recorded great success.

Cost-effectiveness of training. Learning a language is a long and costly activity because of many different facets of human factors are involved: memorization, personality, age, culture, sensory perception, past experience, motivation, and social interaction. The bottom line of training aviation specialist constitutes not only the cost of purchasing or developing materials

and paying trainers salaries, but also, more significantly, the downtime caused by removing highly paid professionals from their jobs and replacing them in a complex roster or shift-work system.

CBT and WBT materials may be expensive to purchase but may allow savings in downtime, a reduction of high-priced classroom time and make schedule more flexible. For each organization, there will be a slightly different equation. What's cost-effective for one institution may not be for another one: the same solution does not fit all. Ultimately, whatever the price, the solution that does not achieve the results required to meet the criteria of Operational Level 4 will not be cost-effective. It can happen because the content and functions addressed are not relevant for the Students to be trained, or because exaggerated claims are made for the potential of CBT or WBT, or because the provider does not adopt a strictly communicative approach to training or for any number of other reasons [2].

Technology process. Nowadays Language learning process, mainly for university and language centers, progressively **rely on** the use of technology due to **a** large number of students involved. The short frame and pressure of time under which teachers perform thei**rs** task, the diversifying needs, study process from students and the priority on listening, comprehension and pronunciation in the ICAO Rating Scale are for instance the major arguments championing the intensive use of computerized procedures within aviation English module. Computer-based training (CBT) or web-based training (WBT) commodity ensure a great asset of purpose-built, receptive and gainful learning process.

CBT and WBT are specifically relevant in resolving linguistic problems much like; listening comprehension, vocabulary building, pronunciation, grammar application, therefore can substantially minimize long period of time to

spend in the auditorium and allow teachers to make way better and suitable use of the learning and teaching hours. None the less, a live classroom practice with a qualified aviation English trainer is essential to optimize the speech exercise, fluency and collaborative skills.

Communicative training techniques. Aviation professionals have to be assessed in six different language skill areas, including pronunciation, vocabulary, listening comprehension and grammatical structure. However, the final focus of Operational Level 4 is on communicative proficiency: fluency and interactions, which incorporate the use of the other four foundation skills [3].

It is likewise justifiable in term of the four basic skills to be taught in a conventional way or integrated into essentially oral interactive tasks. However, the ultimate goal of the aviation English training process should be definitely focused on communicative activities that develop fluency and bring into play individual and group interaction.

Teachers or Trainers should explore ways of implementing a maximum number of free activities, which are not dependent on textual input or extended preparation time. The success of a class can be measured by the percentage of time students spend speaking with a purpose. The use of pair, team and group activities will increase each student's active participation. Pilots and controllers respond orally much more to radiotelephony and graphic input and prompts than to textual input like engineers or crew members. If aviation English trainer includes these learning skills in its language activities, then it will be providing more suitable preparation for the actual conditions of the working environment to a Russian specialist.

Conclusion. Since the early beginning of the organized and globalized aviation in 1944 the main and greatest challenge was communication amongst members. However, the issue is

gradually fixed as the ENGLISH LANGUAGE has emerged and become the predominant language in the industry and requires from others non-speaking countries certain reforms in the process of education, training of their specialists. Russia being the case study, despite the huge aviation history and potential,teaching English to Russian specialists come with key issues like the cost-effectiveness, the trainers, technology process and the communicative training technique.

References

1.Convention on International Civil Aviation Done at Chicago on the 7th Day of December 1944 (1944)[Electronic source]. URL: https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/en/icao-ca/trt_icao_ca_ HYPERLINK "https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/en/icao-ca/trt_icao_ca_001en.pdf%5BLast"001

2. Krahnke K. (1987). Approaches to Syllabus design for Foreign LanguageTeaching. Washington [Electronic source]. URL: https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED HYPERLINK "https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED283385.pdf"283385 HYPERLINK "https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED283385.pdf".pdf (Last accessed 2020/03/20).

3. Richards J.C. (2006). Communicative teaching. Cambridge University Press [Electronic source]. URL: https://www.professorjackrichards.com/wp-content/uploads/Richards-Communicative-Language.pdf

УДК 372.881.1

О.И. Мухтабарова

Лексические и грамматические ошибки, допускаемые пилотами и авиадиспетчерами на 4-м (рабочем) и 3-м (ниже рабочего) уровнях владения английским языком по Шкале ИКАО

Аннотация. Цель статьи – предпринять попытку выявить основные виды ошибок, допускаемых в англоязычной речи авиационными специалистами в профессиональной коммуникации, а также соотнести данные ошибки в речи авиационных специалистов с рейтинговой Шкалой речевых дескрипторов ИКАО.

Ключевые слова: ошибка, недочет, глобальная ошибка, локальная ошибка, уровень владения английским языком, Шкала ИКАО, Рабочий уровень владения общим и авиационным английским языком, словарный запас, структуры.

O.V. Mukhtabarova

Vocabulary and structure errors made by pilots and air traffic controllers holding ICAO operational and pre-operational levels of English

Abstract. The article aims at attempts to reveal main types of errors made by aviation specialists when speaking English in work-related environment and to relate the errors to the ICAO language proficiency rating scale.

Keywords: error, mistake, global error, local error, level of language proficiency, ICAO scale, Operational level of English language proficiency, vocabulary, structures.

Языковые ошибки в процессе восприятия и производства иноязычной речи заключаются в неумении соблюдать нормы используемой языковой системы или подсистемы. Как правило, употребление естественного языка редко бывает совершенно безошибочным. В повседневной жизни нарушение коммуникации имеет место, но это редко приводит к серьезным последствиям. Однако при ведении авиационной радиотелефонной связи уровень ответственности несопоставимо выше и ошибки чреваты значительно более серьезными последствиями.

В настоящее время выделяется множество классификаций и типов ошибок, допускаемых в англоязычной речи не носителями языка. Однако прежде всего следует дать определение термину «ошибка». В англоязычной терминологии выделяются понятия *ошибка* («error»)и *недочет* («mistake»). Стивен Пит Кордер (1967) (S.P. Corder), известный британский ученый и лингвист, определил недочет как явление, относящееся к физическому (усталость) или психологическому (сильные эмоции) состоянию говорящего, в то время как ошибка является следствием переходной ступени развития иноязычной компетенции.

Дэвид Е. Шаффер (*DavidE. Shaffer*) в статье «Классификация ошибок при изучении языка» (“*Classifying Language Learning Errors”*) предлагает несколько способов классифицировать ошибки в иноязычной речи. Одна из предложенных им классификаций основывается на лингвистической единице, в использовании которой допущена ошибка. Таким образом, можно выделить фонологические, морфологические (грамматические), семантические и лексические ошибки.

Необходимо отметить, что рейтинговая Шкала речевых компетенций ИКАО, используемая при оценке уровня владения общим и авиационным английским языком, подразуме-

вает определенную степень вышеуказанной категоризации, так как предлагает оценивать такие речевые дескрипторы, как произношение (Pronounciation), речевые конструкции (Structures), словарный запас (Vocabulary), наряду с беглостью речи (Fluency), аудированием (Comprehension) и речевым взаимодействием (Interaction). Причем лингвистические субнавыки владения речевыми конструкциями, словарным запасом и произношением лежат в основе развития активных навыков говорения (беглость речи и аудирование). Сочетание же этих двух функциональных навыков обеспечивает эффективное речевое взаимодействие.

Не менее интересной для рассмотрения в данной статье является коммуникативная классификация, предложенная Мариной К. Берт (Marina K. Burt) и Кэрол Кипарски (Carol Kiparsky), так как именно она лежит в основе рекомендаций Международной организации гражданской авиации по оценке уровня языковой компетенции пилотов и диспетчеров управления воздушным движением. Коммуникативная классификация не рассматривает ошибки изолированно, а концентрирует внимание на влиянии ошибок на восприятие речи реципиентом. Таким образом, было выделено две основных категории: глобальные ошибки (global errors) и локальные ошибки (local errors). Локальные ошибки не препятствуют эффективной коммуникации и не искажают смысл высказывания. Глобальные ошибки, напротив, более серьезны, так как препятствуют успешной коммуникации и искажают смысл или значение высказывания. К локальным ошибкам можно отнести, к примеру, неправильное использование артиклей, некоторых предлогов и в некоторых случаях – вспомогательных глаголов. Одним из примеров глобальной ошибки может служить неверный порядок слов в предложении или высказывании.

Существование глобальных и локальных ошибок в иноязычной речи способствовало введению 4-го рабочего уровня по шкале ИКАО, который считается минимально приемлемым уровнем владения английским языком, обеспечивающим безопасность полетов.

Пояснения к дескрипторам шкалы ИКАО, используемые рейтерами при оценке речевых образцов кандидатов, тестируемых на определение уровня владения английским языком, приводят подробное описание языковых и речевых навыков (как субнавков, так и функциональных) для каждого из шести уровней рейтинговой шкалы ИКАО. Приведем ниже описание таких навыков, как структуры и словарный запас, поскольку они являются основными субнавыками, наряду с произношением, для формирования способности осуществлять эффективное общение. Также сконцентрируем внимание на описании данных языковых компетенций, соответствующих 3-му и 4-му уровням, так как именно адекватная оценка преподавателя и / или рейтера и их умение отличить рабочий уровень от уровня ниже рабочего являются принципиально и жизненно важными при обучении и квалификационной аттестации пилотов воздушных судов гражданской авиации и диспетчеров УВД.

Соответствующие грамматические структуры и строй предложений определяются языковыми функциями, которые требуется реализовать в ходе выполнения конкретного задания. Авиационный специалист, владеющий общим и авиационным английским языком на 3-м уровне, будет ограничен в возможностях для выражения сообщения слабым владением базовыми грамматическими конструкциями. Допускаемые ошибки будут часто влиять на смысл высказывания, то есть являться глобальными. Рабочий уровень владения английским языком допускает локальные ошибки, а изредка и глобальные в грамматических конструкциях,

как правило, в ситуациях лингвистической усложненности, которые, соответственно, редко влияют на смысл высказывания. Коммуникация в целом осуществляется эффективно.

Словарный запас включает в себя отдельные слова и устоявшиеся выражения профессионального контекста. Словарный запас можно классифицировать по тематическим областям – лексическим доменам, приведенным в Документе ИКАО 9835 «Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком». Для 3-го и 4-го уровней характерен словарный запас, в большей или меньшей степени достаточный для эффективного общения на общие, конкретные и связанные с работой темы. Однако владеющие словарным запасом на рабочем уровне умело используют навык «парафраза» (перефразирования) при отсутствии достаточного запаса лексики в необычных или лингвистически усложненных ситуациях. Под парафразом в данном случае понимается не только лексическая, но и синтаксическая синонимичность.

Приведенные выше описания языковых и речевых навыков могут показаться в некоторой степени генерализированными и малоинформативными для преподавателей, обучающих профессионально ориентированному английскому языку авиационных специалистов и не имеющих квалификации и опыта рейтерского анализа и оценки. Более того, подобный подход к оценке сформированных в ходе обучения компетенций является нетипичным для наиболее распространенных методов и методик обучения английскому языку.

Проанализировав речевые образцы, полученные при тестировании на определение уровня владения английским языком по шкале ИКАО, мы выявили наиболее распространенные лексические и синтаксические ошибки, допускаемые русскоязычными пилотами и авиадиспетчерами,

и соотнесли их с уровнями владения английским языком, продемонстрированными данными тестируемыми.

Так, при анализе речевых конструкций, употребляемых обладателями 4-го уровня, были выявлены такие распространенные ошибки и / или неточности, как:

Неверное использование местоимений *much, many, alotof: "we didn't have a lot of fuel", "much airports are equipped with ILS";*

отсутствие глагола-связки: *"It necessary to unload passenger baggage", "…because runway occupied by another aircraft", "when traffic in sight";*

формы единственного и множественного числа глагола *tobe: "We was unable to…", "there is different types of fire on board";*

отсутствие окончания *-(e) s* у глагола в форме настоящего простого времени: *"Purser have to check the cabin", "airplane fly at high levels";*

двойное отрицание: *"I haven't never been to", "unless the wind doesn't increase";*

упрощение форм, а именно использование более простых грамматических конструкций: *"I work in this company for 10 years", "I never travelled to Asian countries";*

употребление *will* в условном предложении I типа (realconditional):

"If they will contact,…", "If I will be able to…";

модальный глагол *should* в значении долженствования: *"The crew should report their position and intention", "In case of engine failure I should follow QRH procedure";*

подмена вспомогательного глагола *don't* отрицательной формой глагола *to be: "I'm not understand", "I'm not operate this system";*

употребление частицы *to* после модальных глаголов *should, may, must*: "*We should to proceed to alternate", "ATC must to inform the crew about …";*

неверное образование сравнительной формы прилагательных, состоящих из двух слогов и менее: *“Moresafe”, “themosteasy”.*

Тестируемые, получившие рабочий уровень владения английским языком по Шкале ИКАО, допускали такие лексические ошибки, как:

неверное употребление некоторых предлогов: *“at 2002”, “in this year”, “enter to holding”;*

лексическое калькирование: *“I have flown on this type…”, “We expired flight plan”;*

неверное словарное ударение: *“take-off”, “maintenance”, “contact”;*

неверное использование отрицательных префиксов, в большинстве случаев *un-*,: *“unsifficient”, “unregular”.*

Данные ошибки и неточности, допущенные тестируемыми, были расценены рейтерами как локальные и не влияющие на смысл высказывания. В этих случая коммуникация в целом была успешной.

Наиболее значимыми, глобальными грамматическими ошибками, допущенными тестируемыми, владеющими общим и авиационным английским языком на уровне ниже рабочего, из числа тех, чьи речевые образцы были проанализированы, были следующие:

неправильное использование видовременных форм глаголов, к примеру формы настоящего времени при описании событий в прошлом;

употребление пассивного залога в значении активного и / или смешение форм глагола в активном и пассивном залоге: *“Pilot is filed flight plan”, “I’mcopied (information)”* (как результат смены кода)*;*

порядок слов в кластерах и сложносоставных существительных, отсутствие предлога of: *“failure meteo radar”, “time departure”, “engine fire”/ “fire engine”;*

подмена глагола *to be* глаголами *to do* и *to have*:"*passengers didn't on board*", "*they have missing*" (вместо *"they are missing"*), *"runway haven't in sight";*

неправильное использование или неиспользование структуры назывного предложения и конструкции "*there + to be"*: *"It is mean"* (вместо *"It means"*), *"there is necessary to ..."*, *"it is airports"* (вместо "*They are airports");*

отсутствие вспомогательного глагол, как маркера временной формы: *"we not fly", "she not clear"(в значении "she didn't clear landing").*

Анализ словарного запаса тестируемых, помимо очевидного недостатка лексики, который негативно повлиял на способность к пониманию устной англоязычной речи (отсутствие понимания или неправильное понимание) и на речевое взаимодействие, позволяет выделить следующие глобальные лексические ошибки:

неверное употребление предлогов (в основном предлогов времени и места): *"hold in 15 minutes"*вместо *"hold for 15 minutes", "descend above glide slope";*

морфологические ошибки: *"for ship baggage"*, *"applicate"*вместо *"apply"*, *"preparating"*вместо *"preparing"*, *"after fault radar"*, *"I jobed in this company"*, *"to failure"*вместо *"to fail";*

лексическая подмена как результат смены кода (стандартная фразеология радиообмена): *"There is another board"*вместо *"there is another aircraft"*, *"negative traffic";*

фонетическое искажение слова (свойственно изучающим иностранный язык самостоятельно «по книжкам»): *digit [digit], concussion [konsuSn], (ambulance) car [keq], plough [plAf]* и пр.

Подобные ошибки привели к искажению сообщения, его непониманию или неверному пониманию реципиентом, что послужило достаточным основанием для оценивания на 3-й уровень по Шкале ИКАО.

Результаты данного анализа могут дать большее понимание процесса освоения иностранного языка и быть использованы при разработке учебно-методических комплексов, учебно-тематических планов занятий, профессиональных стандартов, программ, типов и видов речевых и языковых упражнений при обучении авиационному английскому языку пилотов и авиадиспетчеров. При обучении профессионально ориентированному английскому языку, а именно авиационному английскому языку, не всегда стоит ставить цель добиваться от обучаемых точного с точки зрения всех норм языка высказывания. Цель обучения и изучения авиационного английского языка – это приобретение умения осуществлять эффективную коммуникацию в профессиональной среде и использовать английский язык как инструмент для разрешения потенциально опасных рабочих ситуаций.

Библиографический список

1. Burt M. Error analysis in the adult ESL classroom. TESOL Quarterly, 9(1).

2. Burt M., &Kiparsky C. The gooficon: A repair manual for English. Rowely, MA: Newberry House.

3. Corder S.P. The significance of learner's errors. In B.Robinett, &J.Schachter (Eds.), Second Language Learning, Michigan: University of Michigan Press.

4. Corder S.P. The Significance of Learner's Errors. International Review of Applied Linguistics in Language Teaching, 9(2).

5. ICAODoc 9835 Руководство по внедрению требований ИКАО к владению языком. 2010.

6. Shaffer D.E. Classifying Language Learning Errors // The Internet TEFL Journal. 2005. Vol. 58.

7. Wood J.F. Errors in Second // Foreign Language Learning and Their Interpretations. Education and Linguistics Research. 2017. Vol. 3, No. 1.

СЕКЦИЯ 2.

ОБУЧЕНИЕ ИНОСТРАННЫМ ЯЗЫКАМ И МЕЖКУЛЬТУРНОЙ КОММУНИКАЦИИ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

УДК 37.02

М.А. Глазун, Н.А. Сухова

Применение теории самоорганизации в обучении иностранному языку и профессиональная компетентность студентов неязыкового вуза

Аннотация. Статья посвящена принципам теории самоорганизации в обучении иностранному языку и профессиональным компетентностям студентов неязыкового вуза. Рассмотрены основные понятия самоорганизации, выделены принципы обучения иностранному языку, описаны технологии обучения.

Ключевые слова: технологии обучения, профессиональная компетентность, принципы теории самоорганизации.

M.A. Glazun, N.A. Sukhova

The application of self-organization theory in foreign language teaching and the professional competence of students of non-linguistic University

Abstract. The paper deals with the principles of self-organization theory in foreign language teaching and the professional competencies of students of non-linguistic University. The basic concepts of self-organization are considered, the principles of foreign language teaching are highlighted, teaching techniques are described.

Keywords: teaching techniques, professional competence, principles of self-organization theory.

В настоящее время требования к подготовке специалиста не ограничиваются запасом знаний в определенной профессиональной области, но охватывают развитие личности студента, который способен анализировать и делать выводы, уметь работать в команде, владеть информационными технологиями. Профессиональная компетентность включает в себя коммуникативную компетентность и компетенцию сотрудничества, которые тесно связаны с профессиональным иноязычным общением. Сформированность таких умений делает выпускников конкурентоспособными в современных условиях.

Профессиональная компетентность направлена на развитие способности объединять знания, умения и навыки многих компетенций в единое целое. Некоторые исследователи (А.А. Вербицкий, В.В. Сериков, В.А. Шершнева) отмечают, что невозможно передать компетентность студенту, так как она не может существовать в готовом виде. Каждый студент создает ее самостоятельно в результате творчества и саморазвития.

Для того чтобы обучение иностранному языку в неязыковом вузе проходило наиболее эффективно и способствовало формированию профессиональной компетентности студентов, нами предлагается рассмотреть процесс обучения иностранному языку с позиций теории самоорганизации и сформулировать принципы построения технологии обучения.

Самоорганизация свойственна всем открытым, нелинейным системам, например, таким как образование. В нашей повседневной жизни можно рассмотреть самоорганизацию как способность делать все по плану, вовремя и правильно. В аспекте образования это означает самообразование. Самоорганизация моделей и структур в открытых системах изучается синергетикой, которую определяют как междисциплинарное направление науки [5]. Основателями синергетики являются Г. Хакен, И.Р. Пригожин, С.П. Курдюмов. Однако идеи теории самоорганизации прослеживаются в трудах ученых, работающих в области психологии, педагогики, философии (А.А. Ухтомский, Л.С. Выготский, Г.В. Леонтьев, В.С. Степин). Рассмотрим основные принципы синергетики, которые можно связать с процессом обучения иностранному языку.

Принцип нелинейности. Нелинейность предполагает возможность изменений в различных процессах, поскольку развитие происходит вследствие случайного выбора пути в точке бифуркации. Процесс обучения тесно связан с отношениями людей, что носит нелинейный характер. В.А. Тестов подчеркивает: «Принцип нелинейности предполагает нелинейный стиль мышления, поэтому преподаватель не может точно предсказать направление и темп развития студента. Только совместно, в процессе сотрудничества можно находить решения возникших проблем» [4].

Принцип открытости заключается в том, что в процессе обучения постоянно происходит обмен информацией,

материальными и человеческими ресурсами с социальной средой.

Принцип неустойчивости. Система, оказавшись в неустойчивом состоянии выбора пути развития, способна на инновационные изменения, образование новых структур. В образовании этот принцип хорошо наблюдается при использовании проблемного обучения. Когда обучаемый находится перед выбором принятия решения, возникают новые идеи и именно в такой момент рекомендуется подавать новый материал. В этом суть генерации ценной информации [3].

Таким образом, процесс обучения иностранному языку можно определить как неустойчивую, нелинейную и открытую систему. Она способна обмениваться информацией с окружающей средой и сама создавать новую информацию.

Реализация синергетического подхода к процессу обучения иностранному языку заключается в изменении методики обучения, в основе которой лежит присвоение студентами знаний, на ту, когда студенты генерируют знания сами в результате творческой работы. Чтобы система обучения стала неустойчивой, необходимо внедрить разнообразные формы, методы и средства в процесс обучения [1].

В методику обучения иностранному языку, построенную с позиций синергетики, по нашему мнению, могут быть включены следующие принципы:

1) принцип самообразования − овладение способностью получения знаний самостоятельно;

2) принцип творческой деятельности (проекты, кейсы и др.);

3) принцип сотрудничества: студентов и преподавателя, коллективная работа студентов;

4) принцип адаптивного обучения – осуществление быстрого перехода к новым технологиям обучения и структурирования информации.

5) принцип интеграции естественнонаучного и гуманитарного образования, использование компьютерных программ, вовлечение в оборот своего мышления важных мировоззренческих выводов.

6) принцип системности обучения.

Иноязычное общение у студентов технических специальностей проходит более активно, если оно имеет профессиональные цели и новый материал, вводится систематизированно с применением формул и таблиц. Чтобы студенты осознавали важность изучения иностранного языка, а также его практического применения в будущей профессиональной деятельности, в процессе обучения иностранному языку необходимо создавать такие условия, при которых студенты самостоятельно добывают знания в ходе активного творчества. К таким условиям можно отнести следующие технологии обучения: решение проблемных ситуаций, кейс-технология, метод мозгового штурма, проектная деятельность, исследовательская работа и др.

Таким образом, по словам М.И. Махмутова, «проблемная ситуация, а не (разговорная, лексико-грамматическая) тема должна быть минимальной структурной единицей при обучении иностранному языку» [3].

Итак, перейдем к одной из технологий проблемного обучения, применяемого на занятиях по иностранному языку, – кейс-технологии. Кейс-технология представляет собой метод анализа деловых ситуаций, то есть требует создания искусственной профессиональной среды. При этом студентам предлагается изучить ситуацию, смоделированную с учетом сферы их будущих профессиональных интересов, предполагается решение предложенной преподавателем проблемы. Другими словами, такая технология ориентирована на формирование профессиональной компетентности студентов.

Таким образом, применение кейс-технологии на занятиях по иностранному языку у студентов неязыковых вузов направлено на достижение двух целей: формирование коммуникативной компетентности и профессиональной компетентности студентов.

На занятиях по иностранному языку кейсы лучше применять на завершающем этапе изучения устной темы, когда студенты способны использовать изученный материал в своей речи. При работе с кейсом студенты получают следующие задания: написать аннотацию или реферат; сделать обзор изученных материалов на иностранном языке; представить презентацию; провести дискуссию; сделать совместный проект и другие.

Приведем пример кейса, который был использован нами на занятиях по иностранному языку. Кейс завершал цикл занятий по устной теме «Information technologies». Студенты были поделены на группы. Одной группе студентов предлагалось изучить историю появления компьютерных технологий и перспективы их дальнейшего развития. Другая группа изучала развитие робототехники в России и за рубежом. Третья группа находила информацию и делала сообщения о важности Интернета как источника информации. И, наконец, четвертая группа рассказывала о навигационных системах управления. В конце занятия студентам предлагалось проанализировать состояние информационных технологий на сегодняшний день и сделать прогнозы их развития на ближайшее будущее. На занятии студенты представляли материалы, собранные в ходе работы над кейсом, учились делать выводы, высказывать и отстаивать собственное мнение, а также принимать совместные решения.

Таким образом, предложенные в статье принципы, могут быть реализованы в процессе обучения иностранному языку в неязыковом вузе с целью формирования профес-

сиональной компетентности студентов. По мнению авторов, внедрение кейс-технологии в процесс обучения иностранному языку способствует формированию будущей профессиональной компетентности студентов, которая включает в себя умение вести иноязычное общение в сфере будущей профессиональной деятельности. Стоит отметить, что существует большое количество видеокейсов и их применение может поддерживать высокую мотивацию студентов на занятиях по иностранному языку наряду с другими интерактивными и мультимедийными технологиями.

Библиографический список

1. Князева Е.Н., Курдюмов С.П. Основания синергетики: Режимы с обострением, самоорганизация, темпомиры. СПб.: Алетейя, 2002. 414 с.

2. Махмутов М.И. Еще раз к вопросу о проблемном обучении. М.: Педагогика, 1989. 485 с.

3. Николис Г., Пригожин И. Познание сложного. М.: Мир, 1990. 344 с.

4. Тестов В.А. Принцип природосообразности и его применение в методике обучения математике // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2020. №1 (январь). С.1−12.

5. H. Haken. Synergetik. Springer-Verlag Berlin; Heidelberg; New York, 1982. 382 p.

УДК 372.881.111.1

О.В. Зяблицева

Трансдисциплинарность в неязыковом вузе

Аннотация. Статья посвящена трансдисциплинарному подходу в обучении студентов вуза, который помогает сформировать из студентов образованных и разносторонних специалистов. В настоящее время преподаватели кафедры языковой подготовки СПбГУГА должны уделять особое внимание преподаванию технического английского языка студентам факультета летной эксплуатации, которые должны уметь читать технические руководства по эксплуатации воздушных судов на иностранном языке и понимать всю терминологию. Также освещаются проблемы, с которыми сталкиваются преподаватели.

Ключевые слова: трансдисциплинарный подход, студенты, технический английский язык, руководство по эксплуатации воздушных судов.

O.V. Zyblitseva

Transdisciplinarity in a non-linguistic university

Abstract. This article is dedicated to the transdisciplinary approach of education of Russian students at St Petersburg State University of Civil Aviation, which helps them to become highly qualified and skilled specialists. Nowadays all teachers of language department of the University of Civil Aviation should pay much attention to teaching Technical English. All students who are going to become pilots must know Technical English and they must read and understand all the instructions in English language perfectly.

Keywords: transdisiplinary approach, students, technical English, technical instructions.

Понятие трансдисциплинарности появилось в 70-е годы прошлого века, и этому в значительной степени способствовала научно-техническая революция тех лет. Этот термин был предложен швейцарским психологом и философом Жаном Пиаже. Ему же принадлежит и первое определение трансдисциплинарности. «После этапа междисциплинарных исследований следует ожидать более высокого этапа – трансдисциплинарного, который не ограничится междисциплинарными отношениями, а разместит эти отношения внутри глобальной системы, без строгих границ между дисциплинами» [3].

Жан Пиаже был уверен в том, что это один из самых важных способов расширения научного мировоззрения на современном этапе развития человечества. В настоящее время мировая цивилизация характеризуется лавинообразным ростом знаний и созданием новых научных направлений, которые возникают на пересечении различных наук. Например, таких как: биология и химия, физика и биология, философия и религия, лингвистика и информатика и т.д.

Поэтому трансдисциплинарность также трактуется как высокий уровень образованности конкретного человека, занимающегося исследованиями. В настоящее время на первое место выдвигаются проблемы устойчивого развития общества и сохранения окружающей среды. Как раз трансдисциплинарность призвана решать эти глобальные проблемы человечества. Современный человек должен обладать широкой базой знаний, необходимых для успешного решения сложных задач и целей на работе.

В октябре 1998 года в Париже в штаб-квартире ЮНЕСКО прошла международная конференция по высшему образованию. На этой конференции была принята «Всемирная декларация о высшем образовании для 21 века». Этот документ содержит рекомендации «поощрять транс-

дисциплинарность программ учебного процесса и учить будущих специалистов использовать трансдисциплинарный подход для решения сложных проблем природы и общества» [4]. Основной задачей высшего образования является формирование компетенций у студентов, которые пригодятся им в их будущей деятельности.

В настоящее время многие преподаватели вузов понимают, что трансдисциплинарный подход может помочь сформировать из студентов образованных и разносторонних специалистов. Необходимо поощрять студентов мыслить глобально, чтобы они в своей научной, производственной или управленческой деятельности избегали ошибок, а значит, миновали состояние хаоса, который приводит к непоправимым последствиям.

Сегодня техника шагнула очень далеко и специалисты, работающие с ней, должны осознавать, что в их руках находится безопасность людей, которых они обслуживают, думать о вреде, который может быть нанесен экологии при неправильной эксплуатации техники и оборудования.

Преподаватели кафедры языковой подготовки Университета гражданской авиации большое внимание уделяют обучению студентов техническому английскому языку, помимо преподавания разговорного и профессионально ориентированного языка. По окончании университета будущие пилоты, авиадиспетчеры должны уметь свободно вести переговоры «земля – воздух», читать техническую документацию, уметь общаться на бытовые темы на английском языке, то есть в совершенстве владеть иностранным языком, чтобы при возникновении сложной ситуации, сообщить о проблеме зарубежному авиадиспетчеру, получить и понять его указания для правильного принятия решения и выполнения последующих действий.

В настоящее время авиационный парк авиакомпаний России, таких как «Аэрофлот», «S 7», «Smart», в большей части состоит из самолетов «Airbus», «Boeing». Будущие летчики должны в совершенстве знать устройство самолета и уметь читать технические руководства по обслуживанию и эксплуатации воздушных судов на английском языке.

Раньше по программе на освоение технического английского языка выделялось 70 часов на один семестр. Преподаватели подробно читали и разбирали вместе со студентами аспекты структуры и работы всех частей самолетов. Например, работы гидравлической, электрической, навигационной систем, структуры двигателей и т.д. В этот период обучения от преподавателей языковой подготовки требуется не только знание английского языка, но и умение разбираться в авиационной технике, доходчиво объяснять студентам, как переводятся технические руководства по эксплуатации воздушных судов. Начиная с 2018 года количество часов сократилось до 14, что очень мало для освоения такого сложного материала. Предполагается, что студенты должны самостоятельно осваивать этот непростой материал. У преподавателей остается совсем небольшое количество времени на объяснение технических руководств. Как с этой задачей справятся сами студенты, сумеют ли они освоить материал, приходится только догадываться. Кто-то освоит материал глубоко, а кто-то поверхностно.

Руководители авиакомпаний настойчиво требуют, чтобы выпускники авиационных вузов в совершенстве знали технический английский язык. Мы, преподаватели высшей школы, полностью разделяем это мнение и считаем, что часы должны быть возвращены в программу обучения летчиков и сделаны обязательными для посещения студентами факультета летной эксплуатации, так как аспекты безопасности являются самыми важными в современном мире.

Образование не стоит на месте, и жизнь показывает, что современный преподаватель высшей школы должен владеть знаниями в различных направлениях, чтобы стимулировать студентов к учебе и развивать у них практические компетенции. Министерство образования высшей школы должно в целях качественной подготовки студентов поддержать преподавателей университетов и выделить достаточное количество часов для их обучения. Таким образом, Российские вузы должны выпускать кадры, за которыми будущее страны, ее сила и могущество.

И, что называется, поскриптум. Статья была написана нами еще летом 2019 года. Тогда нам захотелось поделиться своими мыслями о наболевшем с коллегами − преподавателями авиационных вузов. Также статья была написана в надежде, на то, что ее прочтут в руководстве Министерства высшего образования и в руководстве Минтранса. И может быть, в будущем будут приняты правильные решения по количеству часов, выделяемых на изучение технического английского языка со студентами факультета летной эксплуатации. Однако в мире объявлена пандемия короновируса и все проблемы меркнут по сравнению с угрозой вымирания части населения из-за COVID-19, которого раньше не было. Многие ученые предполагают, что это искусственно созданный вирус. Перед учеными нашей страны: микробиологами, биологами, химиками-фармацевтами − стоит задача создать вакцину и лекарства для спасения населения России, а может быть, даже и всего человечества. И тут опять становится понятно, как важно развивать трансдисциплинарность в вузах, где готовят таких специалистов. Как указывает В.А. Девясилов в своей статье, «образование должно учить конкретным и глобальным подходам» [1].

Защита людей и предотвращение хаоса − главная задача, которую должно решать российское сообщество ученых и каждый вуз Российской Федерации в частности.

Библиографический список

1. Девясилов В.А. Синергизм и трансдисциплинарность в образовании // AlmaMater. 2013. № 2, февраль. С. 95−101.

2. Лебедева Н.А. Процесс обучения авиационного персонала как фактор безопасности воздушного пространства // Проблемы лингвистики и лингводидактики в высшей школе. СПб., 2016. Вып. 16. С. 67−71.

3. Мокий В.С. Основы трансдисциплинарности. Нальчик: ГП КБР Республ. Полиграф. комбинат им. Революции 1905 г., 2009. С. 367.

4. UNESCO on the World Conference of Higher Education (1998). Higher Educationin the Twenty First Century: Vision and action. С. 45 [Электронный ресурс]. URL: http//www.unesco.org/cpp /uk /declaration world.pdf

УДК 372.881.111.1

Е.П. Кишинская

Структурирование информации как метод формирования грамматических навыков речи у студентов неязыковых специальностей

Аннотация. В статье описан практический метод структурирования информации с помощью таблиц, применяемый при обучении английскому языку. Метод позволяет облегчить восприятие грамматического и лексического материала, отработать речевые навыки. Метод представлен на примере простых предложений. На практике описываемый метод применяется для запоминания сложных грамматических структур и авиационных текстов.

Ключевые слова: метод, структуры, таблицы, английский, студенты.

E.P. Kishinskaia

Information structuring as the method to form grammar speaking skills for students of non-linguistic specialties

Abstract. The article describes a practical method of information structuring by means of tables. Applied in teaching English the method provides better perception of grammar and lexical material; it also allows students to develop speaking skills. Very simple structures are used to demonstrate the method. Actually, the method is applied to memorize complicated grammar structures and aviation texts.

Keywords: method, structures, tables, English, students.

Студенты университета гражданской авиации – это контингент, который требует особого внимания со стороны преподавателей английского языка. Многие из них не имеют достаточной языковой подготовки после школы и, в отличие от студентов языковых специальностей, количество часов для изучения языковых дисциплин у них ограничено. Тем не менее это будущие специалисты, которым язык нужен для практического применения – для общения и работы. Если говорить о студентах специализаций ОЛР и ИВП − будущих пилотах и авиадиспетчерах, то им на заключительном этапе предстоит преодолеть барьер объективного оценивания в виде тестирования уровня владения профессиональным английским языком, что также накладывает ответственность как на них, так и на преподавателей. Таким образом, нам дано: на входе − обучающиеся, у которых мало опыта и мало времени, на выходе – специалисты с хорошим знанием английского языка, а лучше – специалисты, говорящие свободно. Это вызов.

Вот некоторые трудности, с которыми может столкнуться преподаватель в процессе обучения иностранному языку.

Обучающийся знает правила образования грамматических времен и как они называются, может выполнить упражнения из разряда «употребите глаголы в требующемся времени», но не может составить собственные высказывания по аналогии. Или обучающийся может назвать способы образования какого-либо грамматического времени, но в речи вместо него уверенно употребляет другую структуру – говорит о Present Perfect, а употребляет Present Continious. В другом случае обучающийся знает, как образуется грамматическое время, но не понимает, для чего оно нужно, и соответственно, не умеет его правильно употреблять.

Есть другого рода трудности, которые вызывают у преподавателей больше сочувствия по отношению к студен-

там. Пока последние сконцентрированы на изучении одного грамматического явления или двух, взятых в сравнении, процесс проходит успешно, однако стоит только усложнить задачу, добавив дополнительные элементы, как все наработанное ранее утрачивается и студенты перестают ориентироваться в том, что раньше было понятным. Примером таких ошибок может быть ситуация, когда обучающиеся путают вспомогательные глаголы to be и to do, времена Perfect Simple и Perfect Continious и другое.

Можно сконцентрироваться на одной-единственной грамматической структуре, где студент делает ошибку, как, например, в случае употребления Present Perfect Continious с глаголами, которые не употребляются в Continious, изобразить схему образования, отработать ее в типовых упражнениях. Но при этом надо быть готовым к тому, что заучивание структуры не даст долгосрочного результата: при встрече с другими более сложными элементами, например Present Perfect Passive, система рухнет. Другой вариант – разъяснить студенту его ошибку, что означает необходимость вспомнить: 1) что некоторые глаголы не употребляются в Continious; 2) схему образования времени Continious, ибо здесь возникнет вопрос, откуда появился глагол been; 3) принципиальную разницу между предложениями со сказуемым с глаголом to be и простыми глагольными сказуемыми. Очевидно, что непонимание сложных грамматических структур является прямым следствием непонимания базовых принципов языка. И наоборот, на этапе изучения сложных грамматических структур, обычно на старших курсах, выясняется, что студент не владеет глубинным пониманием базовых принципов.

По мнению автора, задача преподавателя заключается в том, чтобы максимально просто, понятно, «раз и навсегда» донести до студентов, не являющихся лингвистами, не рас-

полагающих большим количеством времени для изучения языка, основные принципы формирования грамматических структур языка, и, самое главное, достигнуть конечнаой цели – научить их говорить на иностранном языке

По убеждению преподавателя из Германии Елены Шипиловой, автора серии языковых online-курсов SpeakASAP, для того чтобы выучить иностранный язык, не обязательно начинать его изучение с алфавита, так как знание алфавита не поможет купить хлеб в магазине. По ее словам, язык – это инструмент общения, он нужен для того, чтобы на нем говорить [2].

Отсюда задача преподавателя – обеспечить студентов инструментом общения; не изучать язык, а научить студентов пользоваться им эффективно − так, чтобы они могли «купить хлеб».

При изучении со студентами нового материала, будь то разбор новой темы с новой лексикой (Airport, Aircraft, Security systems, Weather), описание картинки, правила передачи косвенной речи или согласования времен, условные придаточные предложения всех трех типов и пр., мы создаем таблицы и схемы, так как они помогают структурировать информацию и увидеть закономерности формирования грамматических структур. Структурированную информацию легче понять и, следовательно, легче запомнить.

Формат статьи не позволяет поделиться всей технологией, применяемой нами на занятиях по английскому языку, поэтому далее будут представлены некоторые примеры подачи учебного материала, которые могут быть применены на занятиях с целью формирования у студентов базовых знаний.

Первое, на что стоить обратить внимание, – умение различать предложения с составным именным и простым глагольным сказуемыми. Для наглядности предлагается рассматривать их в паре (табл. 1).

Таблица 1

Сопоставление предложений с составным именным и простым глагольным сказуемыми

Be – «быть» / состояние			Do / does – «делать» / действие		
Составное именное сказуемое – состоит из 2 частей, одно из которых ИМЯ (собственное, существительное, числительное, прилагательное)			Простое глагольное сказуемое – состоит из одного слова, и это глагол		
My name	**is**	Ivan	I	**come**	from Irkutsk
I	**am**	a student	I	**study**	at the University
I	**am**	18	I	**have**	a big family
The weather	**is**	cold	I	**do**	my homework

Пример типовых упражнений может выглядеть таким образом.

Я студент. Я учусь в университете.

Она доктор. Она работает в больнице.

Мой брат авиадиспетчер. Он работает в аэропорту.

Мой друг дизайнер. Он живет в Москве.

В качестве источника упражнений для отработки грамматических структур можно рекомендовать сборники упражнений Т.Г. Камяновой [3] и Ю.Б. Голицынского [1], в них представлено большое разнообразие типовых упражнений.

Студентам, особенно начинающим, целесообразно использовать таблицы при составлении их собственных

предложений либо записывать предложения «в столбик». Это позволяет увидеть структуру предложения и место каждого элемента в нем, дает хороший устойчивый результат: глагол to be не теряется при построении предложений, be / do дифференцированы, артикли стоят на своих местах, есть понимание разницы между указательными местоимениями – определениями и указательными местоимениями – подлежащими (This is a student – This student is my friend).

Если студенты испытывают затруднения при составлении собственных высказываний, то индикатором правильности выбора того или иного сказуемого может быть ответ на простой вопрос: определить является ли то, о чем мы говорим, действием или состоянием.

Эти предложения очень просты, и может показаться, что они не заслуживают особого внимания. Однако анализ ошибок студентов показывает, что непонимание различий между двумя видами сказуемого присуще не только новичкам, но и студентам старших курсов, кроме того, в дальнейшем создает сложности на этапах формирования вопросительных и отрицательных предложений в группах времен Indefinite, когда обучающиеся элементарно не могут определиться с выбором вспомогательного глагола, а также с образованием сложных времен типа Perfect Simple и Perfect Continuos.

При построении предложений, а затем при тренировке навыков говорения опираемся на другой базовый принцип – порядок слов в английском предложении: Subject+Predicate + Object+ Adverbial modifier of place+Adverbial modifier of time+ Adverbial modifier of manner [4]:

Subject	Predicate	object		place	Time	manner
		O1	O2			

На практике это выглядит и звучит просто и запоминается легко: Subj.+verb+что+где+когда+как.

С нашей точки зрения, эффективно рекомендовать студентам составлять высказывания четко по схеме, используя таблицы как при построении утвердительных предложений, так и для отработки навыков построения вопросов. Изначально преподаватель и студенты составляют таблицы вместе на занятии. Важно продемонстрировать последовательность образования вопросительных предложений с обязательным обозначением всех позиций членов предложения. Смысл составления и использования таблицы не в том, чтобы собрать воедино всю информацию об имеющихся грамматических временах и превратить ее в очередной грамматический справочник (тогда чрезмерное обилие информации даст обратный эффект), а в том, чтобы наглядно продемонстрировать принципы построения вопросительных предложений, которые будут действовать в любом грамматическом времени. Достаточно последовательно задать все вопросы к предложению в Present Simple и на данном этапе закрепить этот навык на типовых письменных и устных упражнениях. Вопросы в Past Simple студенты далее составляют самостоятельно, пользуясь ранее полученными знаниями на примере предложений в Present Simple. В итоге мы получаем следующую таблицу (табл. 2).

Таблица 2

Структуры утвердительного и вопросительного предложений во временах группы Indefinite

-2	-1	1	2	3	4	5
1	2	3	4	5	6	7
		who/what	do	what/who	Where	when/ howoften
		S	verb	object	Place	time
		кто	делает	кого/что	Где	когда
			Present Simple			
		He	meets	His friend	At the university	Everyday
	does	He	meet	His friend	At the university	Everyday
Who	does	He	meet	---------- -----	At the university	Everyday
Where	does	He	meet	His friend	----------	Everyday
Howoften	does	He	meet	His riend	At the university	---------- ----
		Who	meets	His friend	At the university	Everyday
			Past Simple			
		He	met	His friend	At the university	Eesterday
	did	He	meet	hisfriend	attheuniversity	Eesterday
Who	did	He	meet	----------	At the university	Yesterday
Where	did	He	meet	His friend	----------	Yesterday
When	did	He	meet	His friend	At the university	----------
		Who	met	His friend	At the university	Yesterday

Окончание табл. 2

1	2	3	4	5	6	7
			Future Simple			
		He	Will meet	His friend	At the university	To morrow
	will	He	meet	His friend	At the university	To morrow
Who	will	He	meet	----------	At the university	To morrow
1	2	3	4	5	6	7
Where	will	He	meet	His friend	----------	To morrow
When	will	He	meet	His friend	At the university	----------
		Who	Will meet	His friend	At the university	To morrow

Из табл. 2 видно, что: 1) порядок слов в предложении остается неизменным; 2) вопросы во всех временах (в данном случае временах одной группы) образуются одинаково, и единственная переменная – это вспомогательный глагол; 3) подлежащее и сказуемое не покидают своих мест, таким образом, снимаются ошибки при постановке вопроса к подлежащему; 4) единственные «горячие точки», на которых нужно сконцентрироваться, – это утвердительные предложения и вопросы к подлежащему.

В заключение добавим, что на основе табл. 1 и 2 можно рассмотреть одновременно времена Present Simpleи Past Simple глаголов to be и правильных глаголов. Успех заключается в том, что пропадает необходимость заучивания глаголов в прошедшем времени, вместо этого достаточно

выучить только два глагола – to be и to do и их формы в настоящем и прошедшем времени.

Библиографический список

1. Голицынский Ю.Б. Грамматика: сб. упражнений. 7-е изд., испр. и доп. СПб.: КАРО, 2011. 576 с.

2. Иностранные языки для начинающих – SpeakASAP [Электронный ресурс]. URL: https://vk.com/speakasap

3. Камянова Т.Г. English. Практический курс английского языка: учебник. 9-е изд., испр. и доп. М.: Дом Славянской Книги, 2015. 384 с.

4. Murphy R. Essential Grammar in Use. – Fourth edition. Cambridge University Press, 2012.

УДК 372.881.111.1

И.Л. Пантюхина

Технологии в дистанционном обучении

Аннотация. Статья рассматривает технологии дистанционного обучения студентов вуза на занятиях по английскому языку. Описаны наиболее эффективные примеры технологии обучения иностранному языку.

Ключевые слова: студенты, иностранный язык, электронная образовательная платформа MOODLE, технологии.

I.L. Pantyukhina

Technologies of teaching in Distant Learning System

Abstract. The article considers technologies of teaching in Distant Learning System of university students at the lessons of English. The most effective examples of technologies for teaching foreign language are described.

Keywords: students, English, e-learning platform MOODLE, technology.

В наши дни взаимодействие технологий и образования находит свое выражение в распространении дистанционной формы обучения. Эта форма становится не только популярной, но и актуальной для многих сфер деятельности. Дистанционное использование образовательных ресурсов, однако, требует особого внимания на этапе создания и на этапе организации учебного процесса при внедрении дистанционного образования.

Обширный опыт зарубежных стран в применении программ для массовой аудитории и адресных циклов с экзаменами и дипломом или сертификатом по окончании обучения показывает, что существуют различия в концепциях организации дистанционного образования. В этой связи целесообразно особое внимание уделять наиболее подходящим и приемлемым для нашей страны технологиям.

Как было отмечено Т.В. Колесовой еще в 2015 году, в новых образовательных стандартах высшего образования России растет роль компетентностного подхода в подготовке специалистов. Таким образом, предполагается развивать творчество и самостоятельность студентов. Это «отражается на планировании учебных курсов, соответственно, доля учебной нагрузки в виде самостоятельной работы студентов (СРС) также увеличивается» [2, с. 19].

Дистанционное обучение возможно при формировании навыков и развитии умений. Для формирования ритмико-произносительных навыков преподаватель может дать ссылку студентам для выполнения иммитационных упражнений. Для формирования грамматических навыков используются упражнения, которые нужно выполнять по образцу, подстановочные упражнения и упражнения на трансформацию. Лексические упражнения могут использоваться на основе текста, ситуации и темы. Этапы формирования лексических навыков: повторение слова за диктором, употребление его в упражнении − ответить на вопросы, подставить слово в предложение, затем употребление слова в неподготовленной речи. Развитие умений читать и понимать прочитанное осуществляется посредством упражнений, направленных на чтение текста, анализ его логического построения, выявление логических связок в тексте, воспроизведение текста в различных вариациях от имени героя текста, автора и т.п. будет относиться к развитию умения говорить. При

этом студент отправляет рассказ в виде аудиофайла. Умение писать развивается в упражнениях: анализ делового письма, написание отдельных частей письма: приветствие, основная часть и заключение. Эти упражнения могут выполняться на компьютере. Таким образом, можно констатировать, что дистанционное обучение может осуществляться в обучении как студентов-заочников, так и очников.

На этапе создания образовательных ресурсов для дистанционного обучения особое место занимает тщательный отбор учебного материала, определение режима выполнения работ и вариативность заданий: обучающийся может получить необходимую справку, комментарий, воспользоваться глоссарием, просмотреть иллюстрацию или видеофайл, выполнить интерактивные задания, обменяться в чате сообщениями с преподавателем.

Электронные ресурсы активно применялись в СПбГИКиТ при обучении иностранному языку и для организации самостоятельной работы студентов в том числе. При этом учебные материалы на основе информационных технологий не подкреплялись взаимодействием «студент – преподаватель» непосредственно в ходе учебного процесса. Поэтому обеспечение обратной связи при помощи системы MOODLE разнообразило виды деятельности в работе и решило вопрос этого взаимодействия.

Виртуальная обучающая среда обеспечивает студента дополнительными ресурсами для освоения изучаемой дисциплины и возможностью дифференцированного подхода к процессу обучения под контролем преподавателя. Обмениваясь файлами разного формата и сообщениями, преподаватель и студент в индивидуальном режиме выбирают алгоритм действий для успешного выполнения задания или последовательность выполнения заданий в отдельно взятой теме. Обсуждение учебных проблем по определенной теме

или заданию также возможно в группах или индивидуально с помощью модуля «Форум». Отдельный «Чат» может быть посвящен решению поставленной задачи в режиме реального времени, индивидуально или в группах. Это может быть связано, например, с техническими возможностями использования системы для просмотра видеофайлов или перехода по гиперссылке, которые бывают недоступны в определенный момент, или с необходимостью более длительной и тщательной подготовительной работы с лексикой слабых студентов. В таком случае последовательность и длительность работы над темой обсуждается и меняется незамедлительно. Ко всем сообщениям могут прикрепляться файлы любых форматов – это используется для просмотра черновика ответа или прослушивания аудиофайла. Кроме того, «эта технология служит для оперативного информирования всех участников курса или отдельных групп о текущих событиях»[1, с. 94]. Особенно актуально это для проведения олимпиад, викторин и онлайн-конференций в масштабе вуза или факультета.

В зависимости от предложенной задачи студенты могут обсудить определенную тему в кратких высказываниях или прикрепить файл с подготовленным монологическим высказыванием по теме. Форматы файлов могут быть разными и зависят от цели задания. На этапе знакомства с алфавитом и правилами чтения при изучении второго иностранного языка, например, эффективнее самостоятельная работа студента с записью и отправкой аудиофайла для получения дальнейших рекомендаций преподавателя. При изучении специализированной лексики бывает существенная разница в значении слова, связанная с разницей в реалиях отечественного или зарубежного бизнеса или производства. Примером может служить специфика распределения функций внутри съемочной группы, если речь идет о киноиндустрии

России и США (matteartist, foleyartist, boomoperator). В этом случае правильность описания функций задается перечислением в установках определенного набора слов, которые могут быть использованы для каждой из них. При выполнении практических заданий просмотр видеофайлов с общедоступных ресурсов может контролироваться с помощью тестового задания на понимание специальной лексики в данном видеофрагменте и автоматической проверкой по заранее заданным преподавателем параметрам.

Грамматический материал может быть изложен носителем языка в видеофайле, а упражнение на отработку этого материала и тест на контроль усвоения загружаются преподавателем в систему в виде интерактивных заданий с автоматической проверкой и оценкой выполнения на основе заданных условий с отражением количества баллов за задание и процента правильных ответов. Другим вариантом может быть модуль «Пояснение», который будет привлекать внимание студента особенностями внешнего оформления в курсе и использованием для описания учебного материала таблиц, изображений или других визуальных средств. Красочная анимация правил грамматики и их применения также будет способствовать запоминанию и усвоению материала.

Чтение, такой привычный всем вид деятельности, также активно применяется и загружается в MOODLE с автоматизацией проверки результатов. Задания перед текстом в виде анкеты или опросника могут активизировать ранее освоенную лексику и грамматические конструкции по определенной теме. Будь то ознакомительное или просмотровое чтение, результативность его можно увидеть при выполнении задания после текста, например, «Matching definitions» (возможно с иллюстрациями или аудиофайлами) или написания эссе с заданными параметрами. Последнее требует соблю-

дения формата, сроков выполнения и выставления оценки лично преподавателем. Также возможно добавление рекомендаций преподавателя к выполненному заданию в виде комментария.

Тестирование в системе дистанционного обучения является самым энергоемким для преподавателя на этапе создания теста текущего или промежуточного контроля, так как серьезный и вдумчивый подход нужен при выборе материала и видов вопросов. Здесь также играет свою роль уровень владения языком студентами курса или группы: в слабой по уровню группе чаще используются вопросы на соответствие, выбор ответа из предложенных вариантов, выбор пропущенных слов, «верно / неверно». Мини-текст с пропущенными словами подойдет для контроля понимания текста, и отдельные предложения из него могут включаться в итоговый тест курса для промежуточного тестирования. Более сильные студенты могут отвечать на вопросы, где требуется самостоятельно ввести ответ (например, короткие ответы на контроль понимания текста специальной тематики). Этот вариант используется и в упражнениях на видовременные формы глагола, где задача – вписать данный глагол в соответствующей форме. В этом случае автоматизированная проверка делается на основе допущенного преподавателем максимального количества возможных ответов и дает процент правильности конкретного ответа. При изучении лексических единиц возможно создание теста с вопросами, допускающими более одного ответа, что аналогично заранее устанавливается преподавателем при вводе данных теста.

Следует отметить, однако, что сложность заключается, по опыту нашей работы, в разном уровне владения иностранным языком внутри группы, с одной стороны, и, как отмечалось и Т.В. Колесовой, в том, что «студентам, осо-

бенно первокурсникам, достаточно сложно влиться в новую форму организации самостоятельной работы. Это касается, прежде всего, уровня владения студентами навыками самоорганизации и самоконтроля, потребности в саморазвитии при изучении дисциплин» [2, с. 20].

Таким образом, необходимы способности обучающихся планировать-использовать-анализировать, а в деятельности преподавателей по применению электронной образовательной платформы следует усовершенствовать практические умения для осуществления этого вида деятельности.

Библиографический список

1. Бехтерев А.Н., Логинова А.В. Использование системы дистанционного обучения MOODLE при обучении профессиональному иностранному языку // Открытое образование. 2013. № 4. С. 91–97.

2. Колесова Т.В. Условия эффективного использования электронной образовательной платформы MOODLE для повышения качества самостоятельной работы студентов при обучении иностранному языку // Вестник Марийского государственного университета. 2015. С. 19–22.

УДК 378.811.111-26

Е.В. Семенова

Оценивание результатов в очно-дистанционном курсе «Культура России (на иностранном языке)» в контексте цифровизации образования

Аннотация. Статья раскрывает возможности очно-дистанционного обучения при подготовке будущих учителей английского языка. За основу взят курс «Культура России». Обоснована актуальность работы в предлагаемом формате, раскрыта проблематика внедрения цифровизации в иноязычное образование. Подтверждается идея необходимости корректного сочетания тестирования знаний студентов, аналитической оценки преподавателя и рефлексивной самооценки студентов своей деятельности и личностного роста.

Ключевые слова: иноязычное образование, цифровизация, очно-дистанционный курс, оценивание результатов.

E.V. Semenova

Evaluation of results in the full-time distance course "Culture of Russia (in Foreign Language)" in the context of digitalization of education

Absract. The article reveals the possibilities of full-time distance learning in the teaching of future English teachers. The course "Culture of Russia" is taken as the basis. The relevance of work in the proposed format is substantiated, the problems of the implementation of digitalization in foreign language education are disclosed. The idea of the necessity for a correct combination of students' knowledge testing, the teacher's

analytical assessment and students' reflective self-esteem of their own activities and personal growth is confirmed.

Keywords:foreign language education, digitalization, full-time distance learning, assessment of results.

Сегодня о цифровизации не говорит только ленивый. При этом мнения о четвертом этапе информационной революции, как иногда называют цифровизацию, могут разниться от восторга и признания феномена чуть не панацеей для «лечения» многих бед современной жизни до полного отрицания целесообразности использования цифры в жизнедеятельности человека XXI века. В действительности цифровизация буквально ворвалась в нашу жизнь, и с этим фактом нельзя не считаться. Требования современной жизни практически полностью исключили сценарии и технологии, присущие совсем недавнему времени. Макльюен [1], анализируя изменения, которые произошли с человеком в эпоху электричества, своеобразным образом подвел нас к пониманию тех трансформаций, которые уже произошли и произойдут в будущем с человеком и человечеством в связи с ускорением всех процессов и расширением информационного пространства, главной характеристикой которого является неопределенность. В этом смысле сложно переоценить актуальность научных исследований и практической работы, которые ориентированы на понимание изменений, происходящих в современном мире. Наша работа является попыткой выявить возможности, которые заложены и проявляются в дистанционных курсах как феномене, существующем в современном цифровом образовательном пространстве. Речь пойдет о возможностях и ограничениях такого типа обучения в высшем педагогическом образовании.

Начнем с простого логического факта, который сложно отрицать. Образование не осталось в стороне от сложных

изменений, происходящих в мире и в информационном пространстве. Более того, по многим параметрам образование, имея свою специфику, определяет тренды для других областей и сфер. Здесь цифровизация должна не заменять решения, а стать инструментом, который поможет всем участникам образовательного процесса развиваться в режиме положительной динамики. Именно этот формат можно наблюдать сегодня в практике работы многих вузов, на курсах повышения квалификации, в выступлениях коллег на конференциях, публикациях и пр. Особенно пристальное внимание феномену цифровизации образования уделяется за рубежом, при этом акцент делается на практическом использовании возможностей цифровизации [4]. Нет смысла оспаривать факт влияния цифровизации образования на образовательный процесс при решении многих проблем. Здесь отметим дефицит времени как для преподавателя, так и для студента, «уравниловку» в подаче учебного материала, доминирование давно устаревшей модели высшего образования: лекции – семинары – экзамен по прочитанному курсу и многое другое, что не соответствует требованиям сегодняшнего дня.

Вместе с тем, на наш взгляд, именно цифровизация выявила многие проблемы, которые существовали давно, еще в доцифровую эпоху. Сегодня они не теряют своей актуальности.

Мы остановили внимание на следующих двух проблемах. Одна из них – поиск форм и форматов обучения в новых условиях. Среди множества новых форматов обучения нас привлекла возможность обучать студентов дистанционно. Несмотря на то, что та или иная дисциплина стоит в расписании, при таком обучении возникает определенная свобода для студента, который может изучать курс тогда, когда ему это удобно по времени. Как показал наш опыт,

эта проблема вполне решаема организационно и встречает понимание со стороны студентов. Мы избрали вариант смешанного обучения, где аудиторная работа удачно сочетается с дистанционным обучением.

Вторая проблема гораздо сложнее. Она касается оценивания образовательных результатов студентов. И здесь все не так однозначно. Если речь идет о проверке знаний, то существует теория и практика тестирования, где преподаватель может достаточно быстро и достоверно проверить уровень знаний студентов по дисциплине. Более того, как показывает практика, многие умения и навыки тоже поддаются некоторым видам тестирования. Гораздо сложнее проверить компетентности и еще более сложно те отношения, которые формируются у студентов к предмету изучения и к миру в целом в ходе изучения дисциплины.

Мы выбрали для работы создание и апробацию курса «Культура России (на иностранном языке)» для студентов – будущих учителей английского языка.

Этот курс сложен по многим параметрам.

Во-первых, мы имеем дело с информационной избыточностью, поэтому здесь нужна своего рода «навигационная система». Создать такую систему может преподаватель в виде учебников и учебных пособий [2] , но, как показал наш опыт, эффективно «работает» совместное обсуждение на первом занятии, когда тематику и формы преподаватель обсуждает вместе со студентами. Им задаются вопросы: «Что будем изучать?», «Как это лучше сделать?», «Зачем нам это надо?». Последний вопрос вполне логичен в плане смены целеполагания иноязычного образования: мы обучаем иностранному языку, чтобы обучающийся (студент) мог на иностранном языке (предпочтительнее на английском) рассказать миру о своей стране [3].

Во-вторых, отрицательный эффект возникает из-за отсутствия «встречи» с культурой обеих столиц у многих студентов, живущих в отдаленных районах страны.

В-третьих, мы не раз наблюдали проявление откровенной зависти и обиды у аудитории («Какое дело нам, живущим за Уралом, до этой Москвы? Я вообще никогда не попаду в этот ваш Петербург!».

В-четвертых, достаточно сложно работать с молодежью, у которой можно наблюдать признаки «скрытой» эмиграции, и у которой ассоциации со страной, где они живут, в основном негативные. Некоторые откровенно признаются, что «им нечем гордиться».

В-пятых, преподавателю зачастую не удается завуалировать свое патриотическое отношение к предмету разговора, не навязывать свою точку зрения, поскольку чаще всего это вызывает сопротивление со стороны студентов. Иногда даже использование средств, воздействующих на чувства студентов, оставляет их равнодушными. В нашей практике был случай, когда студентам было предложено просмотреть слайд-фильм, посвященный блокаде Ленинграда. Фильм шел на фоне песни «Непокоренный» в исполнении В. Кипелова. В аудитории несколько человек откровенно зевали и всем видом показывали, что ждут конца занятия.

В ходе нашей работы мы хорошо понимали, что эти проблемы невозможно решить в одночасье, поэтому мы избрали главной методологической основой создание условий, где бы у студентов была возможность «прожить» обучение, сделать выбор чаще всего нравственного характера. Опыт показал, что такую задачу можно ставить при смешанной форме обучения (очная+дистанционная). В жестком дистанционном формате, как известно, человеческий фактор практически сведен к нулю. Мы полагаем, что для курса «Культура России» такой подход в значительной степени

обеднит образовательный процесс и скажется отрицательно на результатах.

В нашей работе весь курс «Культура России» был разделен на 7 разделов.

1. Россия IX–XIX вв.
2. Россия в XX–XXI вв.
3. Москва – центр культурной жизни России.
4. Санкт-Петербург – культурная столица России.
5. Красноярск: культурная жизнь крупного российского города.
6. Енисейск: культурная жизнь старинного сибирского города.
7. Культурная жизнь малого российского города (на примере Лесосибирска).

Такой выбор тематики обсуждался со студентами и был взят на основу.

Универсальность курса заключается в том, что разделы 1–4 являются константными, разделы 5–7 могут быть изменены в зависимости от региона.

Для зачета студентам был предложен список обязательных заданий, куда входили тест по истории и культуре России, создание административной и физической карт России, таблицы «Стрела времени, написание эссе «Я увидел Санкт-Петербург во сне». Все задания выполнялись на английском языке, проверка осуществлялась с помощью системы MOODLE, куда студенты загружали свои работы, преподаватель осуществлял обратную связь, письменно комментировал качество выполненных работ.

Такой формат привычен для дистанционных курсов и, несмотря на определенную сложность, все задания были выполнены.

Гораздо более интересной получилась работа со вторым типом заданий, проверку которых мы осуществляли очно.

Студентам было предложено выбрать любое из обширного списка заданий с тем, чтобы они могли представить результат своей деятельности на текущем занятии. Приведем примеры таких заданий.

– Представьте, что на машине времени вы перенеслись в XV век. Вы живете в Москве. Однажды вы встречаете иностранца, он прибыл из Англии. Что могло его удивить, как вы объясните ему значение некоторых русских слов и реалий? (Слова и реалии выбираете сами.)

– Напишите письмо будущим потомкам «Ужас II Мировой войны никогда не должен повториться».

– Представьте, что вы – гид в Третьяковской галерее (Эрмитаже, Русском музее). Выберите любую картину и проведите экскурсию с воображаемыми посетителями музея.

– Выберите любую песню о Москве или Петербурге (Ленинграде). Расскажите историю создания песни, объясните, чем она вас так тронула (если это произошло).

– Вы только один день в Москве или Петербурге. Можно посетить только одно место. Куда вы пойдете и почему? Объясните ваш выбор.

– Напишите вертикально слово МОСКВА. Подберите к каждой букве слова, которые характеризуют ваше отношение к Москве. Объясните ваш выбор.

– Выберите 5 сувениров в Москве и Петербурге. Какие могут быть основания для того, чтобы вы убедили вашего друга из США купить их?

– Сделайте 3 презентации (для младших школьников, обучающихся в среднем звене и старшеклассников) о любом из пригородов Санкт-Петербурга. Проведите деловую игру для каждой возрастной аудитории. Включите в игру викторину.

– Составьте карту Красноярского края с указанием и кратким описанием достопримечательностей для иностранных туристов.

– Составьте краткий текст на тему «Картина с сильным характером», где вы опишите любую картину сибирских художников прошлого и настоящего. В картине должен быть отражен сибирский характер. (Примером может служить картина В. Сурикова «Взятие снежного городка.)

– Переведите оригинальный текст. Варианты текстов прилагаются.

Как видим, при выполнении такого рода заданий от студентов требуется, помимо реализации видов речевой деятельности (чтения, говорения, аудирования, письма), что в значительной степени совершенствует их языковые и речевые навыки, еще и аспект самовоспитания, глубинной мыслительной работы и эмоционального переживания. Оценивание таких заданий может проходить со стороны преподавателя, но наиболее эффективным в нашем случае оказался вариант самооценивания, когда студенты давали рефлексивную оценку своей деятельности и личностного роста.

Подведем итоги. Наша работа показала, что для курсов гуманитарного цикла («Культура России» относится именно к таким дисциплинам) очно-дистанционная форма изучения оказалась наиболее соответствующей как задачам собственно курса, так и требованиям, которые современная жизнь предъявляет образованию в условиях цифровизации. Проблема оценивания образовательных результатов в данном случае решается за счет корректного сочетания тестирования, аналитической оценки преподавателя и рефлексивной самооценки студентов своей деятельности и личностного роста.

Библиографический список

1. Маклюен Г. Понимание медиа. М.: Кучково поле, 464 с.

2. Семенова Е.В., Семенов В.И., Томас Л.Э. The Historical and Cultural Heritage of Russia: учеб. пособие. 2-е изд. доп. Красноярск: Сибирский федеральный ун-т, 2016. 146 с.

3. Тер-Минасова М.Г. Преподавание иностранных языков в современной России: надо подумать… // Иностранные языки в школе. 2015. № 11. С. 21–29.

4. Carrington A. The Padagogy Wheel… // It's a Blooming Better Way to Teach. 2012. July, 7 [Электронный ресурс]. URL: https:// designingoutcomes. com/the-padagogy-wheel-its-a-bloomin-better-way-to-teach

УДК 37.013.32

А.В. Черняева

Оценка уровня коммуникативной компетенции при обучении английскому языку в неязыковом вузе

Аннотация. В статье отражается современное положение дел в области преподавания английского языка, предлагаются критический взгляд на существующий формат экзамена по английскому языку в неязыковых вузах и идея пересмотра этого формата с учетом международных стандартов качества, коммуникативного подхода и реальных перспектив использования иностранного языка в профессиональной сфере.

Ключевые слова: коммуникативный подход, международные экзамены, коммуникативная / языковая компетенция, оценка уровня студента, неязыковой вуз.

A.V. Chernyaeva

Evaluation of communicative competence in the process of teaching English in non-linguistic university

Abstract. The paper deals with the current situation that concerns teaching of English, it offers a critical view of the existing format of English language examinations in non-linguistic universities and the idea of reconsidering the format taking into accountthe international quality standards, communicative approach and real perspectives of using English in the professional field.

Keywords: communicative approach, international examinations, communicative/linguistic competence, student's level evaluation, non-linguistic university.

В настоящее время изучение английского языка входит в программу практически любого вуза, поскольку является неотъемлемым компонентом подготовки специалистов в современном обществе [1]. Владение иностранным языком уже давно стало критерием оценки уровня образованности личности. Практическая цель заключается в формировании у студентов способности и готовности к межкультурной коммуникации, умению общаться в профессиональной сфере. Целенаправленность, результативность, междисциплинарность, критическое мышление часто определяются как неотъемлемые составляющие современного подхода к обучению [2]. Также давно и много говорится о преимуществах коммуникативного подхода [4].

На деле коммуникативный подход, действительно превосходящий по эффективности грамматико-переводной метод, так характерный для неязыковых вузов прошлого, часто просто подменяется этим устаревшим методом. Форматы экзаменов, промежуточной аттестации разных вузов свидетельствуют как раз об обратном – грамматико-переводной метод обучения иностранному языку является доминирующим и сегодня, несмотря на большое количество интересной учебной литературы и прочих ресурсов.

Перевод с одного языка на другой по логике вещей должен бы использоваться на экзаменах только в языковых вузах, причем даже не на всех факультетах, а лишь на факультете перевода при обучении переводчиков: это особый вид деятельности. На практике получается, что студенты неязыковых вузов должны владеть переводом на уровне переводчиков, чего, конечно, не случается. Кроме того, языковая компетентность оценивается по тому, насколько хорошо рассказана наизусть какая-либо тема. Казалось бы, это очевидно, что подобное задание проверяет в лучшем случае память. И педагогическая наука, и методика говорят о необхо-

димости организовывать живое общение на занятиях, давно существуют международные экзамены по английскому языку, которые и предполагают живое общение, – и их формат можно было бы взять за основу для разработки более продуктивных способов контроля знаний студентов, – но на деле нет инноваций в области преподавания иностранного языка, а оценка уровня коммуникативной компетенции идет в полнейшем разрезе с современным подходом при полном неведении о международных стандартах в оценке уровня владения языком.

Поскольку при решении многих профессиональных задач чтение как вид речевой деятельности является очень востребованным, в неязыковых вузах, конечно же, нужно уделять большое внимание обучению разным видам чтения (просмотровому, поисковому, изучающему и т.п.), но это еще не означает, что при контроле уровня владения языком на экзамене чтение должно быть основным видом деятельности. Как правило, на экзамене студентам предлагается прочесть текст и пересказать его. Получается, что рецептивное умение (чтение) проверяется продуктивным (говорением). На самом деле, если необходимо проверить, насколько хорошо студент владеет умением читать, более правильным будет предложить задания типа «множественный выбор», «сопоставление материала», «закончить словом из текста» и т.д. Ведь студент может понять смысл текста очень хорошо, но говорить при этом будет с ошибками. Может быть и обратная ситуация: студент, не читая текста, может свободно побеседовать на тему, затронутую в тексте. И тогда умение читать остается не проверенным.

В связи с вышесказанным хочется акцентировать внимание на проблеме неязыковых вузов – содержание обучения и формат контроля знаний, умений и навыков часто являют-

ся весьма далекими от реального общения, от инноваций в области образования.

Необходимо отметить тот факт, что коммуникативная методика давно пришла в частный сектор образования и успешно применяется на языковых курсах. Данный подход следовало бы реально применять и в вузах. А это означает тщательное ознакомление с форматом международных экзаменов и их анализ с целью разработки оптимального образовательного маршрута обучающихся. Нельзя отрицать необходимость идти в ногу со временем, и, безусловно, должно пересмотреть и само содержание обучения английскому языку, и способы проведения текущей и итоговой аттестации. Пора признать, что формирование иноязычной профессиональной компетенции – это все те же четыре умения (чтение, аудирование, письмо и говорение), которые требуются в повседневном общении. Обучение английскому языку в неязыковом вузе, безусловно, должно быть профессионально ориентированным. Но нельзя забывать, что язык – это, прежде всего, средство коммуникации.

Иностранный язык должен служить средством личностно-профессионального развития, стимулирования познавательного процесса, быть средством устного и письменного общения, межличностного взаимодействия [3]. Все это говорит о необходимости отхода от прежних распространенных форм контроля языковой компетенции и обращения к современным способам. Последние естественно влекут за собой и новые формы обучения, которые на самом деле существуют давно, но просто не применяются в нашей действительности, тогда можно будет говорить об английском языке как о средстве развития критического мышления, воспитания творческой личности, тогда возникнет подлинное междисциплинарное образовательное пространство.

Библиографический список

1. Троицкая М.А. Использование практикума к учебному видеофильму как средство активизации профессионально-ориентированного обучения иноязычной речи студентов технического вуза // Герценовские чтения. Иностранные языки. СПб.: Изд-во РГПУ им. А.И. Герцена, 2019.

2. Шрамко Л.И., Тимофеев В.Г. Интеграция обучению чтению и письму с использованием интерактивных приемов на занятиях по иностранному языку // Герценовские чтения. Иностранные языки. СПб.: Изд-во РГПУ им. А.И. Герцена, 2019.

3. Doman, Glenn J., Doman, Janet J. How to multiply your baby's intelligence: the gentle revolution. Canada: SquareOne Publishers, 2005. 396 p.

4. Tanner Rosie& Green Catherine. Tasks for teacher education. Longman, 1998.

УДК 372.881.111.1

И.О. Щербакова

К ВОПРОСУ ПРЕПОДАВАНИЯ ESP В НЕЯЗЫКОВОМ ВУЗЕ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ (НА ПРИМЕРЕ КУРСА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА ДЛЯ МОРЯКОВ)

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, связанные с преподаванием английского языка в профессиональной сфере, затронуты основные проблемы, возникающие в процессе обучения, обозначены цели и задачи обучения английскому языку, основные подходы к обучению. На примере обучения специализированному морскому английскому языку предпринята попытка определить перспективы для разработки концепции преподавания английского языка в неязыковом, узкоспециализированном вузе.

Ключевые слова: преподавание английского языка для специальных целей, общий английский, методика преподавания английского языка, языковые компетенции, языковые навыки.

I.O. Shcherbakova

TEACHING ESP AT A NON-LANGUAGE HIGHER EDUCATIONAL INSTITUTION: ACTUAL PROBLEMS AND PERSPECTIVES (CASE OF ENGLISH FOR SEAFARERS)

Abstract. The article discusses the issues related to teaching English for specific purposes, touches on the main problems of teaching and learning. The aims and objectives, teaching methods and approaches are defined. An attempt to determine

the perspectives for developing the concept of teaching English in a non-linguistic, highly specialized university is made. The case of English for seafarers is presented.

Keywords: teaching ESP,General English, teaching methods and approaches, language competences, language skills.

В настоящее время знание английского языка является необходимым и важным требованием в любой профессиональной деятельности. Отвечать современным требованиям, связанным с возрастающим числом общих, профессиональных компетенций могут только высококвалифицированные и подготовленные сотрудники. Высокие требования к профессионалам в таких сферах, как мореплавание, авиация, предъявляются в связи с развитием современных технологий – все значительнее и динамичнее развивается оборудование, программное обеспечение, применяемое в данных сферах. Большая часть инструкций, мануалов, программ, документов написаны на английском языке. Одним из основных направлений профессиональной деятельности, также связанной с необходимостью владеть английским языком как международным средством общения, в данных сферах было и остается обеспечение безопасности пассажиров и экипажа.

Современные требования к преподаванию языка в морском вузе тесно связаны с требованиями профессионального сообщества. Они регулируются основными документами IMO (Международной морской организации) и связаны с соблюдением ряда стандартов профессиональной подготовки и документов по безопасности на море (STCW, SOLAS и других). Эти требования предполагают наличие современного и системного подхода к формированию программ языковой подготовки курсантов, обеспе-

чивающих эффективное изучение английского языка и формирование всех необходимых языковых и профессиональных компетенций.

Современная программа языковой подготовки курсантов предполагает сочетание многих аспектов. В основе концепции преподавания английского языка, на наш взгляд, должен быть принцип интеграции *General English* (курс общего английского языка, имеющий в основе базовую программу изучения фундаментальных основ английского языка) и *ESP* (курс английского языка для специальных целей, профессионально ориентированное обучение иностранному языку в выбранной курсантами специальности). Обучение курсантов профессиональному языку должно осуществляться на основе междисциплинарного подхода, т.е. программа обучения должна быть разработана совместно с выпускающими кафедрами, имеющими в своем штате специалистов-инструкторов, курирующих профессиональные аспекты обучения. Преподаватели, ведущие специальные языковые дисциплины (морской английский язык, на примере ГУМРФ), должны иметь возможность повышения квалификации, связанной с профилем преподаваемой дисциплины.

Следует отметить, что основной задачей преподавателя английского языка является обучение языку, а не профессии, и повышение квалификации для преподавателей английского языка должно быть связано, прежде всего, с определением направлений и тематики профессиональной языковой подготовки, ознакомлением с основными языковыми требованиями к специалистам, предъявляемыми в той или иной профессиональной сфере (на примере ГУМРФ: судоводителям, механикам, электромеханикам, радиоспециалистам и т.д.). Использование современных

подходов к преподаванию, сочетание различных методов обучения, обеспечивающих развитие всех требуемых навыков и компетенций, также является необходимым условием подготовки высококвалифицированного, конкурентоспособного специалиста.

Принцип интеграции GE (General English) и ESP (English for Specific Purposes)

В обучении курсантов иностранному языку в морском вузе целесообразно говорить о необходимости сочетания и преемственности курсов общего английского языка (GE) и языка для профессиональных целей (ESP). GE предполагает обучение основам языка, системе английского языка и развитие всех четырех языковых навыков: чтения, аудирования, письма и говорения. В процессе обучения общему английскому языку внимание уделяется языку как таковому – произношению, интонации, вокабуляру, грамматике, особенностям различных типов дискурса. ESP направлен на формирование умений и выработку навыков применения языка как средства общения в профессиональной сфере. Следует отметить, что в преподавательском сообществе до сих пор не утихают споры относительно важности и приоритетности курсов GE и ESP в технических, узкоспециализированных вузах (каким в том числе является ГУМРФ). Одни считают, что ESP невозможно преподавать без GE, поскольку GE предполагает овладение фундаментальными основами языка. Их аргументация сводится к тому, что те, кто овладел GE на достаточно высоком уровне, как правило, не испытывают проблем с овладением профессиональным языком. Вопрос заключается только во времени, необходимом для овладения специальной лексикой и теми или иными особенностями профессионального

языка. Другие настаивают на том, что различия между ESP и GE значительны, что это специфический, узкопрофессиональный язык, приводят примеры различия в семантике, грамматике. Их аргументы основаны на примерах непонимания и серьезных ошибок, допускаемых теми, кто отлично владеет общим языком в коммуникации в профессиональной сфере. Они настаивают на том, что обучение ESP имеет первостепенное значение. По нашему мнению, методика обучения языку, независимо от специфики целей обучения, основана на единых принципах и подходах, для которых первичным и необходимым является освоение фундаментальных основ языка. Без этого невозможно достичь никаких профессиональных целей в плане изучения языка. В основе изучения EPS лежат основные методические принципы, приемы обучения GE, именно они являются основополагающими и должны быть приняты за основу при обучении ESP. В вопросе изучения английского языка для специалистов морской сферы (Maritime English) в разрешении вопроса о первостепенном значении общего или профессионального языка, на наш взгляд, следует руководствоваться подходом, предложенным IMO (Международной морской организацией) в разработанном модельном курсе 3.17 MARITIME ENGLISH (Model Course 3.17 Maritime English 2014). В данном курсе для общего английского используется термины General Marine English (GME) и Specialized Marine English (SME), что соответственно обозначает общий английский в «морском контексте» и «специальный морской английский». Само по себе значение слов предполагает использование базовой терминологии на первой ступени обучения и овладение английским языком с целью профессионального общения на втором этапе.

GME: цель и задачи обучения

Основной целью обучения на первой ступени изучения английского языка в морском вузе является подготовка обучающихся к изучению профессионального английского. На основе коммуникативного подхода обучение языку должно строиться на базовых методических принципах, имеющих целью развитие четырех основных коммуникативных навыков – чтения, аудирования, письма и говорения. При этом определен минимальный, так называемый «входной уровень», предполагающий наличие сформированных базовых компетенций и языковых навыков. «Входной» уровень языка должен быть не ниже Elementary (по общеевропейской шкале соответствует уровню A2), т.е. обучающийся должен быть способен использовать английский язык для базовых ежедневных целей, понимать общеупотребительные выражения на общие темы, разговаривать на простые повседневные темы, выражаясь простыми фразами, рассказывать о себе, используя простые выражения, описывать простые ситуации. На этом уровне у обучающихся имеются многочисленные ошибки, отсутствует беглость речи, для понимания услышанного требуются многочисленные повторы, перефразирование с целью упрощения высказывания. В перечень базовых элементов, необходимых для обучения на первой ступени, входят: знание простых существительных, прилагательных, глаголов, предлогов, артиклей, единственного и множественного числа существительных, числительных, порядка слов, вопросительных слов, отдельных модальных глаголов. Согласно требованиям к началу обучения по курсу 3.17 обучающиеся должны:

– уметь читать и писать, используя латинский алфавит;

– быть знакомы с системой произношения и правописания в английском языке;

– поддерживать беседу на простые темы, уметь рассказать о себе;

– понимать простые команды, инструкции на знакомые темы;

– отвечать на простые вопросы на знакомую тему, используя неразвернутый ответ.

Задачи на данном этапе: развитие языковых навыков и умений до уровня Intermediate (согласно общеевропейской шкале B2), знакомство с основными документами и конвенциями (STCW, SOLAS) с целью введения в специальный язык, развитие навыков коммуникации на общие и базовые специальные темы, овладение выборочными стандартными фразами IMO (Стандартный морской разговорник).

SME: цель и задачи обучения

На данном этапе основная цель – овладение необходимым уровнем языка, достаточным для общения в профессиональной области, определяемым основными требованиями морской конвенции ПДНВ (STCW). Администрация учебного заведения может адаптировать модельный курс, предложенный IMO, согласно специфическим потребностям и нуждам образовательного учреждения. Задачи обучения на данном этапе включают развитие у обучающихся способности использовать специализированный морской английский язык для осуществления эффективной коммуникации в соответствии со своими профессиональными обязанностями, формирование знаний, умений и навыков, определяемых необходимостью выполнения требований конвенции ПДНВ, овладение языком, необходимым в еже-

дневном общении на море, в том числе в чрезвычайных ситуациях, в устной и письменной форме, связанным с выполнением своих непосредственных профессиональных обязанностей, а также формирование необходимых навыков для дальнейшего самостоятельного изучения языка.

Согласно целям и задачам данного этапа обучающиеся должны быть способны:

– использовать английский язык в письменной и устной форме в объеме, необходимом для чтения и использования карт и других морских документов;

– использовать английский язык в устной и письменной форме с целью понимания метеорологической информации и сообщений, касающихся безопасности, технического обслуживания судна и обеспечения работы на судне;

– использовать английский язык в письменной и устной форме для связи с другими судами, береговыми и техническими службами;

– использовать английский язык в письменной и устной форме при выполнении обязанностей командира судна в многоязычном экипаже.

Для успешного прохождения обучения на второй ступени обучения обучающиеся должны иметь базовый уровень не ниже Lower intermediate (согласно общеевропейской шкале B1), который предполагает развитие всех четырех языковых навыков – чтения, аудирования, письма, говорения на достаточном уровне для свободного, самостоятельного общения с минимумом ошибок и со значительной степенью беглости.

Междисциплинарный подход и квалификация преподавателей

В современных условиях, учитывая возрастающие требования к уровню выпускников, организация процесса об-

учения английскому языку специалистов морской сферы должна соответствовать ряду требований, обеспечивающих высокий уровень подготовки. Одним из путей решения задачи повышения качества обучения, на наш взгляд, является междисциплинарный подход. Этот подход обеспечивает успех обучения на втором этапе обучения языку, целью которого является овладение профессиональным английским языком для морской сферы. Программа обучения языку должна быть сформирована таким образом, чтобы наблюдались преемственность по тематике и задачам обучения, соответствие содержания тематических блоков изучения языка потребностям и задачам обучения курсантов в профессиональной сфере. Для реализации такого подхода к обучению необходима совместная работа выпускающих кафедр и преподавателей английского языка. При таком условии в значительной степени, на наш взгляд, может быть повышена эффективность процесса обучения и решены задачи, стоящие перед преподавателем английского языка, связанные с необходимостью быть компетентным не только в области преподавания языка, но и в других научно-профессиональных направлениях.

Следует отметить, что междисциплинарный подход позволяет получить преимущества всем участникам образовательного процесса – курсантам, которые могут сконцентрироваться на овладении не только общими языковыми компетенциями, но и через овладение языком необходимыми профессиональными компетенциями; преподавателям английского языка, для которых в обучении профессиональному английскому в значительной степени может быть полезна и эффективна поддержка специалистов выпускающих кафедр; специалистам специальных дисциплин, которые в своей работе во многих аспектах поль-

зуются англоязычными источниками, международными нормативами и конвенциями.

Повышение квалификации преподавателей английского языка, работающих на втором этапе обучения, осуществляющих языковую подготовку курсантов в рамках развития навыков профессионального морского языка, на наш взгляд должно быть связано с определением направлений и тематики профессиональной языковой подготовки, ознакомлением с основными языковыми требованиями к специалистам, предъявляемыми в той или иной профессиональной сфере (на примере ГУМРФ: судоводителям, механикам, электромеханикам, радиоспециалистам и т.д.), а также давать возможность ознакомления с основными инструментами и оборудованием, применяемым в профессиональной сфере международным морским сообществом. Последнее особенно важно для тех преподавателей, которые заняты в процессе тренажерной подготовки курсантов и являются консультантами по английскому языку при работе на тренажерах.

Методика обучения

Преподавание языка в морской профессиональной сфере прежде всего связано с реализацией главной цели обучения – развития коммуникативной компетенции обучающихся и овладения английским языком на уровне, необходимом для осуществления своих профессиональных обязанностей в соответствии с требованиями ПДНВ. Рекомендованный IMO модельный курс 3.17 Maritime English определяет коммуникативный подход как основной подход к обучению современному английскому языку для профессиональных морских целей. Такой подход используется в сочетании с другими современными подходами (Content Based Instruction, Task Based Learn in gand

Lexical Approach), но является основополагающим при составлении рабочих программ в соответствии с конвенцией ПДНВ. В рамках коммуникативного подхода преподаватель английского языка, основываясь на своем профессиональном опыте, свободен в выборе методов обучения, соответствующих общим целям и задачам обучения.

В основе коммуникативного подхода лежат следующие принципы обучения:

– обучающиеся изучают язык, используя его с целью общения в ситуациях реального общения, обучение направлено на взаимодействие в процессе обучения;

– обучение направлено на развитие различных языковых навыков (чтение, аудирование, письмо, говорение);

– процесс обучения является креативным процессом, направленным на достижение цели коммуникации и не подразумевает отсутствие ошибок и неточностей.

Основная цель обучения языку при использовании коммуникативного подхода – развитие коммуникативной компетенции. Эта цель определяет задачи обеих ступеней обучения, при обучении GME – формирование базовых коммуникативных навыков, необходимых в ситуациях реального общения, наряду с овладением фундаментальными основами языка, также и на этапе обучения SME – когда общение переходит в сферу профессиональных интересов. Таким образом, активно общаясь на английском языке, обучающиеся развивают свои коммуникативные навыки, используют различные стратегии, развивая и усовершенствуя языковые навыки, необходимые им для эффективного общения в условиях профессионального общения в англоязычной и многоязычной среде.

Коммуникативный подход в обучении английскому языку подразумевает активное участие обучаемых в процессе

обучения, обучение английскому языку на английском, соответствие заданий ситуациям реального общения. В основе целей и задач обучения лежит формирование языковой компетенции, которая включает лексику, грамматику, фонологию, слушание и говорение, чтение и письмо, а также развитие четырех основных навыков – аудирование, говорение, чтение, письмо. Курс обучения английскому языку выстраивается таким образом, что в сочетании фундаментальных знаний основ языка с развитыми коммуникативными навыками обучающиеся также умеют ориентироваться в стилистических и жанровых особенностях коммуникации (например, способны различать нейтральный, формальный и неформальный стили, понимают особенности разного типа текстов – докладов, сообщений, инструкций и т.п.), способны преодолеть трудности в общении, применяя стратегии предотвращения коммуникативных неудач.

Таким образом, применение системного подхода к обучению английскому языку подразумевает определение четких целей и задач в рамках интегрированного подхода, объединяющего General English и English for Specific Purposes. Основным подходом в обучении профессиональному английскому языку является коммуникативный подход. Процесс обучения английскому языку для специальных профессиональных целей требует использования современных методов, а также развития профессиональных компетенций преподавателей английского языка в контексте междисциплинарного подхода. Все это позволят преодолеть трудности обучения английскому языку в профессиональной сфере и реализовать основную цель обучения – формирование языковых компетенций, необходимых для успешного общения выпускников неязыковых вузов в профессиональной сфере.

Библиографический список

1. Maritime English (Model Course HYPERLINK) URL: https://seatracker.ru/viewtopic.php?t=4516”3.17

2. ПДНВ. Руководство для моряков. URL: http://www.sur.ru/upload/files/STCW_guide_russian_file_

3. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. URL: http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)

УДК 811.111'25

Г.Г. Бабалова, С.Н. Широбоков

Актуальные проблемы подготовки переводчиков-синхронистов в процессе межкультурного взаимодействия

Аннотация. В последнее время в современном мире проходит большое количество международных мероприятий, направленных на установление деловых контактов в иноязычной среде. В рамках проведения таких значимых событий проблема подготовки переводчиков-синхронистов в процессе межкультурного взаимодействия становится актуальной.

Ключевые слова: синхронный, перевод, вероятностный, межкультурное взаимодействие, подготовка переводчиков.

G.G. Babalova, S.N. Shirobokov

Contemporary issues of training simultaneous interpreters in the intercultural interaction process

Abstract. Recently, a large number of international events aimed at establishing business contacts in a foreign language environment have been held in the modern world. Within the framework of such significant events, the problem of training simultaneous interpreters in the process of intercultural interaction becomes relevant.

Keywords: synchronous, translation, probabilistic, intercultural interaction, translator training,

Современная Россия представляет собой активно развивающееся государство, стремящееся к взаимодействию

с другими странами и регионами мира. В последнее время наблюдается укрепление международных связей России на различных уровнях: экономическом, политическом, культурном, академическом, научном и др. Международное сотрудничество в области образования осуществляется в рамках межправительственных соглашений. Особую роль в интеграционных процессах играет межкультурное общение. Интерес здесь представляет тот факт, что культура каждой страны уникальна и имеет свои черты. Данные обстоятельства предъявляют определенные требования к подготовке будущих переводчиков-синхронистов в процессе межкультурного взаимодействия.

В последнее время в нашей стране и за рубежом проходит большое количество международных мероприятий, направленных на установление деловых контактов в иноязычной среде. В рамках проведения таких значимых событий проблема вероятностного прогнозирования вызывает большие трудности в процессе синхронного перевода. По мнению многих лингвистов, навыки устного перевода и прогнозирования необходимы переводчику, чтобы понять завершение начатой фразы или предложения в целях экономии времени. Нередко происходят технические сбои в работе аппаратуры при синхронном переводе. К примеру, опубликованные крупными транснациональными корпорациями вакансии требуют от соискателей на должность переводчика в рамках языковой пары английский − русский качественно выполнять как письменный перевод технических и финансовых текстов, корреспонденции, контрактной документации, так и устный перевод (последовательный, синхронный перевод методом «нашептывания») совещаний, переговоров и телефонных бесед с иностранными специалистами, что занимает 30 % рабочего времени. Особо уточняется, что работа проходит с ведущими иностранными экспертами разных на-

циональностей, использующими для общения английский язык.

Современная методология переводоведения, основываясь на идее установления диалога культур, принципиальное значение придает переводческой трансформации. По мнению исследователя И.С. Алексеевой, прогностические компетенции необходимы каждому синхронисту: во-первых, они нужны в тех случаях, когда речь подается со сбоями в работе аппаратуры (докладчик далеко от микрофона) или переводчика в нужный момент отвлекли и он воспринял не всю информацию; во-вторых, определенные компетенции прогнозирования необходимы для того, чтобы додумать, какой текст последует за услышанным, так как специалист должен переводить не дожидаясь окончания синтаксической или логической структуры [1, с. 119]. Современная методология переводоведения, основываясь на идее установления диалога культур, принципиальное значение придает переводческой трансформации.

Механизм вероятностного прогнозирования является многоуровневым, иерархически организованным, что побудило авторов провести методологический анализ проблемы выделения ярусов языковых, речевых и ситуативных уровней вероятностного прогнозирования, а также определить в качестве предмета исследования вероятностное прогнозирование.

На самом первом ярусе находятся выделяемые языкознанием уровни языковой системы: фонологический, морфологический, синтаксический. Как отмечает исследователь В.Д. Аракин, «фонема как основная единица фонологического уровня выполняет две довольно серьезные в целях иноязычного общения функции: конститутивную, состоящую в том, что фонемы представляют собой важный „строительный“ материал для единиц морфологического и

других уровней (без фонем ни морфемы, ни слова жить не могут); дистантивную функцию, или различительную, которая дает определенную гарантию отличать одни морфемы от других, что также имеет важное значение для интеркультурального общения (сегментные единицы). К фонологическому уровню относятся также суперсегментные единицы, под которыми обычно понимаются ударение и интонация» [2, с. 65–66]. Основной единицей морфологического уровня является морфема. «Под морфемой имеется в виду устойчивая последовательность фонем, которые составляют ее материальную сторону; содержание же морфемы, или ее семантика, обычно складывается из определенного набора минимальных смысловых элементов, называемых семами» [2, с. 94]. Синтаксический уровень, как и всякий другой уровень языка, располагает своим собственным составом единиц – это словосочетание и предложение. На следующем значимом втором ярусе – смысловые связи между словами, объединенные в предложение и связное сообщение (текст), а на третьем обозначенном ярусе – контекстно-ситуативные факторы.

Немаловажную роль в процессе вероятностного прогнозирования играют и переводческие трансформации. Опираясь на работы известных ученых, а также суммируя концепции по вопросам переводческих трансформаций, на наш взгляд, следовало бы классифицировать их по двум разновидностям (лексическим и грамматическим), а далее свести их к определенным типам.

Лексические трансформации. К лексическим заменам традиционно относят: транскрипцию (транслитерацию), конкретизацию, генерализацию, модуляцию (замену следствия причиной и причины следствием, т.е. замену, основанную на причинно-следственных отношениях), антонимический перевод, компенсацию, добавления, опущения.

Приведем пример использования лексической трансформации, именуемой «модуляция (замена следствия причиной, и наоборот)». I don't blame them. Я их понимаю. Здесь замена основана на причинно-следственных отношениях: Я их не виню, потому что я их понимаю.

Грамматические трансформации следует подразделить на два вида: морфологические и синтаксические.

1. Морфологические трансформации включают в себя: особенности передачи при переводе значения артикля, замены частей речи, грамматическую замену числа, замену грамматического времени. Проиллюстрируем на примере замену глагола на отглагольное существительное: Он плохо плавает. – He is a poor swimmer.

2. Синтаксические трансформации характеризуются большим разнообразием по сравнению с морфологическими. К ним относятся: перестановка, синтаксическое уподобление, замена членов предложения, переход от обратного порядка к прямому, преобразование активных конструкций в пассивные, и наоборот, членение предложений, объединение предложений, замена типа синтаксической связи, опущения, добавления. Для достоверной иллюстрации синтаксической трансформации опущения приведем пример: So I paid my check and all. Then I left the bar and went out where the telephones were. – Я расплатился и пошел к автоматам. Здесь в английском тексте семантически избыточным является left the bar, т.к. обозначаемое им действие подразумевается последующим глаголом went out; отсюда и опущение в русском переводе (сопровождаемое объединением предложения с предыдущим) [3, с. 23−28]. Авторами раскрыта существенная идея о многоуровневой иерархически настроенной структуре механизма вероятностного прогнозирования, которая сводится к тому, что необходимая для восприятия в затрудненных условиях синхронного перево-

да степень избыточности не может быть достигнута на каком-то одном уровне и что каждый более высокий уровень в иерархии способствует повышению степени избыточности воспринимаемого синхронистом сообщения в целом, а также повышает избыточность на низших уровнях иерархии. Дана характеристика вероятностному прогнозированию, и выявлены его возможности в процессе синхронного перевода. Исследователями установлено, что эквивалентность перевода подлиннику зависит от равенства эффекта, производимого на реципиентов оригинального текста и текста перевода.

На основании вышеизложенного, а также личного опыта можно прийти к выводу о том, что вероятностное прогнозирование при синхронном переводе является многоуровневым. Выделяются ярусы языковых, речевых и ситуативных уровней вероятностного прогнозирования. На первом ярусе находятся обозначенные языкознанием уровни языковой системы (фонологический, морфологический, синтаксический). На втором ярусе – смысловые связи между словами, организованными в предложение и связное сообщение (текст), на третьем ярусе – контекстно-ситуативные факторы. На третьем ярусе находится наивысший уровень избыточности, который определяется той ситуацией, в которой осуществляется речь, подлежащая синхронному переводу. Сюда можно отнести интонацию, а также переводческие трансформации. Механизм вероятностного прогнозирования является многоуровневым, иерархически организованным. Немаловажную роль в процессе вероятностного прогнозирования играют переводческие трансформации. Бесспорно, в условиях развивающегося информационного общества потребность в качественном синхронном переводе будет только усиливаться, а требо-

вания к переводчикам в процессе межкультурного взаимодействия сильно возрастать.

Библиографический список

1. Алексеева И.С. Профессиональное обучение переводчика: учебное пособие по устному и письменному переводу для переводчиков и преподавателей. СПб.: Союз, 2001. 228 с.

2. Аракин В.Д. Сравнительная типология английского и русского языков: учебное пособие для студентов педагогических институтов по специальности «Иностранные языки». 3-е изд. М.: ФИЗМАТЛИТ, 2010. 254 с.

3. Бабалова Г.Г. Проблема эквивалентности перевода и переводческие трансформации // Наука о человеке: гуманитарные исследования: научный журнал. Омск: Омская гуманитарная академия. 2017. № 4 (30). С. 23–28.

УДК 37.026.4

Ю.Р. Амлинская

Инфографика как элемент сравнительного лингвострановедения на уроках русского языка как иностранного

Аннотация. Статья посвящена использованию инфографики на уроках РКИ для студентов разных уровней языка (А1 – С2). В ней подчеркиваются необходимость включения упражнений по инфографике в общий курс русского языка, а также важность коммуникативного, лексического и лингвострановедческого компонентов инфографики, способствующих мотивации студентов. Особое значение придается инфографике как элементу сравнительного лингвострановедения. По мнению автора статьи, инфографика обязательно должна быть включена преподавателем в общую канву урока и применяться в зависимости от его лексико-грамматической темы.

Ключевые слова: инфографика, РКИ, сравнительное лингвострановедение, визуализация.

Y.R. Amlinskaya

Guidelines on the use of infographics in the lessons of Russian as a foreign language

Abstract. This article describes the use of infographics in Russian language lessons for students of different levels (A1-C2). It emphasises the necessity of incorporation of the exercises based on infographics into the general course of the Russian language, as well as the importance of the communicative,

lexical and linguistic-cultural components of infographics, noticeably raising students' motivation. According to the author, infographics have to be included by the teacher in the general outline of the lesson and used according to its lexical and grammatical topic.

Keywords: infographics, TORFL, compared culture-oriented linguistic,visualization.

В последние годы инфографика становится все более популярной среди преподавателей иностранных языков, она все чаще используется на уроках, педагоги отзываются о ней как о новом способе подачи разнообразного лексико-грамматического и страноведческого материала. При этом отмечается, что зачастую информация, представленная в виде инфографики, усваивается студентами быстрее, чем при чтении обычного текста ввиду ее четкой организации, ограниченного объема, визуализации деталей и привлекательности подачи в целом.

Без сомнения, инфографика может быть эффективно использована и на уроках русского языка как иностранного. В копилке современного преподавателя обязательно должна присутствовать коллекция инфографики, разделенной по разным лексико-грамматическим и лингвострановедческим темам. Примеры таких тем – «Питание», «Одежда», «Семья», «Животные», «Работа и карьера», «Новый год в России», «Глаголы движения», «Причастия» и т.д. Инфографика должна быть связана с основной темой урока, дополняя его, с ее помощью может закрепляться новый материал. Тем не менее чтение и разбор инфографики можно давать студентам и в качестве домашнего задания. Отметим также, что одним из преимуществ инфографики является то, что она может быть подобрана для студентов

практически любого уровня – от A2 до C2. Однако целесообразно начинать использовать инфографику на уровне B1, потому что именно на этой ступени становится возможным ее активное обсуждение с товарищами по группе и преподавателем. Помимо этого, лингвострановедческий материал присутствует во многих примерах инфографики в связи с тем, что она обычно создается для российских граждан и посвящена вопросам, интересующим именно их, что, безусловно, повышает ценность такого материала для студентов-иностранцев. Вместе с тем инфографика, создаваемая на родных языках студентов, часто бывает посвящена аналогичным темам – семье, праздникам, времяпрепровождению, социальным вопросам и проблемам. Эффективным представляется сравнительный анализ двух примеров инфографики – на русском языке и на родном языке студентов (или на языке-посреднике). На основе сравнительного анализа могут создаваться доклады, организовываться интересные дискуссии на уроках, он может служить отправной точкой для упражнений на тренировку разных видов речевой деятельности.

Прежде чем перейти к конкретным заданиям по инфографике, мы приведем несколько самых крупных источников инфографики на русском языке, которые постоянно пополняются новым материалом: 1) коллекция инфографики с тематическим каталогом с сайта Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ); 2) коллекция инфографики агенства «РИА Новости», в том числе большая коллекция интерактивной инфографики; 3) коллекция инфографики электронных версий газет «Аргументы и факты», «Газета.Ru», которые особенно актуальны для работы со студентами высокого уровня владения языком; 4) коллекция инфографики с портала «История России» [1].

Разработка системы упражнений по работе с конкретной инфографикой зависит от темы урока, от его формата (индивидуальные уроки или уроки в группе), а также интересов и уровня студентов. Мы представим примерный план работы с инфографикой для студентов разных уровней владения языком.

Разберем один из многочисленных примеров инфографики, который можно использовать на уровне А2, – «Мультфильмы нашего времени» [2]. Речь идет о популярных российских мультфильмах и о том, смотрят ли россияне мультфильмы и какие мультфильмы они предпочитают. На первом этапе работы с данной инфографикой студенты читают текст и смотрят иллюстрации к ней, задавая преподавателю вопросы по незнакомой лексике или новым грамматическим конструкциям. Инфографику также можно прочитать вслух, потому что чтение цифр и правильное употребление родительного падежа полезно для студентов данного уровня. Затем преподаватель может попросить студентов рассказать об инфографике в третьем лице: «Какие мультфильмы смотрят россияне?», «Какие мультфильмы, по мнению россиян, лучше показывать детям?». После этого можно перейти к ее обсуждению и спросить студентов, смотрели ли они эти мультфильмы, нравятся ли они им, почему и пр. В качестве домашнего задания можно поручить студентам составить подобную инфографику дома, а затем обсудить ее на следующем уроке. Как мы видим, в инфографике даже для уровня А2 содержатся важные элементы страноведения, она снабжена привлекательными и узнаваемыми иллюстрациями. Все это повышает мотивацию студента, он чувствует, что способен понять и проанализировать аутентичную информацию, предназначенную для чтения носителями языка. Помимо этого, в Сети присутствуют многочисленные при-

меры инфографики на иностранных языках, посвященные фильмам и мультфильмам, которые преподаватель может активно использовать для описания ситуации, которую мы наблюдаем в разных странах. Студенты могут охарактеризовать каждую инфографику, сказать несколько фраз о ней. Стоит отметить, что присутствие информации на родном языке студентов на одном из примеров инфографики положительно сказывается на мотивации студентов, вызывает у них желание высказаться, принять участие в дискуссии.

Для уровня B1 может быть использована следующая инфографика – «Что больше всего тревожит жителей разных стран» [3]. В ней речь идет о глобальных проблемах, которые беспокоят жителей разных стран. Текст этой инфографики краток, хотя при желании преподавателя для данного уровня можно подобрать инфографику и с более длинным текстом. Тем не менее в ней содержится важная лексика: названия глобальных мировых проблем и названия разных стран мира. При пересказе и обсуждении инфографики преподаватель может попросить студентов поменять названия стран на названия национальностей, это будет для них дополнительным лексическим упражнением. Особенно интересно работать с такой инфографикой в многонациональной группе, тогда будет возможность посмотреть на результаты опроса и сравнить их с собственным мнением. На данном уровне очень важно научить студентов использовать конструкции сравнения и конструкции выражения собственного мнения. Именно к этому инфографика как раз и «склоняет» студента. Немаловажным является и присутствие страноведческого материала по теме. Дома студенты могут написать о том, что беспокоит лично их, а также составить свои инфогра-

фики. Если преподаватель предложит им аналогичную инфографику на их родном языке или на языке-посреднике, то у студентов будет возможность написать сочинения, в которых они смогут предложить сравнительный анализ двух примеров инфографики. На этом уровне преподаватель также может использовать упражнения на практику переовода.

На уровнях B2 – C1 можно поработать с инфографикой «Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова» [4]. Преподаватель может дать определенное время на ознакомление с ней, а затем студенты поочередно могут ее пересказать своими словами уже связным текстом. Каждый студент может добавлять по одному предложению, таким образом, задание приобретет игровую форму. Студентов можно также попросить сравнить университеты, где они учились, с Московским государственным университетом, отметить сходства, отличия и т.д. Дома студенты могут составить похожую инфографику, посвященную одному из знаменитых зданий их родных городов. Преподаватель может также выбрать инфографику об известном ученом той же эпохи из родных стран (родной страны) студентов. На основе обоих примеров студенты могут создать ленту времени, связанную с биографиями данных ученых.

На уровне C2 можно использовать инфографику политического или экономического характера. Преподавателю в данном случае важно обратить внимание на культуру речи студента, на ее богатство и разнообразие используемой лексики.

У преподавателя также есть возможность создать собственную инфографику по любой интересующей его и его студентов теме с помощью таких программ, как CanvaInfographicMaker, Piktochart, Venngage, Vizualize и

Infogram. К данным программам, безусловно, могут обращаться и студенты.

Инфографика является неиссякаемым источником для создания новых упражнений для уроков русского языка как иностранного и для творчества к преподавателя и студентов [5]. Разные виды инфографики подойдут ученикам разных уровней владения языком, при этом педагог, безусловно, должен уметь разработать правильную систему заданий, чтобы уроки стали максимально полезными для студента. Для этого инфографика должна быть включена в общий лексико-грамматический контекст занятия. Визуализация материала, краткость подачи информации и лингвострановедческий аспект инфографики значительно повышают мотивацию студента, его «отдачу» на уроке, развивают его коммуникативные навыки. Интересные упражнения и задания могут быть созданы на основе двух примеров инфографики – на русском языке и на родном языке студентов (или языке-посреднике). Это расширяет мировоззрение студентов, обогащает их лексический запас, повышает мотивацию.

Библиографический список

1. Инфографика портала «История России». URL: http://histrf.ru/mediateka/infografika (дата обращения: 30.03.2020).

2. «Мультфильмы нашего времени»: Инфографика. URL: https://infographics.wciom.ru/theme-archive/society/religion-lifestyle/leisure/article/multfilmy-nashego-vremeni.htm l (дата обращения: 30.03.2020).

3. «Что больше всего тревожит жителей разных стран»: Инфографика. URL: https://ria.ru/infografika/ (дата обращения: 30.03.2020).

4. «Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова»: Инфографика. URL:http://histrf.ru/

mediateka/infografika/map/item- HYPERLINK «http://histrf.ru/mediateka/infografika/map/item-67(Дата»67 HYPERLINK «http://histrf.ru/mediateka/infografika/map/item-6 (дата обращения: 30.03.2020).

5. Mohd Noh, Mohd Amin &Shamsudin, Wan Nur& Amin Nudin, Anith & Narimah, Nik & Harun, Mohd. (2014). The Use of Infographics as a Tool for Facilitating Learning. 559-567. DOI: 10.1007/978-981-287-332-3_57

УДК 37.02

Н.А. Сухова, М.А. Глазун

Упражнения, направленные на формирование поликультурной картины мира студентов-бакалавров

Аннотация. Статья посвящена упражнениям, направленным на формирование поликультурной картины мира студентов-бакалавров. Упражнения представлены в виде таблиц, вопросов, дефиниций, поликультурного диапазона концептов.

Ключевые слова: словарные статьи, упражнения, поликультурная картина мира студентов, поликультурный диапазон концептов.

N.A. Sukhova, M.A. Glazun

Exercises aimed at the forming of bachelor-students' multicultural world view

Abstract. The paper is devoted to the exercises aimed at the forming of bachelor-students' multicultural world view, exercises are given in the form of tables, questions, definitions, multicultural range of concepts.

Keywords: articles of dictionaries, exercises, multicultural world view of students, multicultural range of concepts.

Целью статьи является составление упражнений, направленных на формирование поликультурной картины мира студентов посредством данных анализа толковых словарей немецкой, британской, американской, русской, австрийской, швейцарской культур и ассоциативного эксперимента, про-

веденного нами. В толковых словарях рассматривались прилагательные: немецкий, британский, американский, русский, австрийский и швейцарский и выявлялись культурные концепты. Преподаватель отбирает статьи, тщательно их изучает и дает определения неизвестным понятиям. Для некоторых концептов необходимо составить комментарий. В каких-то случаях для экономии времени рекомендуется дать перевод слов. Упражнения представлены в виде вопросов, таблиц и поликультурных диапазонов концептов. Поликультурный диапазон концептов представляет собой в данном случае статьи, посвященные, например, России в словарях всех шести исследуемых лингвокультур. Их содержание и будет поликультурным видением России в данных культурах. Вопросы могут служить элементами мозгового штурма для выяснения уже имеющихся знаний студентов. Другой вариант использования приведенных вопросов – проведение соревнования между группами студентов на тему «Поликультурная мозаика». Рассмотрим предлагаемые нами упражнения.

Multicultural world view of American people

− Read the information and answer the questions below.

Картина мира *русских* с точки зрения американцев: [5, с.1494].

− American people associate Russia with: Russian doll − matryoshka, Russian roulette, Russian salad, Russian olive and Russian tea. What is special in these Russian things and traditions?

Картина мира *англичан* с точки зрения американцев: [5, с. 564].

− What is the Russian translation of the word combination “English Channel”?

− Could you describe the English muffin? (Key: английский кекс − дрожжевой хлеб в виде оладьи, который режут пополам, жарят и намазывают маслом.)

– What is special in English mustard? (Key: английская горчица состоит из горчичного порошка с добавлением муки и куркумы.)

– What is English Pale? (Key: Английский Пейл – «Английский забор» – общее название ядра английской средневековой колонии в Юго-Восточной Ирландии с центром в г. Дублине, это главная военная крепость английской монархии в Ирландии, центр английской колонизации и ассимиляции населения острова.)

– Name English kinds of dogs.

Картина мира *немцев* в точки зрения американцев: [5, с. 710–711].

– What colour is German cockroach? What is its Russian translation? (Key: red, прусак.)

– What is German silver? (Key: нейзильбер, который содержит сплав меди с 5–35 % никеля и цинка.)

Картина мира *швейцарцев* с точки зрения американцев: [5, с. 1718].

– Describe the Swiss army knife.

– Give the definition of the word combination “Swiss guard”. (Key: швейцарская гвардия – единственный на настоящий момент вид вооруженных сил Ватикана.)

– How is Swiss cake called? Give the Russian translation.

Картина мира *австрийцев* глазами американцев: [5, с.107].

– What is Austrian shade? (Key: австрийские затемнители – шторы в виде волн на окнах, которые образуются за счет вшитых вертикальных полос ткани и подтянутых за веревочки.)

Автостереотип картины мира американцев: [5, с.50].

– Name one of American falls.

– What is America’s Cup? (Key: кубок Америки, где принимают участие гоночные яхты из разных стран, включая США и Австралию.)

– What is americium? (Key: америций – химический элемент с ядерным номером 95.)

Fill in the table below:

Culture	Russian	British	German	Austrian	Swiss	American
Tea with rum and lemon						
Salad, where all ingredients are cut						
Stores in the shape of waves						
Breakfast, which consists of ham and eggs						
bald eagle						
americium						
Yellow lotus						
Crocodile, whose narrow snout is triangular						

Multicultural world view of British people

– Read the following information and answer the questions [4]:

Картина мира *русских* людей глазами англичан представлена только одним выражением: Russian roulette [4].

– What is Russian roulette? (Key: русская рулетка, англичане описывают ее как игру, в которой двое людей стреляют друг в друга, но в одном пистолете находятся шесть пуль, а в другом только одна, кому какой пистолет попадется, не знает никто.)

Картина мира *американцев* представлена следующими лексемами: [4, с. 41−42].

− Explain the terms “Amerasian” and “Amerindian”? (Key: люди американо-азиатского происхождения, истинный американец – житель Америки.)

− Describe the kind of coffee “americano”

Картина мира *немцев* глазами англичан: [4, с. 592].

− Name the German dog.

Картина мира швейцарцев с точки зрения англичан представлена лексемами: [4, с.1454]. − What is Swiss Chard? (Key: мангольд − двулетнее травянистое растение, подвид свеклы.)

Картина мира *австрийцев* с точки зрения англичан не содержит лексем со словом Austrian.

Автостереотип картины мира англичан: [4, с. 458]. − What or who is English rose?

− Mark each word with one of the following letters “B” (British), “Am.” (American), “G” (German), “A” (Austrian), “S” (Swiss), “R” (Russian): roulette, Amerasian, measles, shepherd, coffee, roll, cheese, breakfast, rose, horn.

Polikulturelles Weltbild der Deutschen

Lesen Sie die Information und beantworten Sie die Fragen.

Картина мира *русских*: [6, с. 1070] − Wie heisst das Gebäck in der Form der lateinischen Buchstaben?

Картина мира *американцев:* [6, с. 163] − Wie heisst das Wörterbuch der amerikanischen Kultur?

− Wodurch unterscheidet sich der Amerikanerreben von den anderen Rebensorten?

− Wie heisst die amerikanische Assoziation der Staatsanwälte?

Картина мира *швейцарцев*: [6, с. 1132]. − Finde die gegebenen russischen Entsprechungen den deutschen Wörtern: полиграфист, владеющий профессией наборщика и печат-

ника, молочное хозяйство, сыроварня, дом, построенный в швейцарском стиле, швейцарский, швейцарец, швейцарская гвардия – единственный на данный момент вид вооруженных сил Ватикана, немецкий язык в Швейцарии.

В толковом словаре немецкого языка Wahrig нет прилагательного österreichisch. Картина мира англичан: [6, с. 413].

Далее мы предлагаем студентам определения некоторых слов с соответствующим заданием перевести на немецкий язык, например: *Engländerei* − преувеличенное подражание всему английскому. Englische Broschur − сшитая внакладку брошюра. *Die Englischen Fräulein* − английские девушки высшего света, воспитывавшиеся в институте Святой Девы Марии, организованном в 1609 году англичанкой Марией Вард и прекратившем свое существование в 1631 году. *Englische Komödianten* − английские путешествующие группы артистов в Германии между 1592 и 1650 годами, показывающие реалистично драмы Шекспира с резким комическим эффектом. *Englische Krankheit* – рахит. *Englisches Riechsalz* – смесь соли из рога оленя и поташа с лавандовым маслом. *Der englische Gruß* − провозглашение Марии – известное произведение − резьба по дереву Вейта Штоса. *Englischleder* – крепкая, плотная вытканная хлопчатобумажная ткань для рабочей одежды.

Автостереотип немецкой картины мира: [6, с. 145−146] − Beantworten Sie die Frage: Wie heisst die systematisierte Liste der Werke von Franz Schubert, die von dem Musiker – Wissenschaftler Otto Erich Deutsch gemacht wurde?

− Schreiben Sie nach jedem Wort oder Wendung Buchstaben „R“(russisch), „Am.“ (amerikanisch), „D“ (deutsch), „Ö“ (Österreichisch), „B“ (britisch), „S“ (Schweizerisch): Gebäck in der Form der lateinischen Buchstaben, der spezifische Nebel, der für Amerika typisch ist, die Garde, die in Vatikan existiert,

Rachitis, Komödianten, die in Deutschland reisten, Richsalz, Leder, die DDR, der Ordensritter.

Multicultural world view of Russian people

В современных толковых словарях русского языка XXI века [2] и словаре Д.Н. Ушакова нет лексем: английский, американский, австрийский, немецкий, швейцарский. В словаре Д.Н. Ушакова на с. 1198 представлена лексема швейцар – от нем. Schweizer, сторож при наружных дверях жилых домов, учреждений [3]. В Новом энциклопедическом словаре 2014 года [1] были найдены лексемы: английский, американский, австрийский, немецкий, швейцарский, русский.

Картина мира *австрийцев*: [1, с. 32]. Картина мира *американцев*: [1, с. 66−67]. Картина мира *англичан*: [1, с. 74−75]. Картина мира *немцев*: [1, с. 898−899].− Answer the questions: Who or what are female Germans? What are the main activities of springer spaniel and Jagdterrier?

Картина мира *швейцарцев:* [1, с.1500]. − Why is the Swiss national bank very important for Russian people?

Автостереотип картины мира русских: [1, с. 1172−1173]. − Give the definition of the word combination “Russian seasons”.

Автостереотип картины мира русских представлен в толковом словаре русского языка [2, с. 870−873]. − Why did Russian authors of the dictionary pay attention to wars?

− Mark each word with one of the following letters “B”, “Am.”, “G”, “A”, “S”, “R” : tea five times a day, salad, where all ingredients are torn, the watchman at the front door, inheritance, white butterfly, salt, spaniel, season.

Polikulturelles Weltbild der Schweizer

Картина мира *немцев* глазами *швейцарцев.* Обучающиеся в Швейцарии упомянули слово «Deutsch» − немецкий язык три раза как реакцию на стимулы «Grammatik», «Prüfung»,

«Klausur», «*Deutschland*» − Германия как реакция на стимул «Klausur», «*Deutsche*» − немцы на стимул «sauber» − чистый.

− Wie ist das Vethältnis der Schweizer zu Deutschen?

Картина мира *американцев* глазами *швейцарцев:* «*Amerika*» − эта лексема была написана на стимул «Europa», «*Dagobert Duck*» на стимул «Vertrag», «*James Bond*» на стимулы «das Böse», «*New York*», «*Statue of Liberty*» − на стимул «die Sehenswürdigkeit», «*cow boy*» − на стимул «der Mann» − мужчина, «4-ever»,«waw» − на стимул «Freund».

− Was bedeuten die Wörter: 4-ever, 2L8, B4N, W8 in den E-Mails? (Key: forever, too late, bye for now, wait.)

− In welchen Situationen gebraucht man die Interjektion “waw”?

Картина мира *русских* характеризуется двумя лексемами: «Russisch» − на стимул «Fremdsprache», «*FCB*» − на стимул «Feind». Сложно выявить отношение к России по двум лексемам.

Картина мира *англичан* представлена лексемами: «English» [10] − на стимулы «die Fremdsprache» [7], «die Grammatik» [3], «Big Ben» − на стимул «die Sehenswürdigkeit», и обилием слов, написанных на английском языке: «money» [2], «*Bodybuilder»* − на стимул «stark», «*What?»* − на стимул «Fiaker»*, «lost»* − на стимул «verlieren», «*take it easy»* − на стимул «Krieg», «cool» [4] − на стимул «die Diplomarbeit», «*beautiful»* − на стимул «nett», «tell» − на стимул «W. Tell» − Вильгельм Тель, «Okey» − на стимул «stark», «IQ» − на стимул «klug».

Автостереотип картины мира швейцарских обучающихся представим стимулом **Bern:** Stadt [14], Hauptstadt [6], Bär [3], Heimat [3], Klein [2], Schule [2], Zytglogge [2], Zürich [2], Aare, Bärengraben, Bundeshaus, gemütlich, Hauptstadt der Schweiz, hier, Nicolas, NMS, schön, schhöne Stadt und Schule, Schweiz, Tanz dich frei, zu Hause, Zwiebelmarkt.

− Welche Märkte sind in den deutsprachigen Ländern verbreitet?

− Schreiben Sie nach jedem Wort oder Wendung Buchstaben „R“, „Am.“, „D“, „Ö“, „B“, „S“: sauber, Dagobert Duck, James Bond, Statue of Liberty, Big Ben, Waw, FCB, Zytglogge, Bärengraben, NMS.

Polikulturelles Weltbild der Österreicher

Картины мира с точки зрения *австрийцев* будем исследовать на основе ассоциативного эксперимента, проведенного нами.

Картина мира *американцев* представлена только одним словом «Amerika» (6) как реакция к стимулам «Feind», «Krieg», «Europa».

Картина мира *англичан:* English [14], cool [2], team work [2], Big Ben, Blues, science fiction, clever, clown, Comedy, company mission, England, loose, Management, money, OK, Overhead, overrated, pride, reasonable, response, shopping, snowboarden, study, team, stupid, understand.

Картина мира *русских:* Russisch [9], Moskau [2], Lomonossow, Österreich und Russland, Puschkin, Russland, Schostakowitsch, Белая гвардия, говорить, достопримечательность, право.

Картина мира *немцев:* Deutsch [10], Hitler, Heidi Klumm.

Картина мира *швейцарцев* представлена только реакциями «Schweiz», «Alpen».

Автостереотип картины мира австрийцев: **Tirol:** Berge [18], Innsbruck [12], Dialekt [7], Skifahren [6], Bundesland [5], Heimat [3], Österreich [3], Freunde [2], Schi fahren [2], Kitzbühler [2], Ski [2], altmodisch, Berg, Bergland, der Westen, Enge, Etsch und Eissack, Freundin Hannah, gemütlich, goldenes Dach, grüne Wiesen, Hochberg, Hut, Italien, Jodeln, Käse, Käsespätzle, klein, Land, Lederhose, nette Leute,

Patrioten, Salzburg, Schifahrten, Schigebiete, schneebedeckte Berge, schöne Stadt, Ski fahren, Snowboarden, Speck, Stadt, sympathisch, Teil Österreichs, Tirol Haflinger, unsympathisch, Urlaub, Verwandtschaft, Vorarlberg, weit weg, Westen.

− Schreiben Sie nach jedem Wort oder Wendung Buchstaben „R“, „Am.“, „D“, „Ö“, „B“, „S“: Big Ben, Blues, science fiction, Moskau, Lomonossow, Hitler, Alpen, Puschkin, Heidi Klumm, Schostakowitsch, Käsespätzle, Etsch und Eissack, Kitzbühler, Jodeln.

Поликультурная картина мира студентов формируется не только на основе анализа словарных статей толковых словарей, ассоциативных экспериментов, но и на основе научных трудов, аутентичных книг, фильмов и аудиозаписей о культуре стран изучаемых языков.

Библиографический список

1. Новый энциклопедический словарь. М: РИПОЛ классик, 2014. 1568 с.

2. Толковый словарь русского языка начала XXI века. Актуальная лексика / под ред. Г.Н. Скляревской. М.: Эксмо, 2006. 1136 с.

3. Ушаков Д.Н. Большой толковый словарь современного русского языка. М.: Альта-Принт, 2005. Т. VIII.1239 с.

4. English Dictionary for Advanced Learners, Macmillan, 2003.1693 p.

5. The New Oxford American Dictionary / ed. by Elisabeth J. Jewell, Frank Abate. Oxford: University Press, 2001. 023 p.

6. Wahrig. Deutsches Wörterbuch / R. Wahrig-Burfeind. München: Bertelsmann Lexikon Verlag GMBH, Güterslon, 2001. 1451 S.

УДК 81-139

Frank-ValereYossa (Cameroon)

Issues in teaching foreign languages to aviation specialists in Russia

Abstract. The International Civil Aviation Organization in 2003 introduced a language proficiency requirement that would globally reconfigure the context in which aviation English was conceived worldwide. This article examines issues in teaching English to foreign aviation specialist with Russia as a case study and suggests that educational institutions and specific training centers must prepare teachers for working with students in both individual and inclusive approach to meet the need of student by incorporating techniques and strategies like computer based training (CBT), web-based training (WBT), costs-effectiveness for an optimal result.

Keywords: aviation English, teaching, specialist, costs effectiveness.

Introduction. Civil aviation today is viewed as one, if not the most globalized industry in the world. The initiative to achieve such an extensive network of air transport was pioneered in 1944 during a convention called “the Chicago Convention”. Starting off with fifty-five signatory countries, nowadays the number has increased to constitute 193 member states and has led to the establishment of ICAO. The ICAO defines international standard for civil aviation worldwide. One of the challenges faced by the organization to maintain civil aviation standards is the issue of communication, because the network was very broad and quite interactive, there was a need to set a standard language for communication [1].

At the time in the mid-twentieth century air travel was becoming more common. English-speaking countries dominated the design and manufacturing of aircraft, as well as much of their operations therefore English was established as the language of aviation. The aim was to avoid the misunderstanding and confusion between crews, radio and easy understanding of maintenance manual. Although air travel is now much more widespread, with many non-English speaking countries participating in air transportation, English has proved to be as the language of the skies. Is English still a good choice? There are still a few arguments why English is used in aviation, and what are the issues of teaching foreign language to aviation specialists in Russia. English is the predominant language when it comes to international communications. It's the official language of 53 countries and the language of a number and major global institutions and it's the accepted language of the scientific community, based on such impact the language has worldwide citizens of nonspeaking countries, been confronted in a situation of acquiring and developing new language skill in order to compete at the international level. Having English as a language skill can play a tremendous role in career opportunities. The global job market nowadays, multinational companies have a preference for employees with multilanguage communicative skill enable them to have partners and clients all over the world. Often times, it means recruiting employees who speak English in addition to their native language and aviation industry is a perfect example. The global employment market has generated huge workplace for people with multi language skill, therefore studying English can lead to profession alike of translator, language trainer or an English marketing professional for a multinational company and for what concern us, a great aviation specialist: pilot, aircraft engineer, air traffic controller…. etc. Having achieved internationalizing and now being not only highly extensive in nature but also inclusive, ICAO faced a number

of challenges with standardization, one of which being language. And of course, it is unsurprising that the given countries are involved with different language backgrounds. The ICAO in 2003 introduced LPR (Language Proficiency Requirements) followed late in 2007 by the adoption of the A36-11 Resolution that will reset and formalize Proficiency level in the English Language used both for training and performance in the aviation industry, now teaching is being directed by the attainment implementation of a clear level of language competency established by the ICAO scoring range. Being a non-English speaking country and one of the leaders in civil aviation globally, Russia is credited for performing a fundamental role in the advancement and blossoming of the aviation industry. It can be seen that learning or teaching English in Russia has increased significantly but the rate of efficiency remains questionable mostly from the side of students or specialists and from teachers side as well. For a long period, studying English was seen as a pro western or a disrespect toward the national language, this has a huge and negative impact on the process of learning the language on many generations. To fill in the gap, Russian universities and Russian companies have taken advantage of the huge presence of foreign students and experts living in the country to initiate special language courses and special programs that however has been helpful and recorded great success.

Cost-effectiveness of training. Learning a language is a long and costly activity because of many different facets of human factors are involved: memorization, personality, age, culture, sensory perception, past experience, motivation, and social interaction. The bottom line of training aviation specialist constitutes not only the cost of purchasing or developing materials and paying trainers salaries, but also, more significantly, the downtime caused by removing highly paid professionals from their jobs and replacing them in a complex roster or shift-work system. CBT and WBT materials may be expensive to purchase

but may allow savings in downtime, a reduction of high-priced classroom time and make schedule more flexible. For each organization, there will be a slightly different equation. What's cost-effective for one institution may not be for another one: the same solution does not fit all. Ultimately, whatever the price, the solution that does not achieve the results required to meet the criteria of Operational Level 4 will not be cost-effective. It can happen because the content and functions addressed are not relevant for the students to be trained, or because exaggerated claims are made for the potential of CBT or WBT, or because the provider does not adopt a strictly communicative approach to training or for any number of other reasons [2].

Technology process. Nowadays language learning process, mainly for university and language centers, progressively rely on the use of technology due to a large number of students involved. The short frame and pressure of time under which teachers perform their task, the diversifying needs, study process from students and the priority on listening, comprehension and pronunciation in the ICAO Rating Scale are for instance the major arguments championing the intensive use of computerized procedures within aviation English module. Computer-based training (CBT) or web-based training (WBT) commodity ensure a great asset of purpose-built, receptive and gainful learning process. CBT and WBT are specifically relevant in resolving linguistic problems much like; listening comprehension, vocabulary building, pronunciation, grammar application, therefore can substantially minimize long period of time to spend in the auditorium and allow teachers to make way better and suitable use of the learning and teaching hours. None the less, a live classroom practice with a qualified aviation English trainer is essential to optimize the speech exercise, fluency and collaborative skills. **Communicative training techniques**. Aviation professionals have to be assessed in six different language skill areas, includ-

ing pronunciation, vocabulary, listening comprehension and grammatical structure. However, the final focus of Operational Level 4 is on communicative proficiency: fluency and interactions, which incorporate the use of the other four foundation skills [3].

It is likewise justifiable in term of the four basic skills to be taught in a conventional way or integrated into essentially oral interactive tasks. However, the ultimate goal of the aviation English training process should be definitely focused on communicative activities that develop fluency and bring into play individual and group interaction.

Teachers or trainers should explore ways of implementing a maximum number of free activities, which are not dependent on textual input or extended preparation time. The success of a class can be measured by the percentage of time students spend speaking with a purpose. The use of pair, team and group activities will increase each student's active participation. Pilots and controllers respond orally much more to radiotelephony and graphic input and prompts than to textual input like engineers or crew members. If aviation English trainer includes these learning skills in its language activities, then it will be providing more suitable preparation for the actual conditions of the working environment to a Russian specialist.

Conclusion. Since the early beginning of the organized and globalized aviation in 1944 the main and greatest challenge was communication amongst members. However, the issue is gradually fixed as the ENGLISH LANGUAGE has emerged and become the predominant language in the industry and requires from others non-speaking countries certain reforms in the process of education, training of their specialists. Russia being the case study, despite the huge aviation history and potential, teaching English to Russian specialists come with key issues like the cost-effectiveness, the trainers, technology process and the com-

municative training technique.

References

1 .Convention on International Civil Aviation Done at Chicago on the 7th Day of December 1944 [Electronic source]. URL: https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/ en/icao-ca/trt_icao_ca_ HYPERLINK "https://www.wipo. int/edocs/lexdocs/treaties/en/icao-ca/trt_icao_ca_001en. pdf%5BLast"001 HYPERLINK "https://www.wipo.int/edocs/ lexdocs/treaties/en/icao-ca/trt_icao_ca_001en.pdf%5BLast"en. pdf[Last (accessed 2020/03/20).

2. Krahnke K. (1987). Approaches to Syllabus design for Foreign LanguageTeaching. Washington [Electronic source]. URL: https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED HYPERLINK "https:// files.eric.ed.gov/fulltext/ED283385.pdf"283385 HYPERLINK "https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED283385.pdf".pdf (Last accessed 2020/03/20). 3. Richards J.C. (2006). Communicative teaching. Cambridge University Press [Electronic source]. URL: https:// www.professorjackrichards.com/wp-content/uploads/ RichardsCommunicative-Language.pdf

СЕКЦИЯ 3.

СОЦИАЛИЗАЦИЯ МОЛОДЕЖИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ И ИНФОРМАЦИОННОГО ПРОСТРАНСТВА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

УДК 371

Е.В. Филоненко

Способы адаптации и интеграции школьников-мигрантов к принимающему социуму с помощью профессиональной социализации (на примере США и Германии)

Аннотация. В статье анализируются способы адаптации и интеграции школьников-мигрантов к принимающему социуму с помощью профессиональной социализации в двух развитых зарубежных странах.

Ключевые слова: школьник-мигрант, профессиональная социализация, развитые зарубежные страны.

E.V. Filonenko

Methods of adaptation and integration of migrant high school students to the host society through professional socialization (based on the example of the USA and Germany)[1]

Abstract. The article analyzes the ways of adaptation and integration of migrant school student to the host society through professional socialization in two developed foreign countries.

Keywords: migrant high school student, professional socialization, developed foreign countries.

В XXI веке США и Германия становятся лидерами по приему миллионов мигрантов, приезжающих на работу или на постоянное место жительства вместе с семьями. Приехав на новое место жительства, многие мигранты озабочены ломкой своих традиций и в целом уклада жизни, проходя процесс ресоциализации, связанный с рядом обстоятельств, включающих стрессовые ситуации, которые оказывают непосредственное влияние на личность взрослого, а особенно ребенка и зачастую приводят к ее изменениям.

В этих западных странах подростки-мигранты, поступившие в общеобразовательные школы, естественно, проходят интенсивный курс второго языка (английского и немецкого) для успешного вхождения в социально-культурную и экономическую структуру данных стран.

Вместе с тем в старших классах (сегодня уже значительно раньше) они приобщаются к профессиональной социа-

[1] Статья подготовлена при финансовой поддержке автора Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 20-013-00141А.

лизации, которая тесно связана с выбором профессии, т.е. профессиональным самоопределением.

Сегодня рынок труда требует нового выпускника школы, который не просто обладает знаниями и навыками, нужны молодые люди, которые ориентированы на решение реальных задач, стоящих перед обществом [1].

Президент США Д. Трамп в своем выступлении на Национальной школьной неделе в январе 2017 года отметил: «Наши ученики заслуживают больше, чем просто бумажный диплом. Действительно, они заслуживают доступ к получению доступа образования, которое предоставляет инструменты, необходимые для успеха в нашем постоянно развивающемся мире, чтобы сохранить наше глобальное лидерство и укрепить нашу современную экономику, система образования в Америке должна подготовить обучающихся к непредвиденным проблемам будущего» [5].

До недавнего времени в США бытовала доктрина, согласно которой, все американские школы были нацелины на академическую составляющую программ с ориентацией на колледж или университет. Выпускники школ совершенно не были подготовлены к рынку труда, не обладали необходимыми работодателю компетенциями. Сегодня администрация президента акцентирует внимание на реализации многочисленных программ профориентационной направленности.

В общеобразовательных школах успешно функционирует система CTE (Career and technical education / Профессионально (или карьерно)-техническое образование), которая позволяет всем школьникам (как американцам, так и мигрантам) получить эти навыки, начиная со старшей школы, чтобы подготовить выпускников к успешной карьере. В прошлом году Конгресс повторно утвердил Закон об укреплении Карьеры и техническом образовании для XXI века (также называемый Perkins V) [4].

Данная программа CTE охватывает 16 кластеров, из которых каждый обучающийся может выбрать от одного до 3 кластеров по своему усмотрению. В последние годы наиболее популярными у подростков были кластеры «Искусство», «Аудиовизуальные технологии», «Коммуникация», «Управление бизнесом и администрация».

Многолетние поиски по улучшению системы и содержания профессионального образования наконец-то увенчались успехом.

Следует признать, что обучение трудовым навыкам направлено прежде всего на то, чтобы школьная молодежь, включая выпускников, была лучше подготовлена к труду в обществе.

Г. Коэн, аргументируя понятие профессиональной социализации, подчеркнул ее суть, заключающуюся в том, что она также включает в себя интернализацию ценностей группы в собственное поведение и самооценку человека, в процессе которой он отказывается от распространенных стереотипов и принимает только те, которыми обладают представители этой профессии [2].

По словам немецких исследователей А. Бамме, Г. Эггерта и В. Лемперта, профессиональная социализация это развитие личностных структур, отвечающих требованиям и условиям рабочего процесса [3].

Как видим, нет единого мнения относительно понятия «профессиональная социализация». Тем не менее просматривается озабоченность за судьбы и занятость подрастающих поколений.

Определенный интерес может также представлять опыт Германии в адаптации и интеграции школьников-мигрантов и их профессиональной социализации в этом обществе.

В Германии хорошо понимают, что чем раньше начата профессиональная социализация и профориентация школь-

ников-мигрантов, тем значительнее будет результат. Для этой цели министерство образования разработало многоуровневую концепцию и предоставляет комплексную поддержку.

Сегодня, учитывая многочисленные волны мигрантов в Германию, реализуется довольно большое количество проектов, направленных на профессиональную социализацию школьников после изучения немецкого языка на уровне, позволяющем понимать учителя и коммуницировать с классом. Одним из таких проектов является «Kooperative Berufsorientierung für neu Zugewanderte (KooBO-Z)» / «Совместная профессиональная ориентация для новых мигрантов», котрый реализуется по всей Германии. Цель проекта KooBO-Z − развитие языковых навыков детей-мигрантов. Независимо от возраста и знания немецкого языка все дети-мигранты проходят интенсивную языковую подготовку в так называемых VKL-классах («Vorbereitungs klassen der allgem ein bildenden» − классы для общеобразовательных школ) и классах VABO («Klassen Vorqualifizierung Arbeit und Beruf ohne Deutschkenntnisse der beruflichen Schulen» − классы предварительной квалификации для трудовой деятельности и профессии без знания немецкого языка в профессионально-технических училищах).

В основу метода положена профессиональная ориентация школьников «2P» (Potenzial & Perspektive), осуществляемая в рамках проекта KooBO-Z. «2P» означает «Потенциал и Перспективы». Метод «2P» реализуется в федеральной земле Баден-Вюртемберг с октября 2016 года по настоящее время, в основном в классах VKL и VABO. «2P» − это комплексное тестирование, диагностика основных базовых компетенций детей-мигрантов.

Данные собираются на основе опросов, наблюдений, интервью и тестов. Цель подобной диагностики − раннее выявление предпочтений обучающихся в школьных предметах, их интересов, раскрытие индивидуального потенциала, применение его для дальнейшего школьного и профессионального самоопределения и развития. На основе анализа данных школьники-мигранты распределяются по учебным группам в зависимости от уровня успеваемости и интересов.

В основе метода лежат следующие базовые блоки: уровень знания немецкого и английского языков, получение сертификата по немецкому языку, уровень знаний по математике, биографическая информация, базовые когнитивные компетенции и профессиональная ориентация (рис.1).

Тесты разработаны таким образом, чтобы обучающиеся с низким знанием немецкого языка и даже школьники, которые совсем не говорят по-немецки, могли продемонстрировать свой потенциал в специализированных и междисциплинарных областях. Например, некоторые тесты имеют двухуровневые инструкции: пояснительные картинки и примеры практических заданий (рис. 2).

Школьники занимаются в группе по 12−15 человек. Акцент делается на практической работе. Ученики знакомятся с образовательными и обучающими возможностями в Германии и получают представление о профессиональном мире посредством визитов в компании или помощи в подаче заявок на стажировку [6].

Рис.1. Базовые блоки метода 2P [7]

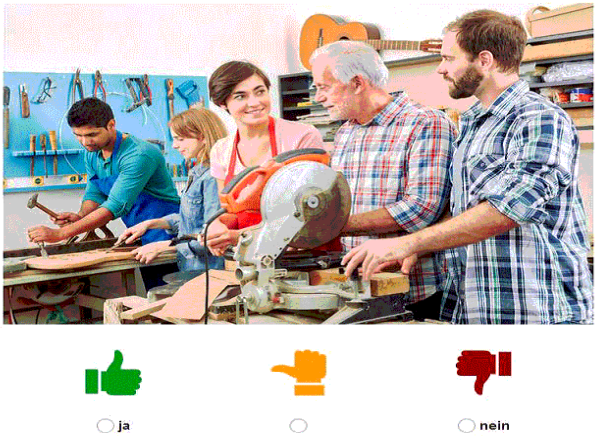


Рис. 2. Образец вопроса теста «Профессиональная ориентация». «Я хочу работать так» [7]

Только после этого они могут перейти в обычный класс общеобразовательной школы, где профессиональная ориентация реализуется посредством различных форм и методов.

В старших классах обучающиеся посещают занятия по выбору, выполняют проектные работы, проходят ученическую практику, работают на школьных мини-предприятиях. Ключом успеха экономики Германии, с одной стороны, является четко выстроенная дуальная система, которая органично сочетает практический и теоретический подходы в образовании, а с другой − особое внимание всего общества к профессиональной ориентации как местных школьников, так и мигрантов.

В заключение можно сказать, что в исследуемых нами западных странах сложился методологический потенциал, разработаны способы и методы организации практической деятельности по реализации профессиональной социализации.

Библиографический список

1. Петрищев В.И., Грасс Т.П. Экономическая социализация подрастающих поколений: кросс-культурный анализ (на материале России и зарубежных стран) Economic socialization of rising generations: cross-cultural analysis (based on the material of Russia and foreign countries). СПб.: Арт-Экспресс, 2020. С. 44.

2. Cohen H.A. (1981). The nurse's quest for a professional identity. Menlo Park, CA: Addison-Wesley.

3. Bamm A., Eggert H., LempertW. Berufliche Sozialisation: Ein einführender Studientext, Max Hueber Verlag. München, 1983.

4. Pettey, Richard. It's Time to Rethink Career and Technical Education. Homeroom: The Official Blog of the U.S. Department of Education, December 19, 2018. URL: https://blog.

ed.gov/ HYPERLINK “https://blog.ed.gov/2018/12/time-rethink-career-technical-education/”2018

5. President Donald J. Trump Proclaims January 21 through January 27, 2018, as National School Choice Week issued on January 22, 2018. URL: www.whitehouse.gov/presidential-actions/president-donald-j-trump-proclaims-january -21-january-27-2018-national -school-choiceweek (accessed on 2 April 2020).

6. URL: https://www.km-bw.de/,Lde/Startseite/Schule/Fluechtlingsintegration

7. URL: http://www.2p-bw.de/site/pbs-bw-new/get/documents/KULTUS Dachmandant/KULTUS/Projekte/Projekt-2P/2P-Info_LK_allgemein.pdf

УДК 371

В.И. Петрищев

Вариативные формы организации системы профессиональной социализации для стимулирования творческой инициативы и развития конкурентоспособности выпускников школ в развитых англоязычных странах[2]

Аннотация. В статье анализируются вариативные формы профессиональной социализации и образования в двух развитых англоязычных странах.

Ключевые слова: старшеклассник, профессиональная социализация, конкурентоспособность, развитые англоязычные страны.

V.I. Petrishchev

Variative forms of organizing a system of professional socialization to stimulate creativity and develop the competitiveness of school graduates in developed English-speaking countries

Abstract. Variative forms of organizing a system of professional socialization and education in two developed English speaking countries.

Keywords: high school graduates, professional socialization, competitiveness, developed English-speaking countries

2 Статья подготовлена при финансовой поддержке автора Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 20-013-00141А.

Социально-экономические изменения, происходящие в мире в XXI веке, довольно существенно отражаются на системах образования многих стран, внося в них элементы трансформации. Сегодня большинство стран переместили вектор своего внимания на профессиональную социализацию школьников, поскольку любое общество заинтересовано в молодых конкурентоспособных людях, востребованных на рынке труда.

Не случайно правительства таких англоязычных стран, как США и Канада, в новом тысячелетии ориентируют образовательный процесс в школах на конкретный результат, приносящий определенную экономическую выгоду обществу.

В этой связи существенно повысилась актуальность профессиональной социализации подрастающих поколений в образовательной системе школ, которая претерпела значительные изменения: существенно укрепилась производственная база, изменился подход к профессиональной подготовке обучающихся, повсеместно стали ориентироваться на требования социального заказа общества, в том числе работодателей местных производств, которые они предъявляют к профессиональным компетенциям школьников.

Сегодня не только для этих стран, но и для всего мира жизненная траектория выпускников школ, связанная непосредственно с выбором профессии, стала не только остро значимой, но и социально актуальной. Кроме того, сам работодатель должен определить, какой школьник, с какими профессиональными компетенциями ему нужен.

Если мы проанализируем современные инновации в подходах к организации профессиональной социализации выпускников школ разных стран, то увидим, что каждая страна по-своему организует систему профессиональной социализации выпускников, учитывая культуру, традиции и социально-экономическую ситуацию.

Анализируя профессиональную социализацию выпускников школ, следует подчеркнуть, что термин «профессиональная социализация» не имеет однозначного трактования ни у отечественных, ни у зарубежных ученых.

Американский исследователь Дж. Вонаус полагает, что профессиональная социализация представляет собой процесс, посредством которого индивиды входят в культуру. Она включает в себя приобретение установок и ценностей, навыков и моделей поведения, составляющих социальные роли, установленные в социальной структуре [8].

В. Мур (1970) также рассматривает профессиональную социализацию как процесс, в ходе которого приобретаются необходимые знания, навыки, а также чувства профессиональной идентичности и усвоения профессиональных норм, типичных для полностью квалифицированного специалиста [4, p. 71].

Подобного мнения также придерживается профессор Дж. Пейдж из университета Южной Австралии, считая, что это приобретение ценностей, установок, навыков и знаний, относящихся к профессиональной субкультуре [5].

Г. Коэн (1981), аргументируя понятие профессиональной социализации, подчеркнул ее суть, заключающуюся в том, что она также включает в себя интернализацию ценностей группы в собственное поведение и самооценку человека, в процессе которой человек отказывается от распространенных стереотипов и принимает только те, которыми обладают представители этой профессии [3].

Обращаясь к опыту США в сфере конкретных взаимоотношений школы с промышленностью и создания инновационной системы подготовки современного конкурентоспособного выпускника школы, мы отмечаем, что, овладение профессиональными навыками и социальными компетенциями всегда однозначно рассматривалось американцами как путь к успеху и повышению личного статуса [1].

Современный западный рынок труда предъявляет довольно жесткие требования к качеству профессиональных компетенций выпускников школ для работы в различных сферах.

К концу XX века многие бихевиористы, включая Б.Ф. Скиннера, считали, что поведение человека во многом определяется его последствиями. Позднее теоретики когнитивного развития придерживались конструктивистского взгляда на обучение, включающего комплекс методов: методы обучения, проблемное обучение, контекстное обучение и опыт обучения, интегрированные академические и аутентичные оценки.

В системе профессионального и технического образования превалирующим стало контекстное преподавание и обучение, которое помогало обучающимся применять полученные академические знания и способности в различных контекстах как в самой школе, так и за ее пределами.

Следует подчеркнуть, что среди вариативных форм организации системы профессиональной социализации и образования в США можно увидеть инновационные программы, включающие целые карьерные кластеры, карьерные пути, академии карьеры, которые реализуются на базе школ. Основная цель карьерных кластеров заключается в создании образовательной и технической среды для получения соответствующих теоретических знаний, практического опыта работы, позволяющих выпускникам успешно перейти из школы в сферу профессиональной деятельности. Количество таких кластеров огромно, начиная от сельского хозяйства, гостеприимства и туризма, до оптовой продажи и сервиса и прочее. Карьерный путь представляет собой комплекс академических, технологических и профессиональных курсов с ориентацией на карьеру.

Академии карьеры включают группы курсов по конкретным областям карьеры, предоставляющие старшеклассни-

кам возможность более подробно изучить и узнать о темах, связанных с их собственными интересами и успешным трудоустройством.

В последнее время в США появляются многочисленные новые программы с ориентацией на конкретные профессии.

Одна из таких программ «Linked learning program − Программа, связанная с обучением». Она представляет собой многолетнюю комплексную программу для старших классов средней школы, которая органично включает две составляющие: академическое и профессионально-техническое обучение, организованное вокруг какой-то отрасли. Подобная программа тесно связана с интересами обучающихся и их карьерными устремлениями.

В данной программе содержится 4 компонента.

1. Академическое образование.
2. Профессионально-техническое обучение.
3. Система всеобщей поддержки обучающихся.
4. Обучение на рабочем месте.

Сегодня в общеобразовательных школах США реализуются программы профессионального и технического образования (CTE), которые представляют комплекс основных академических знаний совместно с техническими и профессиональными знаниями и навыками, они оттачиваются на рабочем месте в области кулинарного искусства, гостиничного обслуживания, цифрового дизайна, технологии подготовки электроники, изготовления сварочных технологий, проектирования компьютерной графики, администратора компьютерной сети, кулинарной академии.

Администрация президента США также озабочена дефицитом рабочих навыков у школьников. Выступая перед молодежью, президент Д. Трамп особо остановился на значимости профессионального образования и системы ученичества.

Проведенный опрос среди 1000 американцев по вопросу дефицита рабочих навыков у школьной молодежи выявил, что 82 процента респондентов согласны с мнением президента США о том, что школьники не обладают навыками, которые необходимы им для достижения успеха на рабочих местах, а 96 процентов родителей американских школьников подтвердили, что СТЕ − хороший вариант для обучающихся, которые хотят начать карьеру сразу после старшей школы [7].

В Канаде также произошло реформирование системы профессионального образования, которая стала, ориентироваться на местного работодателя.

В школах широко реализуются многочисленные инициативы профессионального образования на основе комптентностного подхода.

Отличие компетентностного от традиционного подхода заключается в значительном усилении практической направленности образования, связи школьного образования с жизнью и бизнесом.

Одним из примеров является создание новой сварочной фабрики в средней школе M.E. LaZerte в Эдмонтоне. Целью проекта было предоставление старшеклассникам возможности получить опыт работы со сварочным оборудованием и техникой, а также оценить, подходит ли данная профессия для них [2].

В последнее время возродилась «Программа молодежного ученичества», получившая широкое распространение в средних школах. Она представляет собой так называемый транзитный переход от школы к работе и предназначена для школьников старших классов. Так, в 2016−2017 году обучение по этой программе прошли 17,5 тысячи старшеклассников. Государство инвестировало в данную программу 161 млн канадских долларов [6].

На основе личных наблюдений и анализа научной зарубежной литературы мы пришли к выводу о том, что в новом тысячелетии США и Канада приступили к реализации интегрированного подхода по созданию имиджа нового типа выпускника школы. Широко внедряемые вариативные формы организации системы профессиональной социализации выпускников школ не только способствовали укреплению и формированию положительного имиджа выпускника, но и позволили этим странам создать целостную, логично структурированную конкурентоспособную систему профориентационной работы.

Библиографический список

1. Грасс Т.П., Петрищев В.И. (Санкт-Петербург), Слесарев В.Г. (Красноярск). Влияние профессиональной ориентации старшеклассников на формирование экономической культуры в России и США: Сравнительный анализ // Человек и образование. 2019. № 3 (60) .С. 3.

2. Петрищев В.И., Грасс Т.П. Экономическая социализация подрастающих поколений: кросс-культурный анализ (на материале России и зарубежных стран) Economic socialization of rising generation: cross-cultural analysis (based on the material of Russia and foreign countries. СПб.: Арт-Экспресс, 2020. С.115.

3. Cohen H.A. The nurse's quest for a professional identity. Menlo Park, CA: Addison-Wesley, 1981.

4. Moore W. The professions: Roles and rules. New York, NY: Russell Sage, 1970.

5. Page G. Professional socialization of valuation students: what the literature says. P. 3 // Page G. 2000 @ Graduates qualities in Proceeding 6th Pacific Rim Real Estate Society Conference, 22−24 January, 2000, Sydney.

6. Ontario Ministry of Training, Colleges and Universities. Ontario improving Apprenticeship system to prepare skilled workforce for in-Demand jobs. 2018. Feb.7.

7. Students to learn real-world skills // Business Wire .2017. June 13.

8. Wanous J.P. Organization Entry: Recruitment, Selection, Orientation and Socialization of Newcomers. Reading: Addison-Wesley Publishing Company, 1992.

УДК 377.3

А.А. Сокк, В.И. Петрищев

Профессиональная социализация обучающихся в контексте занятости на рынке труда в США[3]

Аннотация. Статья посвящена вопросу профессиональной социализации, которая готовит школьников к конкурентным условиям рынка труда в США. Раскрыта система общеобразовательной школы США, для которой характерна практическая направленность профильного обучения.

Ключевые слова: профессиональная социализация, школьник, работодатель, рынок труда, конкуренция.

A.A. Sokk, V.I. Petrishchev

Professional socialization of high school students in the context of employment in the US labor market

Abstract. The article is devoted to the issue of professional socialization, which prepares high school students for the competitive conditions of the US labor market. The article reveals the system of a comprehensive school in the USA, which is characterized by the practical orientation of specialized education.

Keywords: professional socialization, high school student, employer, labor market, competitiveness.

3 Статья подготовлена при финансовой поддержке авторов Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 20-013-00141А.

Сегодня профессиональная социализация школьной молодежи является приоритетом развития многих стран, в том числе США, где хорошее профобразование – это лучшая гарантия от безработицы. Профессиональная социализация не является средством повышения образовательного уровня обучающегося. Организационная работа школы по подготовке к профессиональной социализации обучающихся отличается на уровне штатов и округов. Но социально-экономические условия США позволяют конкретизировать тенденции развития профессиональной социализации молодежи [2].

Конкурентоспособность профобразования школьников как в будущем их успешной профсоциализации заключается в наиболее значительных ключевых компетенциях, которые способствуют формированию тех качеств, которые будут востребованы на рабочем месте и при изменении места работы, а также при дальнейшем обучении. Департамент образования США выступает многофункциональным медиатором организации взаимодействия между работодателями и учреждениями профессионального образования. Политика, стимулирующая работу образовательных организаций и предприятий по подготовки высококвалифицированных кадров, способствует стремлению повышения информационной прозрачности рынка образовательных услуг и рынка труда, что нередко приводит к осуществлению функции регламентации и контроля сферы образовательно-квалификационных услуг [1].

Факторы, влияющие на систему организации профессиональной социализации школьной молодежи, – это признание ее важной государственной ценностью в современном обществе, а также модернизация содержания профсоциализации обучающихся и повышение требований к уровню профессионализма квалифицированного специа-

листа. Именно это способствует наделению рабочих такими важными профессиональными качествами, как мобильность, умение быстро переучиваться, приобретать новые знания, адаптироваться к новым видам деятельности [2].

США прочно закрепились в мировом сообществе как страна с отличным уровнем экономики, науки и высоких технологий. Неотъемлемой качественной характеристикой считается динамичное обеспечение рыночной экономики кадровым составом, соединяющим инвестиционную привлекательность, мировое хозяйство и конкурентоспособность. Прозрачность рынка труда и образовательных услуг помогает стимулированию работы по профессиональной социализации в образовательных организациях и предприятиях по обучению высококвалифицированных кадров. Нельзя забывать о том, что в США контроль сферы образовательных услуг жестко регламентирован [3].

Рынок труда всегда нуждается в юных кадрах, способных быстро осваивать новые виды деятельности, вовремя перестраиваться и переучиваться без психологического дискомфорта. Вместе с этим молодым рабочим необходима своевременная профессиональная социализация, ведь требуется быть готовым эффективно и адекватно контактировать с коллегами и работодателями, обладать высоким уровнем профессионализма, который подразумевает предметную и методическую компетентность, психологическую гибкость и иногда способность к рефлексии. Поэтому профсоциализация обучающихся в учебном заведении способствует развитию самостоятельности, что приводит к удовлетворенности профессией в будущем [4].

Сегодня функционирование системы профессиональной социализации обучающихся тормозит несоответствие количества и профессиональной структуры выпускников требованиям рынка труда. Это вызвано двумя причинами:

недостаточным уровнем профсоциализации и все еще не отработанным механизмом успешного трудоустройства.

Профессиональная социализация школьников как система подготовки к конкурентным условиям рынка труда США − это процесс профессиональной подготовки со своей конструкцией. Под формами профсоциализации обучающихся мы понимаем специально созданную конструкцию образовательного процесса, реализация которого обеспечивает знакомство с профессией, требованиями, предъявляемыми к личности для успешного участия в определенной деятельности [3].

Образовательной политике США удастся удовлетворить дефициты рынка труда с помощью формирования системы эффективных собственников в экономике, развития конкурентоспособных отношений между рынком труда и образовательными организациями.

Для продуктивного преобразования системы профессиональной социализации школьников необходимо обеспечить несколько фундаментальных условий: 1) повысить оплату преподавательских услуг до уровня, привлекающего в образование эффективные кадры; 2) увеличить финансирование информативности профсоциализации, обеспечивающее модификацию его технологий и методов, переход к открытому образованию; 3) предоставить высокое качество и возможности большого выбора профессиональных программ и услуг для школьной молодежи. Несомненно, что решение перечисленных выше задач требует вспомогательных средств и концентрации усилий всего социума США. Политика образования США предусматривает работу дополнительных механизмов по созданию определенных стимулов развития системы профессиональной социализации обучающихся. В частности, было предложено использовать бюджет развития профсоциализации в структуре школы, который формирует-

ся в бюджете департамента штата. Бюджет развития образования должен иметь целевой характер и направляться на покрытие тех затрат, которые образовательная организация тратит на развитие новых образовательных технологий.

Профессиональная социализация школьников к конкурентным условиям рынка труда − это и самореализация личности, и стремление к обучению, получению знаний, готовящих к взрослой жизни. Профсоциализация школьной молодежи представляет большой интерес, где основной направленностью является профготовность выпускников и знакомство школьников с миром рабочих профессий [4]. Профессиональная социализация обучающихся должна рационально эксплуатировать свои ресурсы, полученные от государства и общества и заработанные на рынке.

Библиографический список

1. Т.П. Грасс, В.И. Петрищев, А.А. Сокк. Профессиональное самоопределение как средство экономической социализации школьников к конкурентным условиям рынка труда в США // Профессиональное образование. Столица. 2018. № 6. С. 46−48.

2. Фисунова Н.В. Организация профессионального самоопределения учащихся основной школы Германии: автореф. дис. … канд. пед. наук: 13.00.01 / Белгор. гос. нац. исслед. ун-т. Белгород, 2017. 23 с.

3. Characteristics of Public Elementary and Secondary Schools in the United States: Results From the 2015–16 National Teacher and Principal Survey // National Center for Education Statistics. August 2017.

4. Lanford M., Maruco T., Tierne W.G. Lessons from Germany // Pullias Center for Higher Education University of Southern California. October 2015. 16 p.

УДК 373.1

А.Е. Крашенинникова

Система оценивания экономических компетенций как элемент образовательного механизма профессиональной социализации школьников (на примере канадской провинции Квебек)[4]

Аннотация. Статья посвящена проблеме оценивания образовательных результатов и важности приведения системы оценивания в соответствие с современными потребностями и ожиданиями общества. Рассмотрена и охарактеризована разработанная система оценивания в школах провинции Квебек, описаны формы и методы оценивания.

Ключевые слова: образовательные результаты, система оценивания, компетентностный подход.

A.E. Krasheninnikova

The system of economic competencies' assessment as an element of the educational mechanism of professional socialization of schoolchildren (on the example of the Canadian province Quebec)

Abstract. The article is devoted to the problem of learning outcomes evaluation and the importance of its adjustment to the needs of the society. The article studies and describes the system of evaluation, forms and methods of evaluation used in schools in Quebec.

Keywords: learning outcomes, system of evaluation, competency-based approach

4 Статья подготовлена при финансовой поддержке автора Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 20-013-00141А.

В настоящее время российскую систему образования все чаще критикуют за несоответствие современным потребностям и ожиданиям общества. Критике со стороны общества и бизнеса подвергается практический аспект, а именно неспособность выпускников школ качественно и быстро вписываться в систему профессиональных и социальных связей. Решение комплекса проблем современной российской системы образования связано со смещением акцента с учебных знаний и умений к образовательным результатам, способности выпускников школ эффективно действовать в различных социально-практических и экономических контекстах и ситуациях. В этой связи актуальным является осмысление опыта других стран с целью модернизации системы оценивания и расширения инструментария оценивания образовательных результатов обучающихся [1].

Возьмем, к примеру, Канаду, одну из развитых англоязычных стран, которая в условиях рецессии продемонстрировала довольно высокую степень устойчивости и эффективность профессионального самоопределения молодежи на базе созданной устойчивой системы профориентации.

Сегодня в каждой провинции Канады не только разработаны стандарты содержания программы финансовой грамотности, расписаны компетенции и методики преподавания финансовой грамотности и способы их интеграции в основные курсы, преподаваемые на всех ступенях обучения в общеобразовательных школах, но и активно реализуется современная система оценивания, позволяющая оценивать системное решение образовательных результатов выпускников школ [5].

Подобная современная система оценивания основана на формировании компетенций, необходимых выпускнику школы в XXI веке. Система образования в Квебеке опирается на ряд теорий обучения (когнитивизма, конструктивизма

и социального конструктивизма), которые признают обучающихся главными «архитекторами» компетенций, рассматривают знания как результат действий, а также подчеркивают социальный характер обучения и мышления. Целью оценивания в школах провинции Квебек является оценка прогресса каждого обучающегося, определение его сильных и слабых сторон, корректировка процесса обучения, направленного на повышение уровня достижений каждого обучающегося, поиск путей улучшения качества и эффективности обучения [2]. К основным критериям эффективности системы оценивания в провинции Квебек необходимо отнести: справедливость и равенство, которые основываются на убеждении, что все обучающиеся в состоянии продемонстрировать свои результаты независимо от их социально-экономического статуса, этнической принадлежности, пола, формы обучения; комплекс современных форм и методов оценивания; оценивание соответствует применяемой учебной деятельности, целям обучения, потребностям и опыту обучающихся; включение внешней оценки и самооценки в процесс оценивания; доступность информации о критериях оценивания для всех субъектов образовательного процесса; персонализированный и дифференцированный подходы; измерение более глубоких и сложных форм мышления [3].

Целостность системы оценивания результатов обучения обеспечивается уровневой системой. В системе оценивания Квебека выделено 5 уровней, определяющих сформированность компетенций обучающихся: минимальный, приемлемый, базовый, продвинутый. В рамках каждого уровня через буквенные обозначения (A, B, C, D) учитель также определяет, насколько самостоятелен обучающийся в демонстрации формируемой компетенции. Такая система персонифицирует систему оценивания, тем самым позволяя оценивать личный прогресс каждого обучающегося не толь-

ко в рамках перехода на более высокий уровень, но и внутри отдельного уровня.

К основным категориям критериев оценивания относятся: знание предмета (содержание курса), понимание, применение полученных знаний и навыков в практической деятельности, рефлексия. Интересным представляется и тот факт, что в провинции Квебек в качестве отдельной категории выделена способность обучающихся к самоанализу и рефлексии. Рефлексия в контексте оценивания – это анализ собственной работы и того, как процесс обучения способствует формированию компетенций. Рефлексия и самоанализ, включенные в учебную деятельность, являются показателем субъектности и позволяют личности регулировать собственную активность, влиять на систему норм и стандартов, управлять собственной учебной и практической деятельностью [4].

Формирование компетенций выстраивается через создание «ситуационных проблем» – ситуаций, требующих решения в реальной жизни. Создание подобных «ситуаций» является ключевым средством оценки сформированности компетенций обучающихся, что позволяет обучающимся продемонстрировать их способность эффективно мобилизовать внутренние и внешние ресурсы, владение необходимыми стратегиями в обучении, включая стратегии поиска знаний, способность четко объяснить весь процесс и выбор, который привел к решению задачи. Контекст таких «ситуаций» может включать в себя множество элементов знаний из различных дисциплин, что позволяет реализовать междисциплинарный подход в обучении.

В качестве примера рассмотрим программу «Предпринимательство», реализуемую в старших классах. Программа «Предпринимательство» направлена на развитие следующих двух экономических компетенций, связанных между

собой: определять способность к предпринимательской деятельности; реализовывать предпринимательский проект. В рамках программы обучающиеся реализуют социально-предпринимательский проект, тем самым приобретая опыт, который позволяет им принимать активное участие в жизни общества, им предоставляется возможность осознать влияние своих действий на общество и его развитие, что поможет обучающимся узнать больше о своих возможностях и способностях, в том числе предпринимательских. Предпринимательский проект должен: отвечать реальной потребности общества; способствовать инновационной деятельности посредством создания нового продукта или услуги; отражать интересы обучающихся и положительно влиять на их эмоционально-мотивационную сферу; представлять общественную ценность. К показателям сформированности экономических компетенций относятся: компетенция 1 (определять способность к предпринимательской деятельности) − обучающиеся должны быть способны определять свой предпринимательский профиль; обучающиеся должны расширять знания о предпринимательстве; обучающиеся должны быть способны давать критическую оценку своему предпринимательскому профилю; компетенция 2 (реализовывать предпринимательский проект) − обучающийся должен быть способен выбрать предпринимательский проект, обучающиеся должны быть способны составить план проекта, осуществить проект, оценить проект.

В системе оценивания Квебека оценочные средства рассматриваются как инструменты демонстрации «доказательства» результатов обучения. Предоставление «доказательств» результатов обучения требуется как от обучающихся, так и от учителей и имеет различные формы. К основным формам относятся: от обучающихся − графическое изображение или иллюстрация, самоанализ в пись-

менном виде, самоанализ в форме видео- или аудиозаписи, диаграмма, фото, видео, вики-страница, чек-лист, взаимооценивание, коллаж (качества предпринимателя), экспертная оценка, эссе; от учителей − наблюдение, записи, обратная связь, чек-листы, оценочные отчеты. Система оценивания экономических компетенций как элемент образовательного механизма профессиональной социализации школьников выстраивается, когда обучающиеся включаются в контрольно-оценочную деятельность, получая навыки и привычку к самооценке. Приобретенная таким образом способность, позволяет школьникам реально оценить ситуацию с учетом своих личных компетенций на рынке труда и профессионально самоопределиться.

Следует особо подчеркнуть, что система оценивания в школах провинции Квебек является важным компонентом процесса обучения, так как не только позволяет наглядно увидеть результаты обучения, но и определить свои экономические компетенции для полноценной самореализации каждого индивида в сфере профессиональной деятельности.

Библиографический список

1. Смолянинова О.Г. Оценивание образовательных результатов в течение всей жизни: электронный портфолио: монография / Сиб. федер. ун-т. Красноярск: СФУ, 2016. С. 320−325.

2. Canadians for 21st Century Learning and Innovation, “Shifting Minds: A 21st Century Vision of Public Education for Canada,” (2012): 6 [Электронный ресурс]. URL: http://c HYPERLINK “http://c21canada.org/c21-%20research/ (дата обращения: 07.03.2020).

3. Harris P., Bhanji F., Topps M., Ross Sh., Lieberman S., Frank J.R, Snell L., Sherbino J. & on behalf of the ICBME

Collaborators (2017). Evolving concepts of assessment in a competency-based world, Medical Teacher, 39:6. P 603−608. DOI: 10.1080/0142159X

4. Québec. Ministère de l'Éducation, de L'Enseignement supérieur et de la Recherche. CASP Education Program: A Competency-Based Approach to Social Participation. Québec: Gouvernement du Québec, 2015.

5. Грасс Т.П., Петрищев В.И., Крашенинникова А.И. Особенности формирования финансовой грамотности подрастающих поколений в США и Канаде // Вестник КГПУ им. В.П. Астафьева. 2017. № 2 (40). С. 13.

УДК 37

В.Г. Слесарев
Научный руководитель доктор педагогических наук,
профессор Т.П. Грасс

Особенности образовательного пространства при профессиональной социализации обучающихся профильных классов в России и США[5]

Аннотация. В статье рассматриваются особенности и компоненты образовательного пространства при профессиональной социализации обучающихся профильных классов, раскрывается опыт США в профильном обучении, приводятся определения понятий «образовательное пространство», «профильное обучение».

Ключевые слова: образовательное пространство, профильное обучение, профессиональная социализация, профессиональное самоопределение, рынок труда, регионализация образования.

V.G. Slesarev
Scientific supervisor Doctor of pedagogical sciences,
professor T.P. Grass

Peculiarities of educational environment with professional socialization of students of subject-oriented classes in Russia and the USA

Abstract. The article considers the peculiarities and components of educational environment by professional socialization

5 Статья подготовлена при финансовой поддержке автора Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 20-013-00141А.

of students of subject-oriented classes in Russia and the USA, the definitions of notions “educational environment”, “subject oriented education” are given.

Keywords: educational environment, subject oriented education, professional socialization, professional self-determination, labor market, regionalization of education.

Проблема профессиональной социализации обусловлена высоким темпом развития общества, расширением масштабов межкультурного взаимодействия и возможностей политического и социального выбора, необходимостью непрерывного повышения квалификации и т.д. Актуальным стал вопрос не столько о знаниях, получаемых в школе, сколько о ключевых компетенциях, которыми должен овладеть выпускник общеобразовательного учреждения, что является одной из главных задач Концепции развития образования на период до 2024 года [1].

На основе научных работ отечественных (Г.М. Андреева, О.С. Газман, А.В. Мудрик, В.И. Петрищев и др.) и зарубежных (Г. Спенсер, М. Вебер, Г. Зиммель и др.) ученых, посвященных профессиональной социализации, представляется возможным сформулировать следующее определение: «профессиональная социализация школьников − это активный, целенаправленный социально-педагогический процесс профессионально-личностного становления и развития обучающегося, в ходе которого происходит первичное вхождение индивида в профессиональную социокультурную среду».

Данному процессу следует уделять особое внимание на этапе профильного обучения старшеклассников.

По мнению Т.С. Фещенко, «профильное обучение – это форма дифференцированного обучения, которая ориентирована на проектируемую профессию старшеклассника и учитывает его склонности и способности» [4].

Согласно «Концепции профильного обучения на старшей ступени общего образования», профильное обучение направлено на реализацию личностно ориентированного учебного процесса. При этом существенно расширяются возможности выстраивания учеником собственной, индивидуальной образовательной траектории.

В сложившейся системе школьного образования более высокую эффективность показывают те учебные заведения, в которых учебно-воспитательный процесс направлен на формирование у обучающихся умений и навыков по личностной и профессиональной социализации. В то же время можно сделать вывод о том, что учебно-воспитательный процесс чаще ориентирован на формирование усвоенных знаний, лишенных смысла. Это является главным препятствием дальнейшей личностной и профессиональной социализации школьников.

Еще одной особенностью профильного обучения является его регионализация, то есть выбор будущей профессии зависит не только от способностей и интересов личности, но и от тех возможностей профессиональной и личностной социализации, которые существуют в конкретном регионе.

Так, к примеру, в Красноярском крае реализуются программы 4 профильных МЧС-классов, 51 агроклассов, 16 медицинских классов и 16 спортивных классов.

Также в Красноярском крае реализуется специализированное обучение по разным направлениям, таким как: математическое, естественнонаучное и инженерно-технологическое. Стоит отметить, что в течение ряда лет на территории края осуществляется реализация программ корпоративных классов, которые сформированы при поддержке предприятий-партнеров образовательных учреждений.

При организации специализированных классов необходимо учитывать важность в создании условий для углу-

бленного изучения отдельных предметов соответствующего профиля, например предметы естественнонаучного, физико-математического или гуманитарного цикла, а также в установлении взаимодействия между школами и организациями высшего образования с целью формирования у обучающихся представлений о будущей профессии.

Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что главной особенностью профильного обучения в России является увеличение количества часов на изучение отдельных учебных предметов.

В отличие от отечественной системы профильного обучения, в ряде стран реализуется концепция «потокового» профильного обучения. Данная концепция включает в себя академический профиль и профессиональный профиль. Главной целью академического профиля является подготовка обучающихся к поступлению в университет или колледж, такой профиль характеризуется достаточно большим объемом теоретических знаний в содержании учебных предметов и высоким уровнем образования. А основной целью профессионального профиля выступает формирование профессиональных знаний, необходимых для устройства на работу, наряду с минимальным общим образованием [3].

На сегодняшний день в некоторых зарубежных странах, в том числе и в США, появилось новое направление, целью которого становится создание новых моделей профилизации обучения, коренным образом отличающихся от существующих. Такие модели могут существовать как на федеральном, так и на региональном уровне, обеспечивая углубленную подготовку для работы в высокотехнологичных областях.

Одной из вышеупомянутых моделей являются ресурсные центры, в которых обучающиеся могут пройти профильную подготовку и получить сертификат, подтверждающий соот-

ветствующий уровень освоения профиля подготовки, а в некоторых случаях получить профессию.

Комплексные программы, реализуемые по аналогу «Два плюс Два плюс Два» в США, похожи на профили подготовки в высшие учебные заведения в Росси, но отличаются тяготением к тенденции непрерывного профессионального образования. Характерной особенностью этой модели выступает оценивание в форме зачетных единиц, которое позволяет формировать курсы из профилей различных направлений. Главными достоинствами такой модели являются преемственность и непрерывность обучения, а также возможность построения гибкой индивидуальной программы обучения.

Система взаимодействия внутри- и внешкольных организаций заслуживает особого внимания, так как она направлена на поддержку обучающихся в профессиональном и ценностном самоопределении. В контексте формирования ценностей следует выделить такие компоненты, как: система нравственно-гражданского воспитания, программы трудового обучения, технологии обучения составлению «портфолио» и его дальнейшего практического использования.

По мнению авторов статьи «Профессиональное самоопределение как средство экономической социализации школьников к конкурентным условиям рынка труда в США» Т.П. Грасс, В.И. Петрищева и А.А. Сокк, «необходимость интеграции общеобразовательной и профессиональной подготовки молодежи в США происходит при непосредственном взаимодействии работодателей и школы. Основной целью данной интеграции является отказ от линейной формы подготовки рабочей силы, при которой предполагается последовательное прохождение ступеней обучения в школе, колледже и начало трудовой деятельности» [2, с. 47].

Профессиональное самоопределение обучающегося – это основа для подготовки будущего квалифицированного и конкурентоспособного специалиста, это понимают как школы, так и работодатели (партнеры школ). При их активном взаимодействии организуются различные виды занятий, это могут быть проекты, экскурсии на предприятия, погружения и т.д., которые позволяют обучающимся лучше понимать условия и содержание профессиональной деятельности. Необходимо отметить важную роль элективных курсов с профильным уклоном, например: «Агротехнологии», «Основы бизнеса», «Генная инженерия».

Эффективным средством профессионального самоопределения и допрофессиональной адаптации к обучению в университете или колледже является организация совместной деятельности школьников и студентов соответствующего профиля. Например, обучающиеся в специализированном медицинском классе совместно со студентами медицинского колледжа создают проекты по направлению «Генная инженерия» или «Основы правильного питания».

Для достижения более эффективного результата профессиональной социализации на этапе профильного обучения необходимо организовывать особое образовательное пространство.

Понятие «образовательное пространство», «единое образовательное пространство» до сих пор не имеет однозначного толкования. Анализ отечественных и зарубежных источников позволяет сформулировать следующее определение.

Образовательное пространство – это совокупность объектов и процессов, которые включаются в образовательный процесс [5].

В контексте профессиональной социализации и регионализации современного образования при профильном обучении следует определить ключевые компоненты образо-

вательного пространства, в котором и будут взаимодействовать объекты образовательного процесса:

1) характеристика обучающихся (склонности, способности, интересы);

2) деятельность учителя, которая наилучшим образом поддерживает процесс обучения и социализации (выбор приемов и методов обучения, стимулирования и поощрения обучающихся);

3) система оценивания, которая наилучшим образом измеряет и стимулирует обучение предметам;

4) культура, которая наполняет учебное пространство (в том числе и профессиональная культура) [6].

5) образовательные потребности населения региона (определяют выбор образовательных программ, расположение сети образовательных учреждений, соотношение государственных и негосударственных образовательных учреждений, типы и виды школ и учебных заведений).

Профильное обучение, являясь важнейшим компонентом профессиональной социализации школьников, непосредственно влияет на дальнейший профессиональный выбор выпускника школы. Поэтому для учителя очень важно прослеживать тенденции и изменения каждого критерия образовательного пространства в отношении обучающихся и вовремя реагировать на них с целью своевременной поправки индивидуальной траектории обучения. Именно от этого зависит успешная профессиональная социализация старшеклассников на важнейшем этапе их жизни.

Библиографический список

1. Государственная программа «Развитие образования». Утверждена постановлением Правительством РФ от 26 декабря 2017 года № 1642 (с изменениями от 14 августа 2019 года) [Электронный ресурс]. URL: http://

docs.cntd.ru/document/ HYPERLINK «http://docs.cntd.ru/document/556183093»556183093 (дата обращения: 10.03.2020).

2. Грасс Т.П., Петрищев В.И., Сокк А.А. Профессиональное самоопределение как средство экономической социализации школьников к конкурентным условиям рынка труда в США // Профессиональное образование. Столица. 2018. № 6. С. 46–48.

3. Морозова М.В. Профильное обучение в системе общего образования США как фактор повышения эффективности профессионального образования. Государственное тестирование результатов обучения // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2013. №1 (9). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/profilnoe-obuchenie-v-sisteme-obschego-obrazovaniya-ssha-kak-faktor-povysheniya-effektivnosti-professionalnogo-obrazovaniya (дата обращения: 28.03.2020).

4. Фещенко Т.С. Профильное обучение: проблемы и перспективы // Успехи современной науки и образования. 2016. Т, 1. № 5. С. 73–82.

5. Abbot S. et al. The glossary of educational reform // Retrieved from. 2014.

6. Kowtha N.R. Organizational socialization of newcomers: the role of professional socialization // International Journal of Training and Development. 2018. Vol. 22, № 2. С. 87–106.

УДК 37.013.42

Н.А. Барсукова
Научный руководитель доктор педагогических наук,
профессор Т.П. Грасс

Формирование исследовательских умений старшеклассников в условиях современного образовательного пространства

Аннотация. Статья рассматривает процесс формирования исследовательских умений старшеклассников. Представлены разные определения понятия «исследовательские умения». Описаны наиболее эффективные методы формирования исследовательских умений старшеклассников. Среди них проблемный метод, эвристический и исследовательский.

Ключевые слова: старшеклассники, образовательное пространство, исследовательские умения.

N.A. Barsukova
Scientific supervisor Doctor of pedagogical sciences,
professor T.P. Grass

The formation of high school students' research skills in modern educational environment

Abstract. The article considers the process of formation of high school students' research skills in modern educational environment. The author presents different definitions of research skills. The most effective technologies of research skills' formation are described. Among them are the problem-solving method, the heuristic method and the research method.

Keywords: senior pupils, educational environment, research skills.

В наши дни современное общество переживает новый этап развития цивилизации, где процессы, связанные с развитием человека и его образования, являются главенствующими. В современной российской системе образования школа является базовым звеном, где основная задача − научить учащегося не только успешному решению возникающих задач, но и нахождению путей решения проблем, связанных с различными сферами жизнедеятельности.

В Федеральной стратегии модернизации образования обозначены ключевые компетентности обучающихся, где одними из приоритетных являются компетентность в сфере самостоятельной познавательной деятельности, учебно-познавательная компетентность, основанная на получении и успешном усвоении способов приобретения знаний из различных источников информации [3]. Среди личностных компетентностей данная компетентность занимает особое положение, так как благодаря ей обеспечивается возможность грамотного умения обучающегося понимать и успешно осваивать новое, а также формируется способность не только изобретать и принимать решения, но и грамотно и четко выражать собственные мысли. Все вышеперечисленное обеспечивает успешность обучающегося не только в школе, но и за ее пределами.

Формирование исследовательских умений − основа начала развития исследовательской компетентности старшеклассников. Обратимся к понятию «исследовательские умения». Данное понятие имеет многочисленные трактовки разных авторов. А.И. Савенков понимает под общими исследовательскими умениями умения задавать вопросы, да-

вать определения понятиям, видеть проблемы, выдвигать гипотезы, классифицировать, структурировать полученный материал, делать выводы и умозаключения, доказывать и защищать свои идеи и работать с текстом [2].

Исследовательские умения рассматриваются в качестве результата и меры исследовательской деятельности. Иными словами, это способность к организации самостоятельных наблюдений и экспериментов, которая приобретается в процессе решения разнообразных исследовательских задач. Такой точки зрения придерживаются И.А. Зимняя, В.В. Успенский, Н.Л. Головизнина и другие.

П.Ю. Романов, Н.В. Сычкова и другие понимают исследовательские умения как способность выполнять исследовательскую деятельность.

Процесс формирования исследовательских умений старшеклассников состоит из интегративного качества, воплощающего умения и навыки научного познания, целостную картину мира и ценностное отношение к результатам. Все это способно обеспечить не только профессиональное, но и социальное самоопределение и творческое развитие обучающегося.

Универсальность связей с окружающим миром находит отражение в учебно-исследовательской деятельности и определяет возможности познавательной деятельности старшеклассника, а также способствует формированию творческой самореализации и переносит знания, умения и навыки в новую ситуацию.

При формировании исследовательских умений старшеклассников важно создать такие условия обучения, при которых они будут самостоятельно искать и перерабатывать научную информацию или иные общественные знания и создавать на базе усвоенных знаний собственный продукт интеллектуального труда. Также немаловажно организовать

условия для серьезной работы обучающихся с информацией и их полного погружения в исследуемую проблему.

Что касается педагогических условий, влияющих на успешность формирования исследовательских умений старшеклассников, то среди них важны такие условия, которые помогают формировать ценностное отношение старшеклассников к исследовательской деятельности и ее результатам. Необходимо помнить об организации субъект-субъектного взаимодействия между учителем и обучающимся, а также о создании исследовательско-творческой среды во время обучения и исследования. Это позволяет обеспечить единство углубленного изучения проблемы и наладить продуктивную работу научного общества старшеклассника. Наряду с вышеперечисленными педагогическими условиями немаловажную роль играет развитие творческой активности каждого обучающегося. Для этого необходимо предоставить свободу выбора в предмете исследования, а также в характере содержания исследовательской работы. Вместе с этим важны учет индивидуального познавательного опыта и организация обучения старшеклассника в решении исследовательских проблем и задач.

Наряду с педагогическими условиями, создающимися во время обучающего процесса, важен механизм формирования исследовательских умений. Он понимается разными авторами по-своему. По мнению А.В. Усовой и А.А. Боброва, работа педагога по формированию исследовательских умений старшеклассников состоит из определенных этапов. Определение мотивационной основы действия, а также его цели является первоначальным. Затем следуют уяснение научных основ действия и его опорных точек, установление рациональной последовательности выполнения операции и выполнение специальных упражнений. В ходе выполнения таких упражнений педагог может

контролировать действия учащихся и их соответствие заданным нормам. Во время проведения вышеперечисленных этапов старшеклассники обучаются самоконтролю за выполнением действий. Для этого педагог организует специальные упражнения, тесты и контрольные задания, которые требуют от обучающихся самостоятельного и оригинального выполнения.

Выделен другой механизм формирования исследовательских умений старшеклассников авторами З.А. Абасовым, Т.В. Машаровой и другими. Авторы данного механизма считают, что результативность использования ранее полученных навыков, умений и знаний в новых условиях и другой области знаний, степень сложности мыслительных операций, а также способность старшеклассников рассказать о составе приема и наличие рациональной последовательности действий говорят о качестве и уровне сформированности умений.

Вместе с механизмами формирования исследовательских умений существуют и эффективные методы, рассмотрим некоторые из них.

Развитие исследовательской позиции старшеклассников, формирование их мотивации к изучению, исследованию явления и процесса обеспечивается проблемным методом. При его реализации развиваются такие исследовательские действия, как постановка исследовательских задач, планирование решения задач и выдвижение гипотез.

Эвристический метод обучения формирует большинство таких исследовательских умений, как: планирование решения задач; сбор исходной информации; экспериментирование; анализ данных экспериментов или наблюдений и построение обобщений; построение моделей и работа с моделями.

Исследовательский метод обучения, который И.Я. Лернер и М.Н. Скаткин определили как высшую ступень в научно обоснованной системе методов. Исследовательский метод предполагает самостоятельное получение обучающимися новых познавательных результатов: «овладение методами научного познания, самостоятельное и (в идеале) творческое их применение, которое выражает и внутреннюю потребность, и общественную направленность личности».

Однако существуют ограничения применения исследовательского метода при самостоятельном обучении старшеклассников. Во-первых, содержание обучения должно быть построено на успешно освоенной теории. Во-вторых, старшеклассники должны овладеть определенной системой исследовательских умений, которые и будут применять во время решения проблемы. В-третьих, немаловажно учитывать возможности и особенности ученического коллектива: необходимо, чтобы в каждой группе были учащиеся, способные организовать и инициировать этапы исследования.

Формирование исследовательских умений старшеклассников делает возможным успешность обучающегося не только во время обучающего процесса, но и за пределами образовательного учреждения. Для его реализации требуется большая педагогическая работа, состоящая из специальных педагогических условий, механизмов и методов формирования исследовательских умений и т.д.

Библиографический список

1. Кошелева Д.В. Генезис понятия «исследовательские умения» // Знание. Понимание. Умение. 2011 № 2. С. 218–221.

2. Острикова Е.А. Психолого-педагогические основы формирования исследовательских умений и навыков школьников // Молодой ученый. 2012. № 10. С. 358–361.

3. Савенков А.И. Содержание и организация исследовательского обучения школьников. М.: Сентябрь, 2003. 204 с.

4. Середенко П.В. Развитие исследовательских умений и навыков младших школьников в условиях перехода к образовательным стандартам нового поколения: монография. Южно-Сахалинск: Изд-во СахГУ, 2014. 208 с.

5. Smith M.K. The theory and rhetoric of the learning society [Электронный ресурс]. URL: http HYPERLINK “http://www.infed.org/lifelonglearning/b-lrnsoc.htm”

УДК 371

Е.С. Латынина

ФОРМИРОВАНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ СРЕДСТВАМИ ПРОФОРИЕНТАЦИОННЫХ ПРОГРАММ В ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ШКОЛЕ КИТАЯ[6]

Аннотация. Статья рассматривает процесс формирования экономической культуры старшеклассников с помощью программ профориентации в общеобразовательной школе Китая. Представлены популярные профориентационные программы для молодежи в Китае.

Ключевые слова: экономическая культура, профориентация, старшеклассники, Китай, предприимчивость, общеобразовательная школа.

E.S. Latynina

THE FORMATION OF ECONOMIC CULTURE BY MEANS OF CAREER-GUIDANCE PROGRAMS IN SECONDARY SCHOOL STUDENTS IN CHINA

Abstract. The article considers the process of the formation of economic culture by means of career-guidance programs in secondary school students in China. Popular career-guidance youth programs in China are presented.

Keywords: economic culture, career-guidance, secondary school students, China, enterprise, secondary school.

6 Статья подготовлена при финансовой поддержке автора Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 18-013-00176.

В «рамках проекта Стратегии социально-экономического развития России до 2024 года и с перспективой до 2035 года в современных условиях человеческий капитал − это не только умение преуспевать на имеющемся рабочем месте, но и умение создавать новые рабочие места, структуры и виды деятельности − предпринимательские способности в широком смысле». Согласно Указу Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» «на первый план выходит необходимость обеспечить формирование эффективной системы выявления, поддержки и развития способностей и талантов у детей и молодежи, которая основывается на принципах справедливости, всеобщности и направленной на самоопределение и профессиональную ориентацию всех обучающихся» [3].

Т.П. Грасс, В.И. Петрищев и Я.А. Романюк отмечают, что «в последнее время в российских школах вектор внимания государства сместился в сторону приобщения старшеклассников к экономической культуре и предпринимательству. Внедряется система приобщения старшеклассников к элементам финансовой и экономической грамотности, которые позволяют сформировать предприимчивость и подготовить старшеклассников к будущей предпринимательской и инновационной активности» [1].

По данным The Hong Kong Economic Times, Совет по развитию молодежного предпринимательства разработал и внедрил программу *«Школа – Компания – Родители»*, целью которой стало обеспечение молодежи возможностью знакомства с миром предпринимательства одновременно с развитием личности. Согласно данным официального сайта Совета по развитию молодежного предпринимательства [5], в рамках данной программы учащиеся старших классов

принимают участие в пяти мастер-классах (профориентация, поиск работы, качества предпринимателя, посещение компаний − будущих работодателей и планирование карьеры) и одном мероприятии по выбору. Для родителей предлагается посещение двух мастер-классов, поучаствовав в которых они смогут узнать, как помочь детям при выборе профессии и планировании будущей карьеры.

Цели программы «Школа – Компания – Родители»:

− познакомить молодых людей с миром предпринимательства на начальном этапе планирования карьеры;

− предоставить учащимся возможность познакомиться с миром предпринимательства и коммерции за пределами школы;

− призвать компании к участию в образовании своих будущих работников;

− построить «мост» между школами и компаниями;

− помочь родителям в профориентации и планировании карьеры детей.

Компания JA China, основанная в 1993 году, сотрудничает с бизнесом и сектором образования, чтобы формировать у обучающихся готовность к работе, предпринимательство, основанное на высоких принципах и финансовую грамотность, готовит их к успеху в мировой экономике. Согласно данным официального сайта JA China [4], в проекте уже приняло участие 6 301 205 обучающихся (по данным на март 2020 г.), в проект вовлечены 93 140 волонтеров в 52 городах Китая.

Основная цель данной международной некоммерческой организации − развитие программ обучения школьников и учащейся молодежи основам рыночной экономики и предпринимательства через партнерство между бизнесом и образованием.

Миссия образовательной и просветительской деятельности *JA China* – вдохновить молодежь Китая и сформировать у молодых людей характер и навыки, необходимые, чтобы преуспеть в мировой экономике.

Отличительная черта – JA China сотрудничает с секторами бизнеса и образования для реализации инновационных программ по бизнесу и экономике в школах от начального до университетского уровня. Применяемые учебные программы сосредоточены на трех основных принципах: готовность к работе, предпринимательство и финансовая грамотность. Проект стремится помочь обучающимся сформировать характер, креативность и лидерские качества. «Достижения молодых – это мост между бизнесом и образованием».

В рамках проекта «Достижения молодых» (JA China) в Китае действует Международная программа предпринимательства и инноваций. Это международная программа обмена с более чем 100 странами – членами от JA Global, основной целью которой является формирование у старшеклассников глобального мышления, деловых навыков, предприимчивости и инновационности.

«Я – предприниматель» – это интерактивный курс для развития предприимчивости и соответствующих навыков, необходимых будущему предпринимателю. Этот курс разработан для обучающихся средней школы. Благодаря серии интерактивных занятий студенты проходят интенсивное обучение навыкам ведения бизнеса и понимают, как построить и управлять компанией, таким образом, приобретая основные качества успешного предпринимателя. Данный курс формирует навыки решения проблем, работы в команде, общения, инновационности и креативности.

Профориентационные программы для старшеклассников Китая

Название мероприятия / программы	Форма проведения	Цель	Результат
1	2	3	4
Программа «Школа – Компания – Родители»			
«Профориентация»	Командная квест-игра	Повысить мотивацию, развить творческие, мыслительные навыки, а также навыки работы в команде	Сформированы навыки работы в команде, креативность, предприимчивость
«Мыслить вне рамок»	Мастер-класс	Поощрение подростков в выборе профессии в области глобальных инновационных исследований	Обучающиеся осознают свои сильные и слабые стороны, способны определить свои интересы и поставить перед собой карьерные цели
«Зов души»	Мастер-класс	Повышение уверенности старшеклассников в своих силах	Старшеклассники умеют ставить цели, составлять дорожную карту своих целей и стремлений
«Живое общение»	Мастер-класс – общение с ролевой моделью – послом компании	Узнать свои слабые стороны, и как их улучшить	Старшеклассники знают свои слабые и сильные стороны и как их улучшить

Продолжение табл.

1	2	3	4
Посещение компаний	Погружение в рабочую среду	Узнать, как работает бизнес	Обучающиеся умеют применять свои навыки, умения, знания в реальном мире
«Достижения молодых» (Junior Achievement)			
«Законы жизни»	Международный конкурс эссе	Обмен мыслями и идеями со сверстниками со всего света	Сформированы ценности и экономическая культура у старшеклассников
«Школьная компания»	Образовательный проект	Старшеклассники создают свои собственные компании и обучаются навыкам продаж, трудоустройству сотрудников, производству, разрабатывают маркетинговую стратегию и встречаются с поставщиками, оценивают риски и ликвидность	Сформированы предприимчивость и следующие навыки: творческое и критическое мышление; анализ информации; принятие решений; работа в команде; навыки общения и публичной речи; мозговой штурм и решение поставленных задач
«Прикладная экономика»	Обучающий курс	Обучить старшеклассников основам макро- и микроэкономики, основным принципам рыночной экономики, финансовой системы и менеджмента	Финансовая сознательность; анализ информации; критическое мышление; логика; работа в команде; навыки общения; публичной речи; навыки мозгового штурма и решения поставленных задач

Окончание табл.

1	2	3	4
Я – предприниматель	Интерактивный курс	Развитие навыков предприимчивости и соответствующих навыков, необходимых будущему предпринимателю	Старшеклассники обучаются навыкам ведения бизнеса и понимают, как построить и управлять компанией, таким образом, приобретая основные качества успешного предпринимателя. Данный курс формирует навыки решения проблем, работы в команде, общения, инновационности и креативности
Международная программа предпринимательства и инноваций	Международная программа обмена	Формирование у старшеклассников глобального мышления, деловых навыков, предприимчивости и инновационности	Сформированы навыки глобального мышления, деловые навыков, навыки предприимчивости и инновационности

MasterCard, Фонд «Одаренный Китай» и Бюро по образованию города Чанчжоу в апреле 2013 года запустили программу поддержки инновационного молодежного предпринимательства (MasterCard – Bright China Entrepreneurship Education Program). Данная программа была создана благодаря партнерству между MasterCard, фондом Одаренный Китай и Бюро по образованию города Чанчжоу. Благодаря этой некоммерческой образовательной платформе програм-

ма поддерживает молодых людей, которые нацелены на успех в будущем. Эта программа предназначена для помощи старшеклассникам, обладающим творческими способностями и желанием работать, и предлагает получить практический опыт до поступления на работу. Основное содержание программы включает курсы предпринимательства, конкурс бизнес-планов и другие мероприятия. В рамках данной программы компания MasterCard готова поделиться своим глобальным опытом оказания помощи молодым предпринимателям в других странах и предоставить консультации.

По словам Ю. Бет, генерального секретаря фонда «Одаренный Китай», «основная цель программы – создать самую влиятельную и эффективную систему обучения предпринимательству в Китае, внедрив эффективную и всестороннюю образовательную платформу, что позволит сформировать предприимчивость у молодежи» [2].

Проанализировав ключевые навыки, которые формируются у участников профориентационных программ в Китае, можно сделать вывод, что данные программы в полной мере помогают сформировать у старшеклассников предприимчивость, а следовательно, и экономическую культуру, обучают школьников финансовой грамотности и помогают определиться в выборе профессии. В результате освоения данных программ происходит формирование предприимчивости и финансовой грамотности, освоение профессиональных навыков и практического опыта, которые помогут обучающимся в будущем добиться успеха.

Библиографический список

1. Грасс Т.П., Петрищев В.И., Романюк Я.А. Формирование экономической культуры и социальных компетенций старшеклассников России и США // Вестник Красноярского государственного педагогического

университета им. В.П. Астафьева. 2018. № 4 (46). С. 30−38. URL: HYPERLINK “HYPERLINK%20%22https://elibrary.ru/contents.asp?id=34837273&selid=32627003”№ 4 (46)

2. Официальный сайт компании MasterCard. URL: http://newsroom.mastercard.com/asia-pacific/press-releases/mastercard-bright-china-launch-innovative-youth-entrepreneurship-program-in-china/# (дата обращения: 10.02.2019).

3. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [Электронный ресурс]. URL: https://rg.ru/2018/05/08/president-ukaz204-site-dok.html (дата обращения: 15.05.2018).

4. Junior Achievements China [Электронный ресурс]. URL:http HYPERLINK “http://www.jachina.org/jachina_en/index (дата обращения: 20.03.2020).

5. Young Entrepreneurs Development Council [Электронный ресурс]. URL:http HYPERLINK “http://scp.ydc.org.hk/e/default_home.asp” (дата обращения: 18.10.2019).

УДК: 347.822.4 : 629.7.076.4

С.А. Кудряков, Е.А. Рубцов

Гуманитарные аспекты профессиональной подготовки авиационных специалистов в контексте концепции индустрии 4.0

Аннотация. В статье рассматривается проблема перехода к шестому технологическому укладу и индустрии 4.0 с точки зрения подготовки авиационных специалистов. Рассмотрены проблемы подготовки специалистов и их профессиональной социализации в современных условиях.

Ключевые слова: технологический уклад, индустрия 4.0, транспрофессионализм, авиационный специалист.

S.A. Kudryakov, E.A. Rubtsov

The humanitarian aspects of aviation professionals training in the context of the industry 4.0 concept

Abstract. The article considers the problem of transition to the sixth technological mode and industry 4.0 from the point of view of training aviation specialists. The problems of training specialists and their professional socialization in modern conditions are analyzed.

Keywords: technological mode, industry 4.0, transprofessionalism, aviation specialist

Введение. Развитие экономики и используемых технологий носит циклический характер. Несмотря на наличие повторяющихся спадов и кризисов, в целом цикличность признается прогрессивной с точки зрения развития общества.

Известно несколько типов циклов (волн): Н.Д. Кондратьева (50–60 лет), С. Кузнеца (18–25 лет), К. Жюглара (10 лет), Дж. Китчина (3 года и 4 месяца).

В отечественной литературе распространение получил термин «технологический уклад», введенный экономистами Д.С. Львовым и С.Ю. Глазьевым в 1986 году. Технологический уклад можно определить как целостную и устойчивую систему; в ее рамках работает замкнутый цикл: от получения первичных ресурсов и до выпуска набора продуктов и услуг, соответствующих типу общественного потребления. Комплекс сопряженных производств образует ядро технологического уклада. Нововведения, определяющие формирование ядра, называются ключевым фактором и применяются несущими отраслями уклада [1; 2].

На сегодняшний день мировая экономика прошла 5 технологических укладов. Пятый уклад приходится на период 1980–2035 годов и характеризуется развитием средств телекоммуникации, компьютерных сетей, спутниковой связи. Во время пятого уклада произошла компьютерная революция, а ведущими отраслями экономики стали атомная энергетика, микроэлектроника, информатика, биотехнология, аэрокосмическая промышленность. Постепенно появляются признаки шестого технологического уклада, расцвет которого придется на 2030-е годы. Шестой уклад характеризуется информационной и транспортной революциями, быстрым развитием мультимедийных сетей. К ведущим отраслям экономики шестого технологического уклада можно отнести нетрадиционную и космическую энергетику, космические технологии, нанотехнологии, информационные системы управления. Анализ содержания пятого и шестого технологических укладов показывает, что серьезный прорыв должен произойти в области транспортных систем [2].

Индустрия 4.0. Термин «индустрия 4.0» впервые появился в Германии в 2011 году для описания стратегии достижения нового уровня производства, основанного на широком внедрении компьютеризации. В последующие годы значение термина расширилось, включив в себя тренды революции, связанной с применением промышленных роботов. Таким образом, к настоящему времени индустрия 4.0 основывается на функциональной совместимости (интерпорабельности), информационной прозрачности, технической поддержке и децентрализованных решениях [3].

Интерпорабельность означает применение интернета вещей для обеспечения взаимодействия через единую сеть людей, устройств, машин и роботов для достижения целей максимальной автоматизации производства. Термин «информационная прозрачность» употребляется в рамках концепции цифровых двойников – виртуальных копий реальных объектов и среды, создаваемых при помощи совокупности сенсоров. Техническая поддержка является прорывной технологией индустрии 4.0, она, во-первых, позволяет визуализировать информацию, необходимую для решения проблемы в кратчайшие сроки, и, во-вторых, позволяет заменить человека на автоматическую или удаленно-управляемую машину для опасных, грязных или рутинных работ. Децентрализация решений означает, что часть функций по составлению стратегий будет отдана искусственному интеллекту. Причем проблема будет решаться в автоматическом режиме, а человек выступит в роли координатора и постановщика целей. Индустрия 4.0 предполагает широкое внедрение виртуальной и дополненной реальности, применение аддитивных технологий (3D-печать) для ускорения производственных процессов и повышения качества продукции. Все это с успехом внедряется в гражданской авиации. Так, европейская исследовательская программа «CleanSky 2» пред-

усматривает разработку стратегии для больших пассажирских самолетов, названную AIRMES (Airline Maintenance Operations implementation of an E2E Maintenance Service) [3].

Особую важность в авиационной индустрии занимают такие операции, как техническое обслуживание и ремонт (Maintenance, Repair and Overhaul − MRO). Успешное проведение MRO зависит от наличия инструкций и правил, необходимых инструментов, внешней среды и уровня подготовки персонала. Инструкции и правила проведения MRO жестко регламентируются национальным законодательством и базируются на рекомендациях международных организаций (ИКАО, ИАТА, Евроконтроль и др.).

В настоящее время в авиации требуется высокая специализация персонала, поскольку авионика и силовые установки столь сложны, что обслуживать и ремонтировать их может только специально подготовленный персонал. Причем для различных типов ВС требуется свой лицензированный инженер (Licensed Aircraft Maintenance Engineer). Для обеспечения требуемого уровня безопасности необходимо непрерывное техническое обслуживание (Continuous Airworthiness Maintenance Program). При этом возникают новые задачи, связанные с обучением специалиста требуемой квалификации [3].

Профессионализм и транспрофессионализм. Изменения, вызванные приходом индустрии 4.0 приводят к необходимости подготовки профессионалов новой формации. В настоящее время становятся все более востребованными специалисты, способные находить комплексные, уникальные решения проблем, возникающих в быстроменяющихся условиях [4].

Вхождение в профессиональную деятельность (профессионализация) включает процесс приобретения профессио-

нализма, определяемого как свойство человека эффективно и надежно выполнять сложную деятельность систематически и в различных условиях. Профессионализм отражает степень овладения профессиональной деятельностью и овладевание профессиональными качествами, которые соответствуют принятым стандартам и требованиям. Профессиональное становление специалиста – сложный междисциплинарный процесс, и не все его стадии допускают строгое структурированное описание и количественную оценку [4].

Задача подготовки специалистов чрезвычайно сложна, поскольку в настоящее время основное внимание требуется уделять не предметным знаниям, а освоению методов самостоятельного получения новых знаний. Ответственная роль при этом принадлежит образовательным учреждениям высшего профессионального образования. Переход к новым формам организации деятельности требует и нового типа профессионализма – транспрофессионализма, т.е. умения организовывать представителей различных профессий для решения комплексных проблем [4, 5].

Степень связности профессиональных компетенций и навыков различных направлений увеличивается, что требует формирования «надпрофессиональных» компетенций, а также возрастания гуманитарной составляющей в профессиональной подготовке технических специалистов.

Исследования последних лет демонстрируют снижение общего уровня подготовки выпускников школ. При этом наблюдаются изменения в социальной структуре мотивации к освоению будущей профессии, что затрудняет процесс профессиональной подготовки специалистов. В современных условиях задача подготовки кадров осложняется изменениями мотивационных характеристик молодежи. Кадровая проблема затронула многие технологически передовые отрасли, в том числе гражданскую авиацию, что вызывает обо-

снованную серьезную озабоченность руководства ИКАО, что нашло свое выражение в формировании специальной программы, получившей название NGAP (next generation of aviation professionals). Подготовка «нового поколения» кадров представляет собой комплексную задачу международного масштаба. По данным ИКАО, в ближайшие годы парк самолетов увеличится на 25 000 ед., это потребует привлечения 480 000 новых техников для их обслуживания и более 350 000 новых пилотов.

В основе применяемых в настоящее время образовательных технологий используется модель «полного усвоения» [5], в соответствии с которой фиксированным параметром обучения является результат. В результате система гарантирует достижение необходимого уровня практически всем обучающимся. Однако исследования последних лет продемонстрировали у некоторых обучаемых наличие феномена неспособности к полному усвоению. Кроме проявления у некоторых обучающихся неспособности к полному усвоению знаний и навыков, имеет место быть значительная дифференциация способностей. Разница в скорости усвоения теоретического материала по техническим специальностям студентами даже в пределах одной группы может отличаться в 8 и более раз. Таким образом, применение единой траектории обучения не может дать эффективный результат и потому необходимо внедрять для каждого обучающегося индивидуальную учебную траекторию с учетом сложности и скорости освоения материала конкретным индивидуумом.

Широкое развитие автоматизированных средств обучения, компьютерных технологий с обилием шаблонов, типовых алгоритмов обработки информации и принятия решения создает обманчивое впечатление об отсутствии необходимости глубокого изучения предметной области для их оптимального выбора и применения. Понимание сути деятельности и логической

структуры выполняемых действий сводится к знаниям названий программного продукта, который автоматизирует решение задачи. Сокращение времени непосредственного контакта преподавателя и обучаемого, являющееся следствием директивных указаний по выполнению нормативов экономической эффективности учебных заведений и сокращению преподавательского корпуса, снижает возможности по обеспечению столь необходимого личного влияния преподавателя на процесс формирования профессиональной этики и социально ориентированной мотивации у будущих авиационных специалистов.

Заключение. В настоящее время происходит становление шестого технологического уклада, который приведет к серьезным изменениям в транспортной отрасли. Индустрия 4.0 подразумевает установление интерпорабельности, информационной прозрачности, технической поддержки и децентрализованных решений, что особенно проявляется в гражданской авиации при техническом обслуживании и ремонте. Особую важность приобретает вопрос обучения специалистов требуемой квалификации.

Необходимость обеспечения требований индустрии 4.0 в области гражданской авиации накладывается на кризисные явления в области высшего профессионального образования в целом. Эти проблемы требуют комплексных решений, которые должны приниматься в настоящее время с учетом того, что положительный эффект наступит не ранее нескольких лет, после выпуска подготовленных необходимым образом специалистов.

Библиографический список

1. Авербух В.М. Шестой технологический уклад и перспективы России (краткий обзор) // Вестник СтавГУ. 2010. № 71. С. 159−166.

2. Рубцов Е.А., Кудряков С.А. Актуальные вопросы обеспечения безопасности в контексте концепции индустрии 4.0 // Актуальные проблемы защиты и безопасности: труды XXII Всероссийской научно-практической конференции РАРАН. 2019. С. 367–373.

3. Ceruti A., Marzocca P., Liverani A., CeesBil. Maintenance in aeronautics in an Industry 4.0 context: The role of Augmented Reality and Additive Manufacturing // Journal of Computational Design and Engineering. 2019. № 6. P. 516–526.

4. Кудряков С.А., Остапченко Ю.Б., Шаповалов Е.Н., Романцев В.В. Транспрофессиональная подготовка современных специалистов: миф или реальная необходимость // Известия Санкт-Петербургского государственного электротехнического университета «ЛЭТИ». 2014. № 8. С. 94–98.

5. Вельмисов И.А., Кудряков С.А., Остапченко Ю.Б., Шаповалов Е.Н., Рубцов Е.А. Показатели профессиональной деятельности авиационных специалистов // Вестник Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации. 2018. № 2 (19). С. 26–37.

УДК 373.1

М.А. Машуков
Научный руководитель доктор педагогических наук,
профессор Т.П. Грасс

Анализ конкурентоспособности общеобразовательных школ в США в XXI веке[7]

Аннотация. В статье дается анализ конкурентоспособности общеобразовательных школ в США в XXI веке. Приводятся примеры конкурентоспособности двух социальных институтов.

Ключевые слова: общеобразовательная школа, конкурентоспособность, обучающийся, кластеры.

M.A. Mashukov
Scientific advisor Doctor of pedagogical sciences,
professor T.P. Grass

Analysis of the competitiveness of secondary schools in the United States in the twenty-first century

Abstract. The article analyzes the competitiveness of secondary schools in the United States in the twenty-first century. Examples of the competitiveness of two social institutions are given.

Keywords: secondary school, competitiveness, high school student, clusters.

Для современного этапа развития российского общества в условиях трансформации, рыночной модернизации, рассло-

7 Статья подготовлена при финансовой поддержке автора Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 20-013-00141А.

ения общества, неустойчивости социально-экономической обстановки, дискредитации многих ценностных, духовно-нравственных ориентиров характерна тенденция развития принципиально новой ситуации, связанной с обучением и воспитанием духовной, саморазвивающейся, конкурентоспособной личности, умеющей вступать в конкурентное взаимодействие и вести соперничество цивилизованными методами. В большей степени этот процесс затронул основы жизнедеятельности подрастающих поколений, он связан с отсутствием необходимых социальных гарантий, обеспечивающих полноценную их профессиональную социализацию, личностное и жизненное самоопределение индивида. Из Указа Президента Российской Федерации от 21.12.2017 г. № 618 становится ясным, что необходимо повышать конкурентоспособность личности, образования и организации, чтобы занимать высокие места в глобальном рынке труда [1]. Государственная политика направлена на формирование сильной личности, способной реализоваться в условиях жесткой конкуренции, на воспитание достойных граждан своей страны. Инвестиции должны стимулировать и развивать человеческий, интеллектуальный капитал школьников. Только накопленный вышеназванный потенциал позволит им конкурировать в современном обществе.

Что такое конкурентоспособность? Почему в последнее время все только и говорят об этом явлении. Оказывается, причин здесь несколько. Остановимся на некоторых из них.

Поскольку конкурентоспособность представляет собой сложную концепцию, определяемую множеством факторов, наиболее подходящим способом оценки уровня конкурентоспособности является использование многомерных или составных показателей (индексов) конкурентоспособности. Однако построение составных показателей может быть связано с выбором соответствующих переменных (отдельных показателей) и весов, представляющих их [6].

В общем смысле конкурентоспособность понимается как оценочная категория, характеризующая способность оценивать объект, чтобы конкурировать продуктивно, опережая других, используя его преимущества для достижения цели. Научная литература отмечает конкурентоспособность не только товаров, услуг, предприятий, отраслей, экономики, но и системы образования, личности, специалиста. Поэтому в настоящее время данное явление составляет предмет исследования социальных наук, в том числе психологии и педагогики [5].

Однако, в отличие от экономистов, педагоги трактуют конкурентоспособность как емкую концепцию, непосредственно связанную с личностными характеристиками индивида, его потенциальными возможностями, его ценностью и успехом не только в профессиональной среде, но и в обществе в целом.

В широком смысле на современном этапе перед педагогами многих стран стоит задача – создание развивающей, воспитывающей конкурентоспособной образовательной среды в своих образовательных организациях.

Если взять, к примеру, конкурентоспособность какого-то предприятия, то мы легко можем определить это понятие, которое тесно связанно с продукцией, пользующейся на рынке лучшим спросом, чем подобная продукция другого предприятия. А как определить конкурентоспособность школы, которая должна готовить конкурентоспособного выпускника к рынку труда в конкурентоспособной экономике общества?

На наш взгляд, она может определяться рядом факторов, таких как количество выпускников, поступивших в престижные колледжи и их лидерские позиции, которые они приобрели в различных соревнованиях и конкурсах (спортивных, творческих, технических и др.).

Обратимся к опыту США, и проанализируем общеобразовательные школы с позиции конкурентной подготовки их выпускников.

Профессиональные навыки всегда рассматривались американцами как путь к успеху, повышению личного статуса. Притягательность образования обусловлена в США, прежде всего, его экономической значимостью. В «обществе знаний» уровень образования тем более становится ключевым фактором востребованности рабочей силы и размеров оплаты труда, о чем говорят устойчивые тенденции в этой сфере [3].

В США конкурентоспособность сферы образования в определенной степени определяется массовой общеобразовательной и престижной школой. Эти два социальных института стали конкурентоспособными благодаря своим инновационным образовательным программам.

Быстрые темпы развития экономики, применение новых информационных технологий, более сложная организация труда человека, необходимость умения быстро переориентироваться на рынке труда и потери работы потребовали от выпускников школ поддержания собственной конкурентоспособности и мобильности в трудоустройстве [2].

Возникает вопрос, какую образовательную программу может предложить массовая образовательная школа, которая на протяжении десятков лет подвергалась серьезной критике со стороны общественности и работодателей за то, что ее выпускники выходили во взрослую жизнь совершенно не подготовленными, без конкретных компетенций, необходимых работодателю.

Сегодня такая ситуация кардинально меняется. Президент США Д. Трамп решил сделать выпускников массовых школ конкурентоспособными на рынке труда.

В 2020 году президент Дональд Трамп предложил вдвое увеличить финансирование программы карьерного и технического образования школьников с 1,2 миллиарда долларов США в те-

кущем финансовом году до примерно 2,1 миллиарда долларов США в 2021 финансовом году.

По словам Шона Дохерти, профессора Вандербильского университета, который занимается изучением влияния профессионального и технического образования школьников на экономику страны и занятость населения, такой ход президента будет иметь огромный успех в открытии новых рабочих мест и, несомненно, привлечет многих выпускников, которые не хотят поступать в колледж сразу после окончания общеобразовательной школы [4].

В последнее время активно функционируют так называемые «Карьерные кластеры», представляющие собой программы, объединяющие академическое и техническое содержание на уровне среднего и высшего профессионального образования, включающие в себя сложные государственные академические стандарты, соответствующие потребностям отраслей в экономике штата, региона или района. Другими словами, кластеры представляют профильное обучение. Сама структура кластеров 16 программ включает, наряду с общеобразовательной программой, такие направления: 1) сельское хозяйство, пища и природные ресурсы; 2) архитектура и строительство; 3) искусство, A / V технологии и связь; 4) управление бизнесом и администрирование; 5) образование и обучение; 6) финансы; 7) правительство и государственное управление; 8) наука о здоровье; 9) гостеприимство и туризм; 10) социальные службы; 11) информационные технологии; 12) закон, общественная безопасность, исправление и безопасность; 13) производство; 14) маркетинг; 15) наука, технология, инженерия и математика (Science, technology, engineering, maths / STEM); 16) транспорт, распределение и логистика.

Обучаясь в школе, выпускники могут выбрать от одного до трех кластеров, пройти практику и получить свидетельство об окончании программы обучения по той или иной профессии.

Получив рабочие навыки и компетенции в той или иной сфере профессиональной деятельности, устроившись на работу, выпускники получают приличное вознаграждение и становятся конкурентоспособными на рынке труда, внося лепту в экономику своего штата [4].

Сегодня в США три четверти самых быстрорастущих профессий требуют образования выше диплома о среднем образовании, при этом в списке наука, технология, инженерия и математика и т.п. В основном такие профессии у бывших выпускников престижных школ.

Школы, которые считаются престижными или элитными также являются конкурентоспособными, поскольку качественно готовят своих воспитанников для рынка труда. Они внедряют жесткие академические программы, включающие высокие стандарты по математике и естественным наукам, английскому языку, способствуют выполнению независимых исследовательских проектов и проведению обширных внеклассных мероприятий в сфере искусства, музыки, спорта и предпринимательства для своих обучающихся. Такая жесткая подготовка в некоторой степени неблагоприятно отражается на здоровье обучающихся.

Проведенное недавно национальное исследование организацией «Challenge Success» вместе со Станфордским университетом, которыое охватило 43 тысячи обучающихся престижных школ, выявило, что 3/4 обучающихся всегда находятся в стрессовом состоянии, а 2/3 респондентов зачастую всегда озабочены поступлением в тот колледж, который они выбрали. Тезис о том, что конкурентоспособность выпускника заключается в поступлении в престижный колледж после окончания школы, осознается не только каждым выпускником, но и его родителем [7].

С. Лютар, профессор психологии в Университете штата Аризона, проводивший исследования в 1990-х годах, впервые выявил уникальную уязвимость обучающихся в элитных школах, которые, оказывается, всегда находились под психологическим давлением. Анализ показал, что давление на обучающихся в элитных школах оказывается на детей со всех сторон: от родителей, которые хотят видеть отличные оценки у своих детей в школе, высокие результаты в спорте, тем самым повышая свою репутацию заботливых родителей, от школьных администраторов, которые стремятся получить высокие академические результаты в своей школе, и т.п. Обучаясь в престижной школе района, где проживают экономически состоятельные жители, сами обучающиеся вынуждены соперничать друг с другом за получение грантов, первых мест в спортивных соревнованиях и т.д. [7].

Исследователь справедливо считает, что, когда чувство собственного достоинства ребенка зависит от того, чего он достиг, это может привести к беспокойству и депрессии. Беспокойство может возникать из-за мысли о том, что нельзя отставать от сверстников, подавлять их, в то же время депрессия у обучающегося может быть вызвана неудачей в достижении запланированной цели.

Большинство американцев уверены, что здоровая конкуренция − это важнейший фактор стимулирования мотивации, способствующий высоким результатам и позитивно сказывающийся на развитии личности.

В последнее время в ряде общеобразовательных школ внедряют программу «Углубленное изучение предметов / Advanced Placement (AP)», которая позволяет обучающимся проходить курсы на уровне колледжа, но при этом, обучаясь в своих школах, потенциально зарабатывать зачетные кредиты или баллы для поступления в колледж.

В заключение отметим, что анализ конкурентоспособности двух типов социальных институтов показал, что каждый из этих социальных институтов стремится ввести какое-то свое нововведение, которое могло бы служить определенным механизмом конкурентоспособности данной школы, в которой оно реализуется.

Библиографический список

1. Указ Президента РФ от 21.12.2017 № 618 «Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции» (вместе с «Национальным планом развития конкуренции в Российской Федерации на 2018−2020 годы»).

2. Грасс Т.П., Петрищев В.И., Слесарев В.Г. Влияние профессиональной ориентации старшеклассников на формирование экономической культуры в России и США: сравнительный анализ // Человек и образование. 2019. № 3(60). С.125−126.

3. Петрищев В.И., ГрассТ.П. Экономическая социализация подрастающих поколений: кросс-культурный анализ (на материале России и зарубежных стран). Economic socialization of rising generations: cross-cultural analysis (based on the material of Russia and foreign countries). СПб.: Арт-Экспресс, 2020. С.117.

4. Dougherty S. Trump's big bet on career and technical education // The Conversation. 2020. February 14.

5. Grebennikova V.M., Rybkin A.D. Analysis of the essential characteristics of the phenomenon of "competitiveness" in the aspect of the preparation of the modern teacher // Historical and socioeducational thought. 2017. Vol. 9, № 5, p. 2. P. 178–183.

6. Siudek T., Zawojska A. Competitiveness in the economic concepts, theories and empirical research // Oeconomia. 2014. № 13 (1). P. 91–108.

7. Wallace J. Students in high-achieving schools are now named an 'at-risk' group // The Washington Post. Sept. 26. 2019.

СЕКЦИЯ 4.

СОВРЕМЕННАЯ ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ В XXI ВЕКЕ: ПРОБЛЕМЫ, РЕАЛИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

УДК 332.133.6

А.И. Шадрин

Формирование устойчивых взаимосвязей региональных и университетских комплексов (на примере Енисейской Сибири)

Аннотация. В статье представлены результаты работ по интеграции субъектов Российской Федерации, показана роль финансово-промышленных группировок в развитии Енисейской Сибири, определено значение регионального научно-образовательного и инновационного потенциала в устойчивом развитии региона.

Ключевые слова: финансово-промышленные группы, регион, Енисейская Сибирь, научно-образовательные комплексы.

A.I. Shadrin

The formation of sustainable relationships of regional and university complex (based on the example of the Yenisei Siberia)

Abstract. The article presents the results of the integration of the constituent entities of the Russian Federation, shows

the role of financial and industrial groups in the development of the Yenisei Siberia, defines the significance of the regional scientific, educational and innovative potential in the sustainable development of the region.

Keywords: financial and industrial groups, region, Yenisei Siberia, scientific and educational complexes.

Проведение новой региональной политики поляризованного развития затрагивает ключевые проблемы объединяемых субъектов Российской Федерации и страны в целом. Перечень масштабных проектов национального и мирового значения довольно впечатлителен и, по существу, выполняет мультипликативную роль в развитии объединяемых и сопредельных регионов.

Вместе с тем предлагаемые инвестиционные проекты связаны в основном с интересами крупных олигархических структур на стратегические ресурсы и отражают отдельные фрагменты сложнейшей системы территориально-промышленных кластеров (ТПК и промышленных узлов), разработанных в 20-х годах и практически реализуемых в 70–80-х годах XX века.

Данные проекты представлены отдельными промышленными предприятиями сырьевого сектора (по добыче нефти и газа) и электроэнергетики, объектами производственной инфраструктуры. Другие объекты, имеющие районообразующее значение (а также предприятия вспомогательного и обслуживающего назначения, социальная и институциональная инфраструктура), в проектах инвестиционного развития объединяемых субъектов Российской Федерации не представлены, хотя прогнозные и проектные проработки советского периода предусматривали комплексное (а не предлагаемое в настоящее время точечное) освоение и развитие сибирских регионов, в том числе «контактной зоны»

(территории объединяемых субъектов Федерации и сопредельных субъектов Российской Федерации, на которых находятся запасы леса, месторождения нефти, газа, золота, алмазов и др.), которой в настоящее время уделяется внимание как отечественными, так и зарубежными инвесторами. Инвестиционная привлекательность регионов Сибири связана с их особой ролью в развитии страны.

Важное значение имеют перспективы экономического сотрудничества Красноярского края с Республиками Хакасия и Тува, образующими единое целое на пространстве Енисейского меридиана, так называемой Енисейской экономической зоны (официально Енисейской Сибири), которая длительное время была единым экономическим районом. Предприятия и фирмы данной экономической зоны до сих пор сохраняют сложившиеся экономические связи, а формирование Саянского территориально-производственного комплекса в предшествующий период обусловливало экономические и социальные взаимодействия данных субъектов Российской Федерации. Появление в перспективе Абакано-Минусинской городской агломерации еще больше усиливает эти взаимодействия.

Данный регион оказывает влияние на геополитическую, геоэкономическую и глобальную экологическую ситуацию. Создание занимающего значительную территорию в центре Сибири и экономически сильного «региона-локомотива» позволит России реально выполнять функции связующего звена в активизирующемся процессе экономической и геополитической интеграции Европы, стран Центральной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Развитие транспортного комплекса Енисейской Сибири способно не только обеспечить использование выгод экономико-географического положения региона, но и «сгладить» угрозы региональной экономической безопасности. Вари-

анты его развития имеют транспортно-ориентированную, ресурсно-ориентированную, социально ориентированную направленность.

Транспортно-ориентированный вариант основывается на создании «мостов» между Западом и Востоком. В число мероприятий данного варианта входит реконструкция Транссибирской магистрали и завершение строительства Северо-Сибирской магистрали как продолжения БАМа на запад; развитие транспортной артерии «река-море» (Енисей – Северный морской путь); организация регулярных трансполярных авиаперевозок между Южной и Юго-Восточной Азией и Северной Америкой способствует усилению экономического и социального потенциала региона.

В связи с этим речь идет не о простом административном объединении приенисейских субъектов Российской Федерации, а о налаживании полномасштабного экономического взаимодействия в экономически и социально объединенном регионе. Создание Енисейской экономической зоны (Енисейской Сибири) даст толчок для развития региональной и межрегиональной экономики и совместному выходу на международный рынок и обеспечит единство производства, социумов и инфраструктуры субъектов Российской Федерации на новых условиях [1, с. 66–90].

Такой интеграционный сценарий, устраняющий конкурентные противоречия, обеспечивает наиболее эффективное развитие и усиление в масштабах страны позиций как отдельных сибирских регионов, так и Сибири в целом.

В настоящее время наиболее перспективной формой должно стать создание крупных финансово-промышленных групп (ФПГ) – интегрированных структур межотраслевого профиля, которые могли бы конкурировать с зарубежными транснациональными корпорациями. Финансовое состояние предприятий добывающей и обрабатывающей промыш-

ленности, использование в настоящее время в процессе производства неконкурентоспособных технологий, отсутствие инвестиций, в том числе на проведение геологоразведочных работ, способствует созданию новых групп, которые могут аккумулировать значительные финансовые средства на внутреннем и мировом рынках.

Оценка влияния крупных олигархических структур на экономическую ситуацию и социальную сферу в Енисейской Сибири показала их площадное, линейное, «спрутовое» и ареальное распространение. Зоны влияния и экспансия «Интерроса», «Базового элемента», «Сибнефти», «Роснефти», «Евразхолдинга», Сибирской угольной энергетической компании распространяются на территорию объединенного региона. В перспективе возрастет значение других финансово-промышленных структур, которые своими активами воздействуют на все вопросы развития региона.

Анализ тенденций развития Енисейской Сибири позволяет констатировать, что восстановление объемов производства в различных сферах может изменить в перспективе структуру промышленности (с ориентацией на глубокую переработку сырьевых ресурсов, на высокотехнологичные и наукоемкие производства, на расширение сферы обслуживания) и потребует серьезной интеллектуальной поддержки на основе использования кадрового потенциала новой генерации. Объединение субъектов позволит развить новые отрасли и районы. В связи с этим существенные изменения должны произойти в структуре подготовки специалистов, что потребует привлечения значительных инвестиций в развитие науки и профессионального образования.

Образование становится сферой, определяющей конкурентоспособность региона и России в целом. Улучшение образования является главным в повышении человеческого потенциала и основным направлением инвестиций

[2, с.180]. Основной задачей образования становится обеспечение кадрами традиционных и новых секторов инновационной экономики и сферы услуг, требуется дальнейшее его развитие с ориентацией на реальную востребованность выпускников для инновационной экономики, а не только для развития регионов по пути так называемой «новой индустриализации».

Научно-образовательный потенциал Енисейской Сибири (Красноярского региона) до сих пор нацелен на удовлетворение потребностей отраслей и сфер деятельности в научной продукции и кадрах. Здесь осуществляется подготовка кадров по большому спектру направлений и специальностей [3, с.154].

Профессиональная подготовка специалистов большей частью осуществляется для обеспечения ими первичного звена − предприятий, организаций, учреждений и фирм. Большое значение имеют отраслевые системы подготовки и переподготовки кадров, в том числе транспортно-логистического, и в частности авиационного комплекса.

Енисейская Сибирь фигурировавшая в предшествующий период как район, нового хозяйственного освоения, отличается от других районов страны наличием развитой социальной инфраструктуры в местах размещения производства и расселения населения (как правило, в новых городах и пунктах концентрированного строительства) и неразвитой и отсталой инфраструктурой в других районах.

Разорванность и изолированность регионального пространства предопределяет развитие новейших транспортных систем, особенно высокоскоростных − авиационных.

Интересный опыт, накопленный в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, свидетельствует о повышении значимости проводимых в соответствии с потребностями региона фундаментальных и прикладных исследований.

Идея формирования комплекса научно-исследовательских разработок, удовлетворяющих потребности региона в своеобразной научной (в том числе авиационно-космической направленности) продукции, практически реализована в ряде крупных научных центров страны, в том числе и в северной столице.

Например, накопленный опыт взаимодействия вузов с министерствами транспортного и оборонного характера Красноярского края позволил развернуть сотрудничество с авиационными и космическими компаниями и с научно-исследовательскими институтами Красноярского научного центра СО РАН.

В современных условиях требуется усиление взаимодействия вузов и базовых отраслей. Организационные формы взаимоотношений любого вуза в виде филиалов и выпускающих кафедр и тематических комплексных объединений, проведение производственных практик в отделах, лабораториях и структурных подразделениях предприятий и фирм требуют дальнейшего углубления и совершенствования.

Библиографический список

1. Шишацкий Н.Г. Перспективы развития северных и арктических районов в рамках мегапроекта «Енисейская Сибирь» // Арктика и Север. 2018. № 3. С. 66–90.

2. Шадрин А.И. Комплексное развитие региона / науч. ред. И.А. Ильин; Краснояр. гос. пед. ун-т им. В.П. Астафьева. Красноярск, 2011. 268 с.

3. Шадрин А.И. Интеграция образования и науки в регионе: вопросы теории и практики / Краснояр. гос. пед. ун-т им. В.П. Астафьева. Красноярск, 2018. 218 с.

УДК 62

В.С. Герасимова
Д.М. Чепчугов
Н.Б. Бовинова

Положение и перспективы авиационной промышленности России

Аннотация. В статье приведен анализ состояния авиационной промышленности России на данный момент, а также рассмотрены новые многообещающие проекты российского авиапрома. Были обнаружены причины стагнации авиатранспортной отрасли и авиационной промышленности. Внимание уделяется дальнейшим тенденциям развития Российской авиационной промышленности.

Ключевые слова: авиационная промышленность РФ, кризис 90-х годов, меры государственной поддержки, новые воздушные суда, санкции.

V.S. Gerasimova,
D.M. Chepchugov,
N.B. Bovinova

The situation and prospects of the aviation industry in Russia

Abstract. Tthis document presents an analysis of the state of the Russian aviation industry at the moment and identifies the newest priojects. The reasons for the decline of the air transport industry and the aviation industry were identified. Attention is paid to further development trends.

Keywords: aviation industry of the Russian Federation, crisis of the 90th years, measures of the state support, new aircraft, sanctions.

Во времена СССР авиастроение было гордостью советского государства. Эта промышленность давала тогда и дает сейчас возможность запускать в производство гражданские, военные воздушные судна (ВС), а также воздушные суда двойного назначения. Но все резко изменилось в 90-х годах XX века. После перестройки и распада СССР большая часть авиационных предприятий осталась за границей России, из-за чего страна надолго лишилась возможности создания военно-транспортных воздушных судов, и до сих пор не удается восстановить их независимое производство. Кроме того, почти все 1990-е годы шло сокращение производства военной и гражданской авиационной техники. Главной причиной снижения стало сокращение расходов в бюджете страны.

После распада СССР сильно пострадал объем гражданских авиаперевозок. В 1992 году авиаперевозки сократились сразу на 31 %, в 1993 году – на 35 %. Самые низкие объемы авиаперевозок были зарегистрированы в 1999 и 2000 годах – менее 22 млн пассажиров [2]. Спад пассажирских авиаперевозок можно объяснить резким снижением реальных денежных доходов населения. Помимо потери большого числа авиастроительных комплексов, проблемы, наблюдаемые в данный момент в АП, являются также последствием сложного кризисного периода 1990-х годов. Россией были утеряны лидирующие позиции в производстве транспортных самолетов, широкофюзеляжных самолетов, легких и средних вертолетов [6]. Но, несмотря на все проблемы, Россия сохранила один из самых больших в мире авиастроительных промышленных комплексов, в который входит око-

ло 30 заводов, которые занимаются созданием разных видов авиационной техники.

Из-за огромных потерь авиастроительных комплексов правительство Российской Федерации обозначило развитие авиапромышленности государственным приоритетом. На отрасль возлагали большие надежды, она должна была стать «двигателем» высокотехнологичного развития экономики. Однако до сих пор наблюдается недостаток систематизированной непрямой поддержки развития АП, например, налогового стимулирования, проведения региональной политики по поддержке производителей комплектующих 3–4-го уровней, предоставление долгосрочного заемного финансирования [6]. Также снижает рентабельность и негативно влияет на ценовую политику высокая комиссия при заключении контрактов в рамках программ по военно-техническому сотрудничеству с другими странами – 25 % от суммы контракта. Все вместе это привело к тому, что Россия почти полностью потеряла имевшийся гражданский рынок в самолетостроении и двигателестроении.

Однако пройдя через кризис с крупными потерями в количестве и качестве, начиная с 2000-х годов российская авиапромышленность вошла в фазу умеренного экстенсивного роста. Общая сумма государственного финансирования отрасли за период с 2002 по 2012 год выросла в 29 раз, всего было выделено 462,5 млрд рублей. Объем выпуска авиационной продукции с 2002 по 2012 год вырос в три раза – с 195 до 579 млрд рублей, количество поставленных самолетов достигло 102 шт. в 2012 году, число вертолетов – 290 шт., двигателей – 942 шт. Изменения должны коснуться и текущего правила предоставления субсидий по финансовому лизингу. Это должно укрепить положение отечественной АП и на внутреннем и на внешних рынках. Сейчас государ-

ство компенсирует процент по лизинговым платежам и по кредитам лизинговых компаний тем организациям, которые закупают российскую авиатехнику в режиме финансового лизинга. При этом организации не всегда заинтересованы в выкупе самолетов. Для многих из них привлекательнее операционный лизинг, который фактически представляет собой простую аренду. Существует мнение, что целесообразно создать специальный фонд для оказания господдержки по таким сделкам, который выступал бы гарантом остаточной стоимости побывавшего в эксплуатации самолета.

На данный момент в работе находится формирование «Консолидированного государственного заказа», предусматривающего закупку для государственных структур 133 самолетов в период до 2025 года и 224 вертолетов в период до 2020 года на общую сумму свыше 320 млрд рублей. Впервые в постсоветской истории разработан и уже начал серийно выпускаться абсолютно новый гражданский самолет SukhoiSuperjet 100 (SSJ-100). По состоянию на декабрь 2017 года 109 бортов SSJ-100 выполняют полеты в российских и зарубежных авиакомпаниях, а также госструктурах. Самолеты эксплуатируются в Аэрофлоте, Газпромавиа, авиакомпаниях Якутия, Ямал, ИрАэро, Азимут, РусДжет, а также в МВД России, МЧС, Специальном летном отряде Россия, за рубежом в Interjet [1]. Но по данным на 2019 год, надежды на продажи SSJ-100 провалились. Компания-производитель не смогла выполнить годовой план − продать 20 самолетов. Кроме неудачи на российском рынке, SSJ-100 столкнулся с неудачей и на международном рынке: от наших самолетов отказалась ирландская авиакомпания CityJet, а также сорвалась сделка по продаже SSJ-100 в Африку [6]. Кроме Сухого Суперджета, в России был разработан новый ближне-среднемагистральный самолет МС-21, который совершил свой первый полет в 2017 году, а уже в 2018-м начались поставки

на рынок. Мс-21 сможет составить конкуренцию на международном рынке таким летательным аппаратам, как Airbus A 320 и Boeing 737. И это неудивительно, ведь новенький МС-21 имеет на 10 % большую грузоподъемность, а еще он легче и аэродинамичнее.

На данный момент объем бюджетных ассигнований на реализацию программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы», в которую входят вложения в строительство и разработку новых воздушных судов, двигателей, усовершенствование техники аэродромных служб, за счет средств федерального бюджета составляет 633,1 млрд рублей. Ежегодное распределение представлено в таблице.

Ежегодное распределение бюджетных ассигнований на реализацию программы «Развитие авиационной промышленности на 2013–2025 годы»

Год	Ассигнования, млрд рублей
2013	58,2
2014	58,2
2015	62,1
2016	52,9
2017	58,9
2018	59,1
2019	40,3
2020	40,6
2021	40,5
2022	40,5
2023	40,5
2024	40,5
2025	40,5

Составлено авторами по данным источника [4].

Существенной проблемой отечественного авиапрома является то, что основной авиационный парк страны сильно устарел. Поэтому перед российскими авиакомпаниями в ближайшие 20 лет стоит задача заменить 88 % эксплуатировавшихся воздушных судов по состоянию на конец 2012 года. По данным на май 2018 года, в государственном реестре находится 5155 ВС типа самолет [3], но использоваться могут далеко не все по причине их непригодности к полетам. Производственные мощности, оставшиеся в России после советской АП, были рассчитаны на объемы выпуска и технологические процессы того времени; сегодня они в разы превосходят реальные потребности. Сейчас для нужд государственных структур сохраняется единичная сборка гражданских самолетов, практически не пользующихся спросом на коммерческом рынке (Ил-96, Ту-204, Ту-214, Ан-148, Ан-140).

Еще одной большой проблемой для авиапрома России являются политические распри, которые могут сильно замедлить или вовсе подорвать возможность скорого выхода отечественного аваиапрома на мировой рынок. Сначала серийное производство было запланировано на 2017 год, затем перенесено на 2018 год, а позже и вовсе на 2021. Причиной такому явлению стали санкции США. Правительство Америки перекрыло поставки материалов из США и Японии для композитного крыла самолета [7].

Необходима разработка мер для наиболее эффективного включения в отечественный гражданский воздушный флот таких самолетов, как SSJ-100, который уже эксплуатируется несколькими компаниями. Кроме того, следует поддерживать не разрозненные отдельные проекты, а компании целиком, занимающиеся несколькими проектами. Для поддержки российского авиапрома требуется стимулирование спроса на этапах выхода на рынок и встраивания россий-

ских компаний в международную систему разделения труда. Инструментом контроля должны выступать советы директоров, поскольку контролем деятельности компаний необходимо заниматься таким людям, которые сумеют построить грамотную систему регулирования. Определять, какие проекты смогут выдержать, а возможно, и выиграть конкуренцию, должны не в правительстве, а в компаниях. Однако решить это сможет только рынок, а распознать потенциальный успех − только сильнейшие профессионалы своего дела. Когда авиакомпании конкурируют, они получают представление об определенных аспектах, чего может не хватать для повышения эффективности как самолетов разных типов, так и АП в целом. Часто правительство не готово вкладывать достаточно средств, не видя краткосрочной отдачи. Согласно такой логики перспективные проекты, которые могут дать преимущество не сейчас, а через 5−7−15 лет, могут оказаться отвергнутыми. Подробно такая ситуация разбирается в источниках [5]. Задачами правительства являются оптимизация линейки выпускаемой продукции, завершение процесса реструктуризации и активное налаживание контакта с независимыми поставщиками, что может дать более выгодные экономические условия.

Подводя итог вышеизложенному, можем сказать, что проблемы в авиапроме Российской Федерации вовсе не означают, что для нашей страны мировой рынок закрыт навсегда. Так, например, в 2015 году было поставлено 27 самолетов [1], а в 2016 году – уже 137 самолетов государственного и гражданского назначения на внешний рынок, в том числе 11 самолетов SSJ-100. А скоро выйдут в массовое производство и МС-21. Это означает, что российская авиационная промышленность пробуждается и в будущем

можно ожидать ее подъем на прежний и даже более высокий уровень.

Библиографический список

1. Авиация России: итоги 2017, планы на 2018 / Авиация России. URL: http://aviation21.ru/aviaciya-rossii-itogi-2017-plany-na-2018/

2. Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации / Росавиация. URL: http://www.favt.ru/opendata-table?id=2500

3. Минпромторг разрабатывает новые меры поддержки авиационной промышленности // Информационно-правовой портал Гарант. URL: http://www.garant.ru/news/583346/#ixzz5G2Bf4X6v

4. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 303 Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2013−2025 гг.».

5. Рослякова Н.А. Развитие экономики по инновационному сценарию через интеграцию науки, образования и бизнеса // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Сер.: Экономика и менеджмент. 2017. № 3, т. 11. С. 78−81.

6. Продажи SukhoiSuperjet провалились/ LENTA. EUURL: https://lenta.ru/news/2019/12/17/ssj/

7. Производство российского лайнера МС-21 срывается из-за санкций США/ MK.RU/. URL: https://www.mk.ru/politics/2019/01/10/proizvodstvo-rossiyskogo-laynera-ms21-sryvaetsya-izza-sankciy-ssha.html

УДК 330.322.3

И.Р. Гавриленко
Н.Б. Бовинова

Инновационная и инвестиционная деятельность в России: проблемы и пути решения

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные проблемы, присущие современному этапу развития инновационной и инвестиционной деятельности в России. Предложены рекомендации, стимулирующие развитие инновационного рынка.

Ключевые слова: инновационная деятельность, инвестирование, анализ проблем.

I.R. Gavrilenko
N.B. Bovinova

Innovation and investment activity in Russia: problems and ways of their solution

Abstract. The article discusses the current problems of the modern stage of development of innovative and investment activities in Russia. Recommendations are proposed that stimulate the development of the innovation market.

Keywords: innovation, investment, analysis of problems.

Динамика мирового научно-технологического прогресса ведет к значительным изменениям в экономике всех стран. Характерной чертой современного состояния мировой экономики является широкое внедрение новейших достижений в области науки и техники. В условиях мирового финансового кризиса конкурентоспособные отрасли основываются на вне-

дрении и использовании инновационных технологий. В наше время инновации должны иметь уникальность, быть выгодными для компании и соответствовать требованиям рынка [5].

К сожалению, Россия отстает от ведущих стран мира по многим показателям. В связи с внешними политическими проблемами и санкциями, государство вынуждено развивать собственные производства высокотехнологичной продукции и инновационную деятельность в целом. Однако существует ряд проблем, препятствующий активному инновационному развитию.

Целью данной работы является совершенствование системы инвестирования инновационной деятельности в Российской Федерации. Для этого необходимо проанализировать опыт инновационной деятельности в России, выявить существующие проблемы и разработать меры по их решению. Методологической базой исследования являются методы логического и сравнительного анализа, метод классификации.

Одна из основных проблем – отсутствие единого системного подхода и общих целей научной, технической и инновационной политики. Не сформулирована нормативно-правовая и теоретическая база выпуска на рынок инновационных технологий, так как недостаточно практического опыта в этой сфере [2].

Несовершенство налоговой системы. Сегодня она построена преимущественно с учетом сырьевой направленности экономики. Недостаточно развиты система защиты и управления интеллектуальной собственностью.

«В экономике страны не развиты инструменты и не созданы условия функционирования рынка нематериальных активов, в том числе:

– регистрация, оценка, учет, отчетность, защита, торговая инфраструктура нематериальных активов, патентов и свидетельств на них;

– налоговые, таможенные, бюджетные и иные правовые условия приоритетного развития рынка нематериальных активов» [4].

Недостаточность финансирования инновационной деятельности предприятиями связана с высокой стоимостью внедрения и освоения нововведений, а также долгосрочностью вложений.

При финансировании разработок предприятия сталкиваются с рядом проблем на своем пути. Среди них: отсутствие собственных средств, а также ограниченность возможности привлечения финансирования из других внешних источников. В связи с тем что инновационная деятельность подвержена большему риску, чем инвестиционная, кредиторам не гарантированы возврат ссуд и получение дивидендов. К тому же более привлекательными для предпринимателей при выборе объекта инвестирования становятся доходные сферы, как, например, недвижимость.

Общество зачастую оказывает сопротивление инновациям. Существует две наиболее часто встречающиеся причины возникновения данного феномена. Во-первых, в моменты кризиса внедрение новых технологий воспринимается как угроза существующему положению. Во-вторых, инвесторы стараются придержать новые технологии до тех пор, пока не окупятся предыдущие вложения, в связи с угрозой эффективности инновации [1].

Отсутствуют квалифицированные кадры, способные эффективно управлять инновационным проектом. Наличие структурированной системы управления на предприятии является важной составляющей инновационной деятельности. На этапе коммерциализации проявляется нехватка квалифицированных управленческих кадров. В связи с тем что разработками проектов занимаются ученые специализированной направленности, не имеющие отношения к инно-

вационному менеджменту, во время налаживания процесса реализации продукции возникает ситуация, когда производители решают продать свое патентное право [2]. Возникают трудности проведения маркетинговых исследований продуктов инновации. Проведение достоверной оценки спроса на продукцию инновации затрудняется нестабильной экономической ситуацией в стране.

Неконкурентоспособность инновационной продукции на современном российском рынке обусловлена выгодностью вложений в покупку готового производства за рубежом. В связи с этим со стороны бизнеса отсутствует спрос на инновации.

Сотрудничество государства, сектора предпринимателей и исследовательских организаций выступает важным фактором эффективности инновационной деятельности в стране. Очевидно, что все стадии развития инновационной деятельности нуждаются в обеспечении взаимодействия предприятий и финансовых агентов. Это является важной проблемой развития механизмов финансирования инноваций.

Таким образом, основополагающим аспектом совершенствования системы финансирования должна стать оптимизация взаимодействия государственного и частного сектора. При этом частный сектор должен играть большую роль относительно государственного.

Проведенный анализ процесса инвестирования инноваций в России позволил выделить следующие проблемы.

– Постоянное увеличение налоговой нагрузки, вследствие чего предприятия отказываются от программ модернизации, которые им необходимы. Эта проблема ухудшает инвестиционную ситуацию и ведет к сокращению инвестиционной активности. На данный момент банки не имеют возможности удовлетворять все запросы российской экономики.

– Малочисленность привлекательных для инвестирования объектов. Количество проектов за последнее время увеличилось, но отмечается снижение их качества. Проблемой также выступает нехватка предпринимателей и команд компетентных специалистов, как следствие, трудности с реализацией программ инноваций. В России возникает потребность подготовки кадров по технологическому предпринимательству для получения специалистов управления проектами [3].

– Нехватка кадров среди молодежи, готовых к рискам, связанным с предпринимательской деятельностью. Проблема вызвана демографическим кризисом в 1990-х годах, сократившим численность молодежи в возрасте 25–35 лет в настоящее время. Необходим комплекс мер по привлечению других групп населения к предпринимательству.

– Ограниченные возможности для выходов инвесторов из проектов. Из-за ограниченной ликвидности небольшое количество инвесторов остается в России. Препятствиями для выхода на российский рынок выступают: отсутствие поддержки роста стартапов; пассивность со стороны стратегических инвесторов; отсутствие в России практики нормативного регулирования деятельности венчурного бизнеса.

«Традиционное неприятие государством риска, чрезмерное регулирование и избыточная отчетность» [1] являются дестимуляторующими факторами для развития бизнеса. Предприятия опасаются слишком высокой ответственности за использование государственных средств. В последние годы начали конкурировать за инвестирование в стартапы различные институты развития, вследствие чего снижается качество инвестиций, повышаются их риски. Кроме того, наблюдается низкий уровень отраслевой специализации фондов с государственным участием, вследствие чего у инвесторов не всегда хватает экспертных ресурсов, что-

бы адекватно оценить потенциал предлагаемого проекта. Со стороны венчурного сообщества ключевым запросом к государству выступают «системная поддержка различных форм частных инвестиционных инициатив, стимулирование предпринимательства и формирование благоприятных условий для ведения бизнеса».

В связи с описанными проблемами можно предложить некоторые рекомендации, стимулирующие развитие венчурного рынка и инвестиционной деятельности в целом. Предлагается:

– совершенствовать форму государственных закупок научно-технической и инновационной технологической продукции на основе государственного финансирования и инвестиционных исследований;

– развивать возможности выходов венчурных инвесторов и фондов, обеспечивать привлекательные и выгодные условия инвестирования при активном участии в развитии инновационных проектов;

– облегчать налоговую нагрузку объектов частного капитала, используя налоговые льготы и гранты для проектов на ранних стадиях;

– обеспечивать эффективную реализацию государственной политики на региональном уровне. Определять регионы, обладающие наибольшим научно-техническим потенциалом и налаживать в них благоприятный инвестиционный климат для дальнейшего инновационного развития;

– обеспечивать повсеместное обучение выпускников вузов и молодых стартаперов технологическому предпринимательству, формирование акселераторов в партнерстве с соучастниками венчурной отрасли, создание дифференцированных акселерационных программ для проектов разных типов, развитие предакселерационных мероприятий с целью расширения предложения проектов;

– облегчать визовый режим для зарубежных инвесторов и квалифицированных экспертов, привлекать ведущие международные инжиниринговые корпорации, обеспечивать становление в стране института техноброкерства и формирование инфраструктуры для действенного трансфера технологий и коммерциализации прикладных исследований;

– развивать нормативную базу венчурного рынка, в том числе развивать новые механизмы финансирования по образцу других правовых систем (например, конвертируемый заем, краудинвестинг и др.), закреплять правовой статус новых инвестиционных инструментов (например, краудинвестинговых платформ) для совершенствования инновационной среды;

– принимать новые стандарты и технические регламенты, содействующие росту спроса на инновации, усовершенствовать концепции государственных закупок.

Сделаем выводы: развитие инновационной деятельности Российской Федерации во многом отстает от ведущих стран мира, однако конкурентоспособность страны активно повышается за счет перехода экономики к инновационной модели.

Основными проблемами в инновационной деятельности являются: несовершенное законодательство, отсутствие нормативно-правовой базы внедрения инноваций, повышенная налоговая нагрузка, недостаточность финансирования, сложность управления интеллектуальной собственностью, сопротивление инновациям, нехватка квалифицированных управленческих кадров, низкий спрос на инновации со стороны частных предпринимателей.

Улучшение ситуации на российском рынке инноваций возможно при соблюдении следующих важных аспектов:

– совершенствовать законодательную базу в области нематериальных активов, налоговое законодательство, инновационное законодательство;

– сконцентрировать в приоритетных областях экономики ограниченные финансовые ресурсы;

– увеличить финансовую поддержку инноваций и научных исследований;

– внедрить новые механизмы стимулирования инновационного процесса, обеспечить его коммерциализацию и возможность удовлетворить рыночный спрос;

– формулировать и законодательно закреплять государственную политику инновационного развития регионов, а также разрабатывать инновационные программы конкретных регионов с приоритетными направлениями инноваций;

– налаживать международное сотрудничество в области инноваций для привлечения иностранных инвестиций и обмена опытом;

– усовершенствовать комплекс мер по защите прав интеллектуальной собственности.

Библиографический список

1. Купричев М.А. Проблемы финансирования инновационной деятельности в России // Экономика и предпринимательство. 2013. № 3. С. 326–329.

2. Сапрыкина В. Ю., Дегтяренко Е. А. Проблемы инновационного развития Российской Федерации // Научный вестник ЮИМ. 2018. № 1.

3. Храмцова Н.А. Инвестиции и инновации: сущность, взаимодействие и роль в воспроизводственном процессе // Стратегии бизнеса. 2018. № 2 (46).

4. Шелопаева И.Ф. Анализ развития рынка инноваций в России // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. 2011. № 2-1.

5. Newman J.L. Building a creative high-performance R&D culture // Research–Technology Management. 2009. Vol. 52, № 5.

УДК369.011.42

E.N. Matvienko, I.S. Tyschenko

The living standard of the population in Russia: indicators and dynamics

Abstract. The living standard of the population is considered to be one of the main social categories.The purpose of this research is to investigate the place of Russia in the world gradation of the living standard of the population. In this researchindicators that are used in determining the standard of living are analyzed, the dynamics of changes in living standard in Russiais tracked, the current living standard in Russia is determined, indicators of living standards of the population in Russia and in some other countries are analyzed.

Keywords: living standards; standards of living; current level of living standards; quality of life; intangible indicators; tangible indicators.

The living standard of the population is considered to be one of the main social categories. The standard of living provides an assessment of the life quality of the population and is a criterion in choosing the directions and priorities of the country's financial and social political activities.Therefore, the relevance of this research is obvious.The aim of this study is to investigate the place of Russia in the world gradation of the living standard of the population

In order to achieve this goal, we have set the following objectives:

− to analyze indicators that are used in determining the standard of living;

− to track the dynamics of changes in living standard in Russia;

– to determine the current living standard in Russia;

– to compare indicators of living standards of the population in Russia and in some other countries.

The first issue to be discussed is theanalysis of indicators to determine the standard of living. Some tangible indicators are used for this purpose. The poverty level of the population is one of the most important indicators of the standard of living of the population and, therefore, is very significant for calculating the overall indicator.The standard of living, in other words, the level of well-being, reflects the degree of people's satisfaction of their financial and spiritual needs with the mass of goods and services that the state provides at a certain period of time. As a rule, the basic indicators in this case take the size of real income per person, and its ratio to the consumer basket of goods and services.The standard of living is calculated on the basis of per capita income that actually took place, and the volume of goods and services consumed.

The quality of life is also considered on the basis of intangible indicators, such as, for example, public health analysis and the state of the country's ecology, psychological comfort, etc.

These indicators illustrate how people living in a particular country, or its individual regions, are satisfied in terms of spiritual and material needs for a certain period of time.Moreover, the standard of living is not always identical with the level of well-being: the latter is a broader unit, and when calculating this indicator, both spiritual and material goods are taken into account. As a rule, a year is taken as a temporal unit

There are four gradations in the standard of living of the population: prosperity, normal living standards, poverty and beggary.

Thus, to quantify the standard of living, a system of indicators is used:

– synthetic cost indicators;

– natural indicators;
– indicators characterizing the social aspects of life;
– Human Development Index.

In order to assess the standard of living by the system of indicators social statistics applies social norms for the consumption of goods and services, wages, scholarships, pensions, benefits. These social normscharacterize the system of social guarantees of the country to its own population.

Socio-economic indicators of the living standard of the population are created on the basis of statistical data that determine the quantity, structure, key trends of application and distribution of currency incomes among individual groups of the population. In addition, other data that reflect the final result of economic and social political activity in the areas concerning the diverse nuances of the standard of living of the population are alsoused. It should be underlined thatsocio-economic indicators include average values, rates of change, coefficients of frequency, concentration, differentiation and purchasing power.

The next issue to be analyzed is tracking the dynamics of changes in living standard in Russia. Below there is the dynamics of the main indicators of living standards of the population of the Russian Federation (table 1).

Table 1

The main indicators dynamics [2]

Indicators	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
The cost of living, (rub/month)	7306.0	8050.0	9701.0	9828.0	10088.0	11163.0	12564.0
Annualchanges, %	-	+10.2	+20.5	+1.3	+2.6	+10.7	+12.6
Averageannual-changes,%	+9.7						

The number of residents with incomes below the subsistence level, mln.	15.5	16.1	19.5	19.5	19.3	18.9	20.9
Annualchanges, %	-	+3.9	+21.1	+1.0	-1.0	-2.1	+10.6
Averageannual-changes,%	+5.6						
The value of per capita income, rubles / month	25 928.2	27 766.6	30 466.6	30 747.0	31 421.6	37 493.0	49 348
Annualchanges, %	-	+7.1	+9.7	+0.9	+2.2	+19.3	+25.4
Averageannual-changes,%	+10.7						

As we can observe, throughout the entire analyzed period, there is a noticeable increase in the cost of living and per capita incomes (9.7 % and 10.7 % on average annually, respectively). This increase is the result of state social policy. Despite the active role of the state in social policy, the population with cash incomes below the subsistence level increased and only by 2017 began to decline.However, this indicator increased by 10.6 % in 2019. On average, over the analyzed period, this indicator increased by 5.6 % annually.

The focal point of our research is, certainly, to determine the current living standard in Russia. In 2019, unfortunately, throughout the country, the standard of living of the population returned to the standard of living of 2009.A return to the pre-crisis level will be possible only in the mid-2020s. According to the forecast of the analytical credit rating agency (ACRA), in 2017 the decline in income was 0.2%, and in the next three years, growth will barely exceed 1 %.

As a result of the 2014−16 crisis caused by anti-Russian sanctions and falling oil prices, poverty in Russia increased slightly and amounted to 21.7 million people at the beginning of 2016 (15.1 % of the total population). In 2016, thanks to anti-crisis measures, poverty growth was stopped and, by the end of the year, indicators of poverty fell by 300 thousand people and amounted to 21.4 million (14.6% of the total population). In addition, if we compare poverty rates in Russia and other developed countries, we will see that in the US this figure is 14.3 %, and in the EU – 17 %.

In 2017, the UN, in its 2016 report, analyzing data for 2015, for the first time officially placed Russia in the list of countries with a very high level of the Human Development Index (HDI).

Finally, in order to achieve the goal that has been set, we need to compare indicators of Russian living standard with indicators of other countries.

The United Nationsapproved some indicators of living standards in order to determine a country's rating concerning life quality (table 2).

Table 2

Indicators of living standards according to the United Nations [5]

Sphere	Indicator	Source
Health	Life expectancy (in years)	US Census Bureau
Family life	Divorce rate (per 1 thousand people), rating from 1 (few divorces) to 5 (many divorces)	UN Euromonitor
Public life	The variable takes the value 1 if the country has a high level of church attendance or union membership	World Values Survey
Material well-being	GDP per capita, Purchasing power parity	Economist Intelligence Unit
Political stability and security	Ratings of political stability and security	Economist Intelligence Unit

Climate and geography	Latitude, to distinguish between cold and hot climates	CIA World Factbook
Job security	Unemployment rate (percent)	Economist Intelligence Unit
Political freedom	Average index of political and civil freedom. Scale from 1 (completely free) to 7 (not free)	Freedom House
Gender Equality	Measured by dividing the average salary of men by the salary of women	UNDP Human Development Report

In order to compare indicators that shows living standards in different countries,we have chosen three the most significant indicators:Human Development Index (HDI), GDP per capita and Minimum wage per month. These indicators were grouped in a table below (table 3).

Table 3

The economic indicators of the economy of Russia and other countries in 2018

Indicators	Russia	USA	China	Japan	Germany	United Kingdom
HumanDevelopmentIndex	0.804	0.920	0.752	0.909	0.936	0.922
GDP percapita ($US)	29267.00	62606.00	18110.00	44227.00	52559.00	45705.00
Minimum wage per month ($US)	171.9	1160.0	753.8	1272.0	1818.5	1634.6

Sociological studies conducted in 2018 by the United Nations put the Russian Federation in 49th place in the world in standards of living (from 189 countries). For comparison: Belarus was in 53rd place, and Ukraine – in the 88th. It should be noted that a couple of years ago the country was almost 10 points lower. At the same time, it is difficult to objectively evaluate only

economic indicators, since the rating was compiled on the basis of many criteria. The Russians are especially satisfied with the perfect education system that exists in Russia, and dissatisfaction is with the situation with freedom of expression. The first three lines of the world ranking are firmly occupied by residents of Norway, Switzerland and Australia.

It should be noted that the state of regional budgets of various levels directly affects the welfare of residents [3, p. 395]. Budget expenditures,including maintaining a decent standard of living of the population, education and culture, healthcare, etc,depend on the amount of collected revenues. Currently, the so-called cluster approach to regions innovative development is implemented quite rapidly in the economy to increase the competitiveness of the regions and the country as a whole [1, p. 15]. In particular, strategies for the development such territorial clusters, as recreational tourism, business, scientific potentialin the regions are being created [4, p. 96].

Conclusion

Thus, having examined all the above issues, it can be stated that the life level of the population of the Russian Federation is regularly changing. However, if you look at the tendencies of this change, you will notice a considerable decrease in the standard of living of the population of the Russian Federation in recent years. The study of changes in the living standards of the population of the Russian Federation in recent years has demonstrated that maintaining the low living standards of the majority of the population blocks the country's economic development, worsens its socio-political situation. Social policy in the Russian Federation remains passive and not adequate to the current acute situation. A growing number of citizens and socio-political forces are in favor of changing the course of socio-economic transformations in the state.

The standard of living in Russia still has room to grow. To achieve further improvements in life, the Russians need to increase labor efficiency, create and occupy highly paid jobs, develop the domestic market and import substitution, actively fight against excessive alcohol consumption and other bad habits, join a healthy lifestyle and revive family values.

References

1. Alieva K.U., HekaloO.U. Statistikainnovacijvlogistike ikonkurentosposobnost'Rossii // V sbornike: My prodolzhaem tradicii rossijskoj statistiki sbornik dokladov Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii «I Otkrytyj rossijskij statisticheskij kongress». Rossijskaya associaciya statistikov, Federal'naya sluzhba gosudarstvennoj statistiki Rossijskoj Federacii, Novosibirskij gosudarstvennyj universitet ekonomiki i upravleniya "NINH". 2016. S. 13−18.

2. Federal'nayasluzhbagosudarstvennojstatistikiRoss ii (Rosstat) [Elektronnyjresurs] URL : ttp://www.gks.ru (data obrashcheniya: 16.05.20190).

3. Hekalo O.U. Analiz nalogovyh postuplenij v byudzhet regiona // Aktual'nye voprosy ekonomiki i upravleniya na sovremennom etape razvitiya obshchestva sbornik dokladov po itogam V Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj internet-konferencii. Tula, 2019. S. 395−398.

4. Hekalo O.U., Krivosheina U. V. Razvitie turisticheskogo biznesa v Rossii//V sbornike: Ekonomika i upravlenie v XXI veke: strategiiustojchivogorazvitiyasbornikstatejpobeditelej II Mezhdunarodnojnauchno-prakticheskojkonferencii. 2017. S. 94−96.

5. 2018 Statistical Update / Human Development Indices and Indicators / United Nations.

УДК 338.2(476)+316.42(476)

Д.Н. Швайба (Белоруссия)

ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОРНО-ХИМИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА

Аннотация. Функционирование горно-химического комплекса связано с процессами, которые готовы генерировать всевозможные по сути опасности. При этом дефиниция социально-экономической безопасности горно-химического комплекса, представленная нами в статье, разрешила квалифицировать очертание и основы системного строения (методологических, методических, операционных), метод декомпозиции элементного состава.

Ключевые слова: социально-экономическая защищенность, государство, общество, предприятие, работник.

D. N. Shvaiba (Belarus)

FORMATION OF THE SYSTEM OF SOCIO-ECONOMIC SECURITY OF MINING AND CHEMICAL COMPLEX

Abstract. The functioning of the mining and chemical complex is associated with processes that are ready to generate all sorts of dangers in fact. At the same time, the definition of socio-economic security of the mining and chemical complex, presented in the article, allowed us to qualify the outline and foundations of the system structure (methodological, methodical, operational), the method of decomposition of the elemental composition.

Keywords: socio-economic security; the government; society; enterprise; employee.

Отдельные ученые определяют этап для беспристрастной оценки опасностей социально-экономического характера до 20 лет [1, с. 16]. В соответствии с этим задачи по их предотвращению относятся к стратегическим. Это разъясняется тем, что информация, применяемая для исследования вероятных опасностей, неполная и определить ее достоверность, как правило, непросто. При этом осуществление вероятных опасностей обосновано обилием очевидных и неявных моментов, композиция коих формируется случайно. В связи с тем что источники опасностей имеют все шансы приобретать как субъективный так и объективный характер, данные заключения лежат в плоскости стратегических задач обеспечения социально-экономической безопасности [2, с. 4]. От влияния горно-химического комплекса на функционирование всей экономики Республики Беларусь во многом будет зависеть суть отношений страны и хозяйствующих субъектов горно-химического комплекса.

Основываясь на критериях для реализации свойства защищенности хозсистемы, положениях подхода функциональности в части ориентиров социального становления и итогов обеспечения социально-экономической безопасности, предлагаем перераспределение задач обеспечения социально-экономической безопасности горно-химического комплекса. Разрешение тактических и стратегических задач обеспечения социально-экономической безопасности связано с потребностью разработки соответственной методологической базы. Образовавшиеся методологические подходы содержат положения, которые логично применить для формирования системы. Вместе с тем ни один из них нельзя считать интегрирующим. Вследствие этого предлагается авторский подход, который определит закономерную базу структуры обеспечивания социально-экономической безопасности горно-химического комплекса. Сущность подхода

будет заключаться в осуществлении деления между предметной и объектной областями социально-экономической безопасности, при этом выдвигается условие результативности механизма обеспечивания социально-экономической безопасности. Для этого принципиально уточнить понятие социально-экономической безопасности по отношению к специфичности горно-химического комплекса.

В согласовании с предложенным определением нами разработана структурно-логическая схема формирования системы обеспечивания социально-экономической безопасности горно-химического комплекса. Ориентиры структурирования элементной базы обеспечения социально-экономической безопасности ориентируются по направленности приоритетных финансово-экономических интересов, потому что они формируют логику межэлементного взаимодействия в финансово-экономической системе общества [3].

Классификация данных интересов и тестирование соотнесения с объектами защиты показывают, что при условии согласования с целями социального становления они имеют все шансы быть применены в качестве стратегических и тактических ориентиров обеспечения социально-экономической безопасности. Данный выбор подтверждается тем, что в программных документах социально-экономического становления Республики Беларусь стратегические ориентиры формулируются сообразно принимаемой социумом идее защиты государственных интересов.

В целом методология формирования системы обеспечения социально-экономической безопасности горно-химического комплекса подразумевает формулирование основ, которые отображают его системные качества и особенности критериев функционирования. Итоги изучения проблемы показали, что нужные для соответствующего системного строения основы имеет смысл реализовывать в согласова-

нии с их приоритетностью: методологические (общие) – методические (специальные) – операционные (специализированные). Предложенные основы сформулированы на базе анализа положений законодательных актов [4].

Сформулированные основы нацелены на придание создаваемой системе надлежащих качеств. В первую очередь свойство эмержентности, которое гарантирует императив защищенности государственных социально-экономических интересов. Во-вторых, многообразие, потребность которого происходит из индивидуальностей многоаспектной структуры горно-химического комплекса и множественности разновидностей деятельности в ее среде. В-третьих, самореферентная (операционные) замкнутость, обусловленная системной целостностью горно-химического комплекса и его возможностью сравнительно автономно функционировать. Это выражается при помощи данных финансово-экономической независимости. Но определенная доля ресурсного и денежного обеспечения функциональной способности складывается при помощи механизма взаимодействия с наружной средой. Чем лучше реализуется взаимодействие, тем вероятнее появление финансово-экономической зависимости. Таким образом, принцип самореферентной замкнутости отображает одну из частей оценки обстоятельств устойчивого развития горно-химического комплекса – симметричность интерпретации наружных и внутренних процессов – «зависимость – независимость».

Операционные основы дополняют функциональную специфику системы обеспечения социально-экономической безопасности при помощи формирования определенной организационной базы. Среди них можно выделить следующие: моделирования, допускающего многовариантность эскалации неблагоприятных явлений в горно-химическом комплексе и методик ее оценки; инструментальной помо-

щи, учитывающей надобность инструментального многообразия для реализации функций обороны в изменяющихся критериях (среды функционирования горно-химического комплекса, его структуры и состояния межэлементных связей); функциональной согласованности как потребности соотношения целей обеспечения социально-экономической безопасности горно-химического комплекса с задачами и ценностями становления горно-химического комплекса страны, которые зафиксированы в программных документах государства.

Воспроизводимость задач социально-экономической безопасности горно-химического комплекса обоснована обилием явлений и процессов, которые сопутствуют становлению горно-химического комплекса. Их свойства формируют предмет исследовательской задачи – обнаружить предвестники формирования и расширения контура социально-экономической безопасности горно-химического комплекса Республики Беларусь. Разрешение задачи предлагается реализовать следующим образом. В первую очередь отметить похожие трудности обеспечения социально-экономической безопасности в государствах, сравнимых по целям промышленного становления и методикам их реализации (общие проблемы), и своеобразные трудности, обусловленные внутренними страновыми критериями [5].

Предпосылки появления обобщенных задач объяснены учеными, изучающими процессы финансово-экономического развития и становления человеческого потенциала. Во многом эти предпосылки связаны с закономерным влечением развивающихся государств к уменьшению «разрыва» в величине ВВП по отношению к развитым государствам, что реализуется в лимитировании внутреннего потребления, стимулировании увеличения валовых характеристик и притока в страну зарубежных инвестиций, вызывая боль-

шое количество противоречий в сфере промышленности. Их решение, как правило, выше способности системы защиты горно-химического комплекса страны и предполагает вмешательство систем большего уровня. На присутствие своеобразных задач обращают внимание исследователи, осуществляющие научный поиск действенных методик формирования и реализации политики в промышленности.

Для установления обобщенных задач социально-экономической безопасности предлагается нижеследующий методический подход к оценке данных промышленного подъема отдельных государств:

− выбрать похожие с Республикой Беларусь по социально-экономическим чертам страны;

− сопоставить показатель ВВП на душу населения с показателями общественного благополучия;

− результат сравнения трактуется по условию: в случае если свойства финансово-экономического подъема государств, относимые к 1-му уровню, не отвечают показателям их общественного благополучия и прогресса, то это показывает на присутствие задач в сфере государственных интересов.

Изучение опыта маленьких государств, демонстрирующих динамику финансово-экономического подъема, проведенного на базе предложенного методического подхода, демонстрирует, что подъем количественных макроэкономических характеристик не всякий раз вызывает такой же прогресс в общественном развитии. Вывод сформирован на итогах анализа динамики макроэкономических характеристик Таиланда и Малайзии, имеющих схожие с Республикой Беларусь социально-экономические показатели (статусную характеристику развивающейся страны; показатель ВВП на душу населения, ресурсный потенциал и др.). В данных государствах на протяжении 80-х годов XX века потребление

на душу населения понизилось с 34 до 7 %. Обобщенный итог их промышленной политики, направленной на стимулирование оперативного становления непосредственно горно-химического комплекса страны, выражается в подъеме макроэкономических характеристик. Но достигнутая положительная динамика только в некоторой степени сказалась на характеристике общественного благополучия. Объяснить это можно тем, что получаемые социумом блага, как итог финансово-экономического подъема, не в полном объеме направляются на цели потребления и общественного становления на таком же периоде (часть благ сохраняется или же инвестируется в будущем). Во-первых, имеет место разрыв во времени между получением благ социумом и их потреблением для общественного становления. Во-вторых, на цели потребления применяется только доля благ, а остальная инвестируется или же сохраняется после получения данных благ. Вследствие этого прогрессивные конфигурации значений характеристик общественного становления за краткий отрезок времени в лучшем случае не меняются.

Данные таблицы показывают, что в развивающихся государствах имеется несоответствие значения общественного становления темпам финансово-экономического подъема. Это главное противоречие, которое вызывает одинаковые трудности обеспечения социально-экономической безопасности в различных государствах. В частности, индекс изменения валового внутреннего продукта (ВВП) на душу населения в анализируемых государствах (Малайзия и Таиланд) считается достаточно большим, а показатель индекса становления социального потенциала не меняется.

Таким образом, сохраняющийся «разрыв» в величине размера ВВП разных государств выдвигает проблему разработки свежих методик защиты конкурентного превосходства в горно-химическом комплексе.

Полученные итоги дают возможность сделать вывод, что однообразие проблематики социально-экономической безопасности горно-химического комплекса развивающихся государств заключается в нижеследующем. Основная масса очевидных опасностей вызывается схожими основаниями: сохранением межстранового «разрыва» в итогах финансово-экономического роста, промышленной политикой, направленной на лимитирование внутреннего потребления и интенсивное вовлечение зарубежных инвестиций для целей модернизации экономики страны, несоответствием показателя уровня жизни населения темпам финансово-экономического развития. Не считая общеэкономических задач, очертание социально-экономической безопасности может формировать трудности, решение коих лежит в плоскости выбора приоритетных секторов экономики и финансово-экономических интересов. На это нацелены почти все исследования. Дело в том, что задача ускоренного промышленного подъема разрешается методом оказания помощи развитию приоритетных секторов экономики, которые дают возможность применить конкурентоспособные преимущества горно-химического комплекса страны. Динамика приоритетных секторов экономики связана с уровнем конкурентоспособности их продукции: чем больше степень конкурентоспособности, тем скорее достигается индустриальный подъем. Глобальный (высший) уровень конкурентоспособности продукции определяется ее возможностью быть реализованной на мировом рынке. Исходя из этого, выбор массива приоритетных секторов экономики предопределен двумя причинами: конкурентоспособностью продукции и экспортным потенциалом конкретного сектора. В соответствии с этим сформулированные в программных документах по социально-экономическому развитию государства приоритетные финансово-экономические интересы

отображают обеспечивающие реализацию указанных моментов.

Библиографический список

1. Shvaiba D. Forecasting of socio-economic security indicators by means of exponential smoothing // Бюллетень науки и практики. 2019. Т. 5, № 3. С. 241−249. DOI: https://doi.org/10.33619/2414-2948/40/30

2. Молчан А.С., Байкенич В.Е., А.Д. Болгарская. Влияние бедности и малообеспеченности граждан на экономическую безопасность государства // Концепт. 2015. № 2. С. 11–15.

3. Maruyama M. The second cybernetics: deviation-amplifying mutual causal processes // Amer. Scientist. 1963. Vol. 5, № 2. P. 164–179.

4. Robert, F.S. Signed diagraphs and the growing demand for energy // Environment a. Planning. 1971. Vol. 3. P. 395–410.

5. Shvaiba D. Introduction of the method of harmonic weights and integrated economic and statistical calculations in the analysis of socio-economic security // Бюллетень науки и практики. 2019. Т. 5, № 3. С. 250−261. DOI: https://doi.org/10.33619/2414-2948/40/31

УДК 338

E.A. Besedina, V.P. Schultz

Impact of coronavirus on China's economy in the short and long term

Abstract. This article considers the impact of coronavirus, a new disease found in China, on the economy of the country. The author presents the reaction of the main economic entities of the Chinese economy to the problem. Also possible prospects for further development of this problem both within the country and on the world market are presented.

Keywords: coronavirus consequences, Chinese economy, development prospects.

One of the most discussed issue since the beginning of 2020 has been the spread of viral pneumonia from China. In the early December 2019, there were reports of the first cases in the Chinese city of Wuhan. The cause was a virus that belongs to the coronavirus family. The new microorganism was very dangerous. Just a month after the first infected person was discovered, several thousand people were already ill. Currently, the virus has crossed the borders of China attacking other countries. So it becomes a "headache" for the entire world community. This epidemic could have a serious impact on the economy of the country and the world as a whole. So the subject of this report is to explore this hot topic in more detail [1].

First of all, it should be noted that the impact of this disease on the economy will be determined by the success and effectiveness of measures to prevent and control the spread of the virus. It should be highlighted, that this influence is gradual, temporary

and will not change the basic foundations of the development of the Chinese economy in the long term.

Domestic problems of China mainly affect the sphere of public consumption. This is especially true for industries such as transport and tourism services, catering, hospitality and entertainment. This is because consumers try to avoid public places in order to reduce the likelihood of infection. This situation may be exacerbated by travel restrictions. Since these segments are viewed primarily as luxury items, rather than as a first necessity, consumers are unlikely to be able to compensate for falling demand in this area by spending more money elsewhere. Such a situation in the Chinese economy will lead to a decrease in the level of total consumption. An important factor aggravating the situation is also the strategic role of Wuhan, where the source of infection is located, in the country's transport network.

Moreover, a drop in aggregate demand will negatively affect the productivity of national companies whose capital expenditure plans are very sensitive to demand expectations. Therefore, a prolonged decline in consumption may affect investment in expanding production [2]. Stock exchanges in Hong Kong, Shanghai and Shenzhen also reacted to the virus. In January, there were declines in sales of many securities and falls in their rates. So to avoid panic, these stock exchanges were temporarily closed[3]. Thus, that the greater impact the coronavirus has on consumption, the more severe consequences are faced by the main economic entities.

The situation in the oil market is also getting worse.China is the world's biggest oil importer. With coronavirus hitting manufacturing and travel, the International Energy Agency (IEA) has predicted the first drop in global oil demand in a decade. "Global oil demand has been hit hard by the novel coronavirus and the widespread shutdown of China's economy. Demand is

now expected to fall by 435,000 barrels year-on-year in the first quarter of 2020, the first quarterly contraction in more than 10 years," the IEA said in its latest monthly report [4].

The virus began to have a distinct downward effect on the Chinese yuan. Over five months, there was a smooth increase of the yuan against the dollar, and since middle of January, there has been a reversal of the trend. The Chinese currency weakened sharply, breaking the key level of 7 yuan per dollar. A further weakening of the yuan is predicted, and Chinese experts call it the result of the coronavirus [2].

It should be taken into account that the main areas of the pneumonia outbreak account for a small share of the national economy of the PRC. They are concentrated in Wuhan and its environs in Hubei province, whose total contribution last year was only 4.65% of the total size of the country's economy. However, due to the large impact of the epidemic on human flows and logistics throughout the country, extended holidays in most provinces, regions and cities may have a negative impact on the economy of other regions.

An important point is that the world economy, according to the Fitch rating agency, may lose from 0.5% to 0.8% of GDP, which is equivalent to 4-6 trillion dollars. However, these estimates are based on the assumption that the virus epidemic will not spread beyond the country's borders. In the case of a virus attack other countries can start a full-blown economic and financial crisis. These events are reminiscent of the story of avian flu (the SARS), an epidemic that began in 2003 and almost triggered a global economic crisis. [2] On the other hand, China became an integral part of the global business after the SARS outbreak. It has grown into a global factory that produces products like iPhone and stimulates demand for minerals like oil and copper. In 2003, the Chinese economy

accounted for about 4% of world GDP; it now accounts for 16% of world production [5].

Summing up, today China is facing a lot of pressure due to the downward trend of economic growth, so the international trade and investment climate remains very difficult. This situation is the outcome of the outbreak of the coronavirus. Despite various state measures, the negative impact of the epidemic on the economy in the first quarter may still be significant. This will be especially evident in traditional service industries such as transport, tourism, the business of various shops, restaurants, hotels, as well as in the fields of entertainment and sports. The world economy may be also affected as a result of the weakening of China's trade and economic ties with the rest of the world. Of course, much will depend on the extent of the virus's spread outside of China.However, economists say that the current level of disorganization is manageable. If the epidemic is fully brought under control in the first quarter of this year, the number of new cases of coronavirus will start to slow, China's factories will resume soon. As the result there will be a fleeting tap for the Chinese economy in the first quarter and a little dent in global growth. Nevertheless, if the virus continues to spread, the economic damage willinevitably worsen.

Библиографический список

1. Беседина Е.А. К вопросу о предпринимательском университете (на примере Сибирского государственного университета путей сообщения) // Наука. Университет: сб. 2016. С. 59−62.

2. Катасонов В. О влиянии коронавируса на экономику и отношения Китай – США [Электронный ресурс]. URL: (дата обращения: 18.02.2020).

3. Цегоев В. Рыночный страх: почему ситуация с коронавирусом в Китае вызвала панику на мировых фондовых

биржах [Электронный ресурс]. URL: https://russian.rt.com/business/article/712668-koronavirus-birzhi-obval (дата обращения: 19.02.2020).

4. Hutt R. The economic effects of the COVID-19 coronavirus around the world [Электронный ресурс]. URL: https://www.weforum.org/agenda/2020/02/coronavirus-economic-effects-global-economy-trade-travel/ (дата обращения: 20.02.2020).

5. Riley C. The coronavirus is already hurting the world economy. Here's why it could get really scary[Электронный ресурс]. URL: https://edition.cnn.com/2020/02/08/business/coronavirus-global-economy/index.html (дата обращения 20.02.2020).

УДК 330.3

Н.В. Бовкун, Т.Ю. Мишарина

Оценка развития транспортной инфраструктуры и рынка услуг автомобильного транспорта в Архангельской области

Аннотация. В статье рассматривается состояние развития транспортной инфраструктуры в Архангельской области, проводится оценка уровня развития рынка транспортных услуг автомобильного транспорта в регионе и обобщаются факторы его роста и развития в Архангельской области.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг, транспортная инфраструктура, Архангельская область, экономика транспорта.

N.V. Bovkun, T.Yu.Misharina

Assessment of the development of transport infrastructure and the market for road transport services in the Arkhangelsk region

Abstract. The article examines the state of transport infrastructure development in the Arkhangelsk region, assesses the level of development of the market for road transport services in the region and summarizes the factors of its growth and development in the Arkhangelsk region.

Keywords: transport market, transport infrastructure, the Arkhangelsk region, the economy of transport.

По динамике промышленного производства Архангельская область в 2018 году вошла в пятерку лучших регионов

России. Наиболее заметно это в целлюлозно-бумажной, добывающей и судостроительной отраслях. Большая часть территории Архангельской области является районами Крайнего Севера. Остальная территория области − это территории, приравненные к районам Крайнего Севера. Доступное и качественное транспортное сообщение – это главная цель развития региона. Организация транспортной системы, обеспечивающей пространственную связанность Архангельской области, а также транспортную связь с другими регионами России и зарубежьем, достижение быстрого и бесперебойного транспортного сообщения в условиях Крайнего Севера способствуют созданию комфортных условий для местных жителей и гостей области, росту торговли и деловых контактов компаний. В табл.1 представлены данные, характеризующие динамику развития транспортной инфраструктуры Архангельской области за период 2013−2018 годов.

Таблица 1

Динамика развития транспортной инфраструктуры Архангельской области в 2013−2018 годах

Годы	Протяженность железнодорожных путей, тыс. км		Протяженность автомобильных дорог общего пользования, тыс. км		Протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судового хода, тыс. км		Количество гражданских аэропортов и аэродромов, шт.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Арх. область	РФ	Арх. область	РФ	Арх. область	РФ	Арх. область	РФ
2013	1,76	85,62	19,14	1396,49	2,17	48,87	2	297

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2014	1,76	86,25	19,14	1451,25	2,17	48,83	2	264
2015	1,76	86,25	19,14	1480,53	2,17	49,01	2	238
2016	1,76	86,36	19,79	1498,49	2,05	49,06	2	238
2017	1,76	86,53	19,82	1507,79	2,05	49,96	2	229
2018	1,76	86,61	19,99	1531,47	2,05	49,96	2	227

Источник: составлено автором по материалам Росстата.

На основании данных табл. 1 можно рассчитать долю транспортной инфраструктуры региона в общем объеме транспортной инфраструктуры (ТИ) в целом по РФ.

Доля_ТИ_Архангельской области_протяженность ж/д:

$$\text{пути} = \frac{\textit{ТИ протяженность ж/д пути Архангельской области}}{\textit{ТИ протяженность ж/д пути в РФ}} * 100\,\% = \frac{1,76}{86,61} * 100\,\% = 2\,\%.$$

Доля транспортной инфраструктуры Архангельской области в общем объеме транспортной инфраструктуры такого типа в целом по РФ низкая.

Плотность_ж/д_Архангельской области:

$$= \frac{\textit{Протяженность ЖД путей Архангельской области}}{\textit{Площадь Архангельской области}} = \frac{1,76}{413,1} = 0,00426 \text{ км}$$

на км^2, или 4,26 км на 1000 км^2.

Средняя плотность железных дорог в РФ составляет 50 км на 1000 км² территории. Сравнивая с показателями по Архангельской области, можно сделать вывод, что железнодорожная сеть в Архангельской области развита на невысоком уровне.

Автомобильный транспорт – основной вид транспорта в Архангельской области для осуществления пассажирских перевозок.

Доля_ ТИ_ Архангельской области_протяженность автомобильных дорог:

$$=\frac{ТИ\ протяженность\ авт.\ дорог\ Архан\ обл-ти}{ТИ\ протяженность\ авт.\ дорог\ пути\ в\ РФ}*100\ \% = \frac{19,99}{1531,47} * 100\ \% = 1,30\ \%.$$

Доля данного вида транспортной инфраструктуры – автомобильных дорог, в общем объеме такого типа транспортной инфраструктуры в целом РФ низкая.

Плотность_автомобильных дорог_ Архангельской области:

$$=\frac{Протяженность\ авт.\ дорог\ Архангельской\ области}{Площадь\ Архангельской\ области} = \frac{19,99}{413,1} = 0,04839 \text{ км на км}^2,$$

или 48,39 км на 1000 км^2.

Средняя плотность автомобильных дорог в РФ составляет 7,3 км на 1000 км^2 территории. Сравнивая с показателями по Архангельской области, можно сделать вывод, что дорожная сеть в Архангельской области развита на достаточно высоком уровне.

Водная транспортная система Архангельской области состоит из бассейна Северной Двины, Вычегды, Ваги, Пинеги, Онеги, Мезень, Кулыи бассейна Белого моря.

Доля_ ТИ_ Архангельской области_ протяженность водных путей:

$$=\frac{ТИ\ протяженность\ водных\ путей\ Архангельской\ области}{ТИ\ протяженность\ водных\ путей\ в\ РФ}*100\ \% = \frac{2,06}{49,97} * 100\ \% = 4,12\ \%.$$

Расчет доли данного вида транспортной инфраструктуры в Архангельской области в общем объеме такого типа транспортной инфраструктуры в целом РФ показал ее низкий уровень.

Базовыми аэродромами Архангельской области являются аэропорт «Талаги» и аэропорт «Васьково».

Доля_ ТИ_ Архангельской области_количествово аэропортов:

$$=\frac{ТИ\ кол{-}во\ аэропортов\ Архангельской\ области}{ТИ\ кол{-}во\ аэропортов\ в\ РФ}*100\ \% = \frac{2}{227} * 100\ \% = 0{,}88\ \%\ .$$

Доля данного вида транспортной инфраструктуры в Архангельской области в общем объеме такого типа транспортной инфраструктуры в целом РФ также низкая.

В Архангельске, согласно данным табл. 2, пассажирский транспорт представлен четырьмя организациями с общим объемом выполненных работ более 77,5 млн руб. Организации занимают разную долю рынка. Основной объем оказываемых на рынке услуг реализуют ООО «АП «АТТ» и МУП «АПАП-3».

Таблица 2

Данные о предприятиях Архангельской области, основная деятельность которых прочий сухопутный транспорт по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам (ОКВЭД 49.31.2)

Организация	Выручка, млн руб.					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ООО «Автотранспортное предприятие № 1»	1,4	0,9	0,4	0,1	0	0
ООО «АП «АТТ»	32,0	36,0	32,0	32,0	41,0	11,0
МУП «АПАП-3»	11,0	23,0	29,0	28,0	26,0	31,0
ООО «Новодвинские перевозки»	31,0	20,0	0	0	38,0	41,0
Итого	75,4	79,9	61,4	60,1	105,0	83,0

Источник: составлено автором по материалам Руспрофайла.

Опираясь на данные табл. 2, можно составить обобщенные данные по транспортным организациям Архангельской области за период 2013–2018 годов, что приведено в табл. 3.

Таблица 3

Выручка основных транспортных предприятий Архангельской области и доля организаций на рынке услуг за период 2013–2018 годов

Организация	Выручка за период 2013–2018 гг., млн руб.	Доля организации на рынке услуг за период 2013–2018 гг., %
ООО «Автотранспортное предприятие № 1»	2,8	1,0
ООО «АП «АТТ»	184,0	40,0
МУП «АПАП-3»	148,0	32,0
ООО «Новодвинские перевозки»	130,0	27,0
Итого	464,8	100,0

Источник: составлено автором по материалам Руспрофайла.

Индекс Херфиндаля, или Индекс Херфиндаля – Хиршмана используется для оценки степени монополизации отрасли, вычисляется как сумма квадратов долей продаж каждой фирмы в отрасли: $HHI = S^2_1 + S^2_2 + ... + S^2_n$, где S – доля выручки в общем объеме выручки на рынке услуг, n – количество организаций в отрасли.

Используя данные табл. 3, рассчитаем Индекс Херфиндаля для основных транспортных предприятий Архангельской области: $HHI = 1^2 + 40^2 + 32^2 + 28^2 = 3409$. Поскольку

HHI >2000, то данный рынок относится к высококонцентрированным рынкам.

Количество предприятий, реализующих услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом общего пользования, составляет 4 единицы. Всего количество предприятий, осуществляющих перевозку по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам (ОКВЭД 49.31.2), в стране зарегистрировано 4124, следовательно, организации города Архангельска, осуществляющие пассажирские перевозки, составляют 0,09 % от общероссийского количества. Всего в Архангельской области зарегистрировано за 2018 год 2583 автобуса.

Одновременно с этим отметим, что в Архангельской области за рассматриваемый период, с 2013 по 2018 год, темп роста пассажирских тарифов был выше, чем в среднем по РФ. Можно сделать вывод, что состояние локального рынка услуг по перевозке пассажиров в Архангельске и уровень цен, сложившийся на нем, не способствуют росту пассажирских перевозок. Рост тарифов приводит к снижению пассажиропотока и, как следствие, в условиях кризиса и увеличения тарифов предприятия не в состоянии обеспечить рост выручки, что приводит к банкротству и последующему закрытию предприятий.

Проанализировав зависимость количества перевезенных пассажиров от размера установленных тарифов, можно составить график зависимости числа перевезенных пассажиров от индексов тарифов на пассажирские перевозки, что представлено на рисунке.

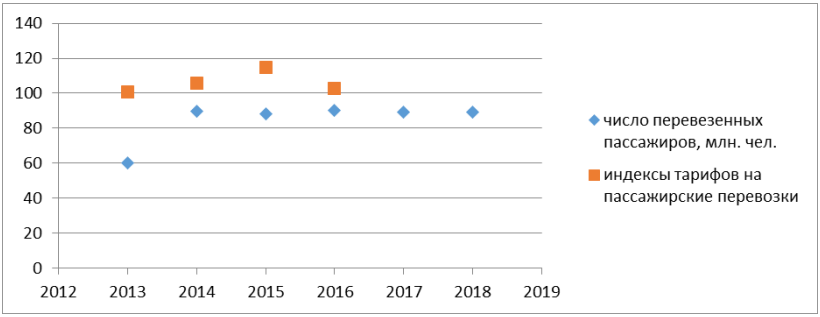


Рис. График зависимости числа перевезенных пассажиров от индексов тарифов на пассажирские перевозки в Архангельской области на период 2013–2018 гг.

По данным графика, можно говорить о прямой зависимости между количеством перевезенных пассажиров и изменением тарифов на перевозки. Та, в кризисный 2015 год в Архангельской области произошло максимальное увеличение тарифа и, как закономерное следствие, снижение пассажиропотока.

К числу основных причин ухудшения развития отрасли пассажирских перевозок в Архангельской области можно отнести следующие факторы.

1. Опережение роста тарифов роста доходов населения, в результате чего произошло снижение пассажиропотока, уменьшение доходов перевозчиков и наращивание объемов бюджетного финансирования.

2. Недостаточная степень освоенности Архангельской области, которая характеризуется следующими факторами:

– неравномерное распределение по территории населения и производственных мощностей;

– большая удаленность населенных пунктов друг от друга;

– наличие большого числа малонаселенных пунктов на большом удалении от основных транспортных магистралей;

– наличие на территории региона труднодоступных районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей.

3. Критический износ основных производственных фондов транспорта.

Анализируя поселенческую и промышленную структуры региона, можно сделать вывод, что в целом ряде районов Архангельской области автомобильному транспорту нет альтернативы.

Автомобильный транспорт для региона является жизненно необходимой и подчас безальтернативной основой обеспечения жизнедеятельности людей. Транспортное обеспечение производственной логистики бизнеса, розничная торговля, перевозка дорогостоящих и срочных грузов на малые и средние расстояния, пассажирские перевозки – это именно те сектора экономики, на развитие которых ориентирована экономическая политика России. Таким образом, эффективность развития автотранспорта в регионе во многом определяется эффективностью и темпами реализации экономических реформ, а сдерживание развития автомобильного транспорта, в определенной степени равнозначно торможению экономического развития и структурных преобразований в регионе.

Проанализировав динамику развития автомобильного транспорта, в среднесрочной перспективе в Архангельской области можно ожидать повышения конкурентоспособности автоперевозчиков на внутреннем рынке транспортных услуг, в том числе за счет повышения эффективности функционирования предприятий автотранспорта, повышения качества транспортных услуг, лучшего использования данных мониторинга потребительского спроса, реализации государственных программ развития региона.

Библиографический список

1. Стратегия социально-экономического развития Архангельской области до 2030 года. Распоряжение администрации Архангельской области от 16 декабря 2008 года № 278-ра/48.

2. Государственная программа «Развитие транспортной системы Архангельской области (2014–2020 годы)». Постановление правительства Архангельской области от 8 октября 2013 г. № 463.

УДК 330.3

Н.В. Бовкун, А.А. Горчаков

Исследование взаимосвязи безопасности дорожного движения и поведения водителя в момент управления транспортным средством как фактора экономической безопасности региона

Аннотация. В рамках статьи авторами рассматривается вопрос определения характера взаимосвязи безопасности дорожного движения и факторов, влияющих на внимание водителей, в том числе такого фактора, как использование водителем мобильного телефона во время управления транспортным средством.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, экономика транспорта, экономическая безопасность.

N.V. Bovkun, A.A. Gorchakov

Study of the relationship between road safety and driver behavior when driving a vehicle as a factor of economic security in the region

Abstract. In the article, the authors consider the issue of determining the nature of the relationship between road safety and factors that affect the attention of drivers, including such factors as the use of a mobile phone by a driver while driving a vehicle.

Keywords: road safety, transport Economics, economic security.

На протяжении многих лет особый интерес у исследователей вызывает вопрос исследования факторов, влияющих

на поведения водителя в момент управления им транспортным средством. Исследованием данной проблемы занимались В.Ф. Бабков, Я.В. Васильев, П.А. Пегин [1; 2; 3]. Ими было изучено влияние таких факторов, как превышение допустимой скорости, несоответствие скорости конкретным условиям, алкогольное и другие виды опьянения, погодные условия, состояние проезжей части, на поведение водителей. Мобильные телефоны стали неотъемлемой частью жизни современного человека, который активно использует их повсеместно, но если мобильный телефон оказывается в руках у водителя в процессе управления им транспортным средством, то из средства связи он превращается в источник повышенной опасности. Государство, понимая это, накладывает на водителей, разговаривающих по телефону во время управления автомобилем, штраф. Однако до сих пор остается не до конца изученным характер взаимосвязи безопасности дорожного движения и факторов, влияющих на внимание водителей, в том числе такого фактора, как использование водителем мобильного телефона во время управления транспортным средством. При этом необходимо понимать, что у ДТП есть косвенные последствия, наносящие урон не только жизни и здоровью граждан, но и экономике страны. Все это определяет актуальность проводимого исследования по заданной теме.

Объектом данного исследования является поведение водителя в момент управления им транспортным средством с одновременным использованием мобильного телефона. Исследование проводилось на территории Санкт-Петербурга. Предметом данного исследования является взаимосвязь безопасности дорожного движения и поведения водителя в момент управления транспортным средством как фактор экономической безопасности региона.

В Российской Федерации в соответствии с нормами действующего законодательства непосредственно во время

управления транспортным средством (далее – УТС) водитель имеет право разговаривать по телефону, если к нему подключена гарнитура или включена громкая связь. Допускается использование любого вида гарнитуры, как проводной, так и беспроводной. Если автомобиль не движется, а стоит, например, в пробке, на светофоре, на парковке и т.д., то разговор по телефону можно вести, держа его в руках, то есть любой продолжительный, в том числе краткосрочный, контакт с телефоном в целях выполнения какой-то операции, разрешен во время стоянки (остановки) транспортного средства.

Запрет на использование мобильного телефона во время управления транспортным средством (ТС), подтверждающим опасность его использования в подобных ситуациях, закреплен в ряде нормативных актах Российской Федерации: Правила дорожного движения (ПДД), утвержденные Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 13.02.2018), «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступ. в силу с 18.03.2018), где в пункте 2.7 запрещается водителям пользоваться во время езды телефоном, если он не оборудован специальным устройством (гарнитурой), позволяющим разговаривать дистанционно, не держа телефон в руках, а также Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) в статье 12.36 предусматривает наложение штрафа на водителя, который разговаривает по телефону при управлении автомобилем, в размере 1500 рублей. Стоит учесть, что согласно новым правилам многие нарушители могут уменьшить сумму подлежащего к уплате штрафа на 50 % при оплате его через Госуслуги в первые 20 дней после вынесения постановления.

Показатели состояния безопасности дорожного движения представляются в статистических сведениях о дорожно-транспортных происшествиях, учет которых ведется в рамках деятельности подразделений Госавтоинспекции Министерства внутренних дел (МВД) России. Ежемесячно в соответствии с требованиями приказа Росстата от 21.05.2014 № 402 «Об утверждении статистического инструментария для организации МВД РФ федерального статистического наблюдения о дорожно-транспортных происшествиях» формируется форма федерального статистического наблюдения «Сведения о дорожно-транспортных происшествиях»[1], которая содержит в себе все данные по показателям аварийности за анализируемый период. В таблице приведены обобщенные автором данные о динамике ДТП в Санкт-Петербурге в разрезе двух показателей: всего и по вине водителей.

Динамика дорожно-транспортных происшествий, всего / по вине водителя, в Санкт-Петербурге за период 2015 – ноябрь 2019 года

Год	ДТП, шт.	Погибло, чел.	Ранено, чел.
2015	7243* / 5767**	354 / 242	8512 / 7080
2016	6104 / 4935	239 / 176	7208 / 6043
2017	6311 / 4747	263 / 187	7501 / 5966
2018	6463 / 5324	232 / 160	7693 / 6596
XI. 2019	5907 / 4920	196 / 151	7053 / 6056
Всего	**32 028 / 25 693**	**1 284 / 916**	**37 967 / 31 741**

*Дорожно-транспортные происшествия, всего.

** ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств.

Источник*:* разработка автора по данным официальной статистики на сайте ГИБДД: http://stat.gibdd.ru/

[1] Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: http://stat.gibdd.ru/

Согласно приведенным выше данным статистики, в целом более 80 % дорожных происшествий в Санкт-Петербурге происходит из-за нарушения водителями транспортных средств правил дорожного движения, что отчасти, в свою очередь, происходит из-за невнимательности участников дорожного движения. В современном мире использование мобильного телефона во время управления транспортным средством становится одним из отвлекающих факторов, несущих смерть. В России, к сожалению, не ведется строгий учет данного нарушения в силу того, что оно, с одной стороны, требует доказательства со стороны работника ГИБДД, а с другой − характер повсеместного использования мобильного телефона за рулем делает пока невозможным привлечение к ответственности всех нарушителей данной нормы. Однако указанная проблема представляется настолько актуальной, что во всем мире исследователи проводят огромное количество экспериментов по вопросу влияния телефонных разговоров за рулем на безопасность дорожного движения[2].

Авторы выражают уверенность в необходимости дальнейшего проведения научных исследований, направленных на анализ взаимосвязи безопасности дорожного движения и поведения водителя в момент управления транспортным средством как фактора экономической безопасности региона, в первую очередь потому, что в ДТП, по статистике, происходит наибольшее количество аварий, в результате которых причиняется вред здоровью граждан, вплоть до летальных исходов. При этом из экономического оборота выбывают наиболее активные возрастные группы лиц, а государство несет расходы по оказанию медицинского обслуживания и оплате больничных листов.

[2] Что больше всего отвлекает водителя [Электронный ресурс]. URL: https://www.drive2.ru/b/1862519/ (дата обращения: 25.01.2020).

К факторам, несоблюдение которых в том числе приводит к ДТП, относятся: превышение допустимой скорости, алкогольное опьянение, погодные условия, внимание водителя. При этом, как было отмечено выше, более 80 % от числа всех ДТП происходит именно по этой причине. Нами обобщены основные действия, совершаемые водителем, управляющим транспортным средством, которые снижают уровень его внимания и создают ситуацию для возникновения ДТП. К их числу относятся следующие: принятие пищи, смена одежды, нанесение макияжа, бритье, чтение документов, корреспонденции, разговоры и контактное использование телефона. При этом резко увеличивается время реакции водителя, что рассчитывается далее экспертами по факту ДТП.

Ранее было проведено исследование, организованное Хабаровским филиалом ОАО «ВымпелКом», которое происходило на территории автодрома Технического государственного университета. В данном исследовании приняли участие 10 человек разного пола и с разным водительским стажем. В ходе эксперимента доктор технических наук П.А. Пегин оценил влияние разговора по мобильному телефону на психофизиологическое состояние водителя и условия движения транспортного средства. В ходе эксперимента был проведен анализ того, как при разговоре по мобильному телефону во время движения изменяется частота пульса водителя. Интерес для эксперимента представляли поле зрения водителя, а также частота перемещения и точки фиксации зрачка. Важным показателем стало изменение скорости и траектории движения автомобиля по закрепленному маршруту в результате воздействия на водителя ряда отвлекающих факторов. Таким образом, по итогу эксперимента удалось оценить влияние разговора водителя по мобильному телефону на концентрацию внимания, оперативную

память, а также на скорость и траекторию движения автомобиля[3]. Из вышесказанного можно сделать вывод о том, что мобильный телефон не единственная причина ДТП и не причина как таковая. Опасны водители, разговаривающие по телефону за рулем или отвлекающиеся на контакт с телефоном. В результате использования мобильного телефона во время управления транспортным средством у водителя резко падает уровень внимания, что подвергает опасности его и окружающих.

Доказано[4], что, разговаривая за рулем, водители теряют сосредоточенность на дороге, их движения сковываются, риск возникновения дорожно-транспортного происшествия при разговорах по мобильному телефону за рулем увеличивается в 4,5–5 раз. Одно время считалось, что использование Bluetooth-гарнитуры не увеличивает риск аварии, но данные последних наблюдений показывают, что водители, использующие для разговора гарнитуру, попадают в аварии с той же частотой, что и водители, разговаривающие по телефону без дополнительных устройств.

Другие исследования показали[5], что скорость реакции водителя, разговаривающего по телефону за рулем, уменьшается примерно на 30–35 %. Реакция на происходящие события замедляется, а управление автомобилем отходит на второй план, так как человек больше сосредоточивается на

[3] Нарушение ПДД: почему водители не уступают дорогу пешеходам? [Электронный ресурс]. URL: http://kaminsky.su/blog/narushenie-pdd-pochemu-voditeli-ne-ustupayut-dorogu-peshehodam

[4] Основная причина ДТП. Основные причины ДТП и меры их предупреждения URL: http://fb.ru/article/220853/osnovnaya-prichina-dtp-osnovnyie-prichinyi-dtp-i-meryi-ih-preduprejdeniya

[5] Почему водители нарушают ПДД, несмотря на штрафы и опасность? [Электронный ресурс] //URL: http://www.renault-portal.ru/pochemu-voditeli-narushayut-pdd-nesmotrya-na-shtrafy-i-opasnost/

разговоре. Все дело в том, что когда человек разговаривает по телефону, то мозг перестает концентрироваться на происходящем на дороге, перенося себя в другое место, соответствующее теме разговора.

Учеными было установлено[6], что разговор за рулем влияет на координацию движений еще сильнее, чем алкоголь. Во всем мире наблюдается тенденция ужесточения наказания за использование мобильного телефона за рулем. Так, на Западе остановить волну жертв «телефона за рулем» пытаются, с одной стороны, повышением штрафов. Например, в Великобритании штраф за использование водителем мобильного телефона во время движения увеличен до 2,5 тыс. фунтов стерлингов. С другой стороны, разрабатываются и внедряются в практику программные продукты, с помощью которых сигнал мобильной сети на телефоне блокируется, как только включается двигатель или блокировка сигнала сети телефона возникает при его перемещении с автомобильной скоростью.

Проведенное исследование показывает необходимость включения России в число стран, оберегающих жизнь и здоровье своих граждан, которые могут подвергнуться негативному воздействию в результате неадекватных ситуации действиям водителя, управляющего транспортным средством в момент использования мобильного телефона. При этом необходимо дополнительно исследовать вопрос взаимосвязи безопасности дорожного движения и поведения водителя в момент управления транспортным средством как фактора экономической безопасности региона в целях минимизации экономических последствий ДТП.

[6] Причины ДТП – основные, по вине пешехода, водителя [(Электронный ресурс]. URL: http://provodim24.ru/prichiny-dtp.html

Библиографический список

1. Пегин П.А., Кудинов И.В., Скроботов С.А. Влияние кратковременных внешних факторов на безопасность движения // Дальний Восток. Автомобильные дороги и безопасность движения: международный сб. науч. тр. Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2009. № 9.

2. Васильев Я.В. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий. 2-е изд. СПб.: ООО «Издательство ДНК», 2005. 288 с.

3. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения: учебник для вузов. М.: Транспорт, 1993. 271 с.

УДК 338.585

E.A. Vasileva, E.A. Stuchinskaya

Effective costs within the systems approach at railway transport enterprises

Abstract. The paper considers the relevance of costs reduction at railway transport enterprises. The comprehensive models of minimizing expenses as well as the introduction of lean production techniques in the industry are presented.

Keywords: railway transport, costs reduction, lean production.

An urgent issue of costs reduction has always been the focus for many companies and each of them attempts to find efficient ways to decrease them in different ways through, for instance, cutting expenses, diversifying the field of activity or eliminating non-core assets. Most often, however, heads of companies or top managers use the traditional cost reduction models.

1. Pure reduction of costs. The model is based on a thorough costs analysis of the company. This pattern is assumed to strive for achieving the goal stated by cutting unproductive expenditures.

2. Intensification of expenses. The model is supposed to build up the optimal supply chain or logistics, invest in new technologies and train personnel in lean production.

3. Fixation of expenses and reduction of variable costs.

Quite frequently, companies' management take a decision not to apply a model to reduce costs, but only limit themselves to such measures as cutting expenses on training employees, attracting external experts or holding tenders to select optimal conditions from various suppliers, as well as saving on electricity, minimizing transportation costs and optimizing IT costs.

Being a crucial issue for the economy as a whole, the concept of efficient costs is essentially critical for railway transport enterprises. The Russian Railways public limited company (RZhD) is the largest transport company in the country; therefore, costs reduction is rather problematic as it is necessary to take into account not only the results of the financial and economic activity of the enterprise, but also the results of the decisions taken, namely, the stability of the transport complex operations and safety provisions [3].

When planning specific measures to reduce costs at enterprises of the transport complex, it is recommended to use the methodology of the functional cost analysis [4]. Transport functionally necessary costs are the ones that ensure safe and stable operation of the transport complex. Functionally excessive costs are the costs associated with improving the various consumer characteristics of the transport complex, e.g., improving efficiency, comfort, accessibility, etc.).

The strategy to reduce costs in railway transport enterprises, therefore, should imply the possibility of reducing functionally excessive costs while ensuring financial stability and investment attractiveness of the company [2]. It should be noted that such a strategy does not imply additional financial investments and, in the long run, only the systems approach to optimizing costs will produce the expected outcome.

The Russian Railways public limited company has been implementing projects to increase the efficiency of transportation, e.g., optimization of the operation of stations and rationalization of the logistics system, which will result in decreasing delays on route, and optimal usage of traction devices. Such projects do not only save financial resources to be spent on operating costs, but also decrease investments into the infrastructure modernization and the purchase of new rolling stock. In addition, replication of even minor improvements in all railway enterprises will

necessarily contribute to the increased efficiency due to the economies of scale.

Along with the projects mentioned above, the Russian Railways company has been implementing the principles of lean production since 2010. The company pursues the integrated Program "Lean Production in the Russian Railways". The lean production technologies [5] are expanding: six years ago, in the Russian Railways started the introduction of the Program at its 47 enterprises to cover 1,995 structural divisions in 2016. An integral part of any project assumes communicating the necessary information and interactive services to the people involved. The company carries out these through the IT-subsystem of the project, which offers a video-conferencing system, including webinars, and the "Lean production" site.

The economic contribution to the budget amounted to 668 million rubles in 2016. According to the results of the year, about 5.5 thousand technological processes and standards of technical content of railway transport facilities were improved.

Throughout the recent five years of active work in the network, the number of successful projects has overcome 20 thousand, as a result of which about 17 thousand technological processes have been improved.

On average, about 5,000 workers are awarded annually. In 2016, thanks to the introduction of a new motivation mechanism, the amount of incentives for the year amounted to more than 114 million rubles [1]. The source of this is part of the confirmed economic effect of the completed projects, the remaining part being returned to the Company in the form of savings.

Thus, RZhD is constantly improving its technological processes and due to the automation of the life cycle from registration to replication of the projects allows the employees to realize and stimulate their creative potential.

Being the largest transport company with global plans, the Russian Railways is to take into account the seemingly minor projects. Only the systems approach at various levels will reduce costs and, as a result, effectively decrease expenses, which will lead to increasing the efficiency of the company.

References

1. Shcherbakov V.A. Metodologiya upravlencheskogo funkcional'no-stoimostnogo analiza dlya predpriyatiy transporta [Methodology of managerial functional value-based analysis for transport companies] // V.A. Shcherbakov, E.V. Savelieva. Novosibirsk: NGAVT, 2000. P. 96 (in Russian).

2. Stepov V.V. Povysheniye vnutrenney effektivnosti i kachestva upravleniya v kompanii [Increasing a company's internal efficiency and management quality] // Zheleznodorozhny transport. 2016. No. 2. P. 32–33 (in Russian).

3. Trefilova I.A., Shcherbakov V.A. Effektivnye izderzhki v koncepcii cennosto-orientiovannogo menedzhmenta [Effective costs in the concept of value-based management] // Modernizaciya Rossiyskoy ekonomiki: perspektivy, paradigma, resheniya. Novosibirsk: NGTU, 2014 (in Russian).

4. Komkova A.S., Kobeleva E.P., Stuchinskaya E.A., Krutko E.A. (2020). Development of metacompetences in university students in the process of scientific research in a foreign language. Advances in Social Science, Education and Humanities Research, 396. P. 19–23.

5. Levinson, William A. Lean Management System (LMS). 2016. A Framework for Continual Lean Improvement. CRC Press. P.11.

УДК 338.27

Т.А. Тихомирова, Н.С. Завадская

Проблемы использования цифровых технологий при функционировании организаций воздушного транспорта

Аннотация. В статье представлены основные направления использования цифровых технологий в деятельности организаций воздушного транспорта, проанализированы проблемы их внедрения. Рассмотрены возможности электронного обмена документами внутри предприятия, с государственными учреждениями и в условиях производственного процесса.

Ключевые слова: цифровизация, IT-технологии, электронный документооборот.

T.A. Tikhomirova, N.S. Zavadskaya

Problems with the use of digital technologies in the operation of air transport organizations

Abstract. This article presents the main directions of use of digital technologies in the activities of air transport organizations, analyses the main problems of their implementation. The article discusses the possibilities of electronic exchange of documents within the enterprise, with state institutions and in the conditions of production process.

Keywords: digitalization, IT technologies, electronic document management.

На современном этапе функционирования авиатранспортных предприятий остро стоит вопрос об использо-

вании современных технологий. Это обусловлено процессами ускорения технологических процессов и роста производительности труда работников. Нельзя игнорировать тот факт, что информационные технологии играют огромную роль в современном мире. Внедряя IT-технологии в различные сферы деятельности и отрасли производства, мы можем наблюдать положительный экономический эффект.

Процесс продажи и выполнения авиаперевозок во все времена отличался высокой технологичностью, и поэтому отрасль развивается с учетом установленных мировых стандартов и требований. Сложность организации и контроля процесса авиаперевозок значительно усиливается высоким уровнем ответственности перед пассажирами и напрямую связана с безопасностью полетов – при возрастающем пассажирском потоке малейший сбой в обработке и передаче информации может повлечь катастрофические последствия. Учитывая это, гражданская авиация всегда предъявляла очень высокие требования к внедряемой IT-инфраструктуре для всех участников процесса: авиаперевозчиков, аэропортовых предприятий, поставщиков транспортных средств и пр. В то же время авиационная отрасль участвует в экономических процессах мирового масштаба и вовлекается в тренды, которым следует весь мир (в том числе информатизации).

В мире существует достаточно большое количество как поставщиков цифровых технологий, специализирующихся на деятельности авиапредприятий, так и предлагаемых ими продуктов (табл. 1).

Наиболее популярные разработчики цифровых технологий в сфере авиации

Разработчики	Продукты
SITA	OnAir − провайдер коммуникационных связей в полете. CHAMP Cargosystems – ИТ-провайдер, обслуживающий исключительно грузовые авиакомпании. Aviareto − разработка систем по управлению авиационными активами. CertiPath − разработка систем электронной идентификации [1]
Web-Sky	Инструмент покупки авиабилетов. Возможность оформления возврата и обмена билета, выбор мест, возможность составления сложных маршрутов с разными авиакомпаниями [2]
РИВЦ «Пулково»	«Кобра» − планирование рейсов, расписаний, расчет пропускной способности аэропорта, составление плана полетов, расчет стоимости обслуживания воздушных судов и т.д. «Экипаж» − долгосрочное и краткосрочное планирование и управление летной службой, учет и анализ летной работы различных подразделений авиакомпаний. «Сакура» − комплексная автоматизация функционирования агентств по продажам перевозок: учет доходов и выручки, формирование отчетности и контроль расчетов [3]
BCC-Group	Строительство сетей связи операторского класса. Создание корпоративных ИТ-инфраструктур. Управленческий и бизнес-консалтинг. ИТ-консалтинг [4]

Наряду с системами, ускоряющими и упрощающими перевозочную деятельность, на предприятиях воздушного транспорта используются цифровые решения, предназначенные для передачи информации и документооборота.

Одной из основных проблем любого предприятия является переход от бумажного к цифровому документообороту. Электронный документооборот (ЭДО) обладает такими преимуществами, как:

– уменьшение риска утери документов;

– возможность осуществления контроля за движением документа на любом этапе;

− повышение эффективности системы отчетности;

− повышение скорости утверждения документов;

− экономия материалов и ресурсов;

− повышение скорости движения информационных потоков;

− возможность создания доступной внутри компании единой базы документов, позволяющей исключить дублирование документации на бумажные носители [5].

Наиболее часто используемой системой электронного документооборота на предприятиях транспорта является система «EDSM» (Elite Dangerous Star Map) [6]. «EDSM» выполняет такие функции, как:

1) упрощение и поддержка всех необходимых повседневных операций с документами;

2) долговременное хранение;

3) возможность безвозвратного удаления документа его владельцами;

4) возможность модифицировать и изменять документы;

5) хранение нескольких дубликатов одного и того же документа, если это необходимо;

6) возможность самостоятельного редактирования структуры хранилища документов.

Говоря непосредственно о подготовке к полету и самом его выполнении, необходимо отметить, что данные процессы подразумевают наличие огромного количества документов, которые раньше существовали в бумажном виде. Пилоты были обязаны иметь с собой на борту буквально чемоданы документов, осуществление перевозки без которых было невозможно. На сегодняшний день данная практика в большинстве своем прекратила существование. Альтернативой стало устройство EFB (Electronic Flight Bag), в переводе означающее «электронный портфель» или электронный планшет летчика [7]. В данном устройстве сконцентрирован следующий перечень информации:

– маршрутные сети;

– метеорологические сводки;

– все необходимые документы авиакомпании (РПП, РЛЭ, инструкции, справочные материалы, памятки и т.д.);

– подвижные карты руления;

– автоматический расчет центровки воздушного судна;

– взлетно-посадочные характеристики воздушного судна;

– летно-технические характеристики пилотируемого воздушного судна;

– карты с трехмерным изображением рельефа местности;

– возможность получения электронных сообщений пилотами воздушного судна, содержащих необходимую информацию: об отказах систем, карты проверок и т.д.;

– доступ к видеокамерам, расположенным в салоне воздушного судна.

Наличие подобных систем на борту воздушного судна позволяет сократить время многих процессов и, как следствие, значительно повышает безопасность выполнения полетов и уменьшает уровень ненужной нагрузки на экипаж.

Помимо всех вышеуказанных цифровых систем, используемых на предприятиях транспорта, в том числе воздушно-

го, существуют системы электронного документооборота, которыми предприятия пользуются на обязательной основе. Примером является электронный документооборот с Федеральной налоговой службой, Фондом социального страхования и Пенсионным фондом Российской Федерации. С одной стороны, указанные системы позволяют упрощать процесс передачи отчетности контролирующим органам, с другой − обеспечивают контроль начислений и уплаты налогов и взносов в бюджет РФ и возможность обратной связи с налогоплательщиком (плательщиком взносов), а также позволяют организации в любой момент проверить своего контрагента на благонадежность.

Все вышеуказанные технологии, системы и разработки значительно снижают время обработки и передачи информации, позволяют увеличить экономию ресурсов, становятся неотъемлемой частью существования и функционирования предприятий. Несмотря на все указанные преимущества, существует ряд проблем, препятствующих внедрению и использованию цифровых технологий на предприятиях воздушного транспорта. Таковыми являются:

− высокая цена разработок, использующих цифровые решения;

− отсутствие гарантий предоставления финансирования создания данных проектов и их внедрения;

− высокая степень подверженности кибератакам, что становится особенно актуально в последнее время;

− отсутствие налаженной системы информационной безопасности в сфере цифровых технологий;

− необходимость организации обучения для персонала.

Подводя итог, необходимо отметить, что, несмотря на все существующие недостатки, наличие и использование различных цифровых технологий во всех подразделениях предприятий воздушного транспорта значительно упроща-

ет их функционирование. Принимая во внимание тот факт, что роль документов на бумажных носителях все еще имеет значительный вес, нельзя не сказать о том, что в условиях современной действительности электронный документооборот полностью оправдывает себя. Данный способ ведения документации вытесняет свой «консервативный аналог», позволяя предприятиям повышать производительность и улучшать качество контроля над обращением информации.

Библиографический список

1. Официальный сайт «SITA» [Электронный ресурс]. URL: http://www.sita.aero/ (дата обращения: 03.03.2020).

2. Онлайн решение для авиакомпаний [Электронный ресурс]. URL: http://www/websky.aero/ (дата обращения: 03.03.2020).

3. Официальный сайт «РИВЦ Пулково» [Электронный ресурс]. URL: http://www.rivc-pulkovo.ru/ (дата обращения: 03.03.2020).

4. Официальный сайт «BCC-Group» [Электронный ресурс]. URL: http://www.bcc.ru/ (дата обращения 01.03.2020).

5. Плюсы и минусы электронного документооборота [Электронный ресурс]. URL: https://rb.ru/howto/plus-minus-ed/ (дата обращения: 03.03.2020).

6. EDSM – Elite Dangerous Star Map [Электронный ресурс]. URL: http://www.edsm.net/ (дата обращения: 03.03.2020).

7. The complete connected aircraft [Электронный ресурс]. URL: http://www.inmarsat.com/aviation/ (дата обращения: 03.03.2020).

УДК 338.012

Е.Е. Меринская, Т.А. Тихомирова

Количественная оценка рисков при разработке плана развития ОАО «Омский аэропорт»

Аннотация. В статье рассматриваются различные подходы к количественной оценке рисков предприятия воздушного транспорта. При разработке плана развития аэропортового предприятия проведен анализ инвестиционной деятельности аэропорта и произведен расчет эффективности инвестиционной политики с учетом сценарного подхода на период до 2022 года.

Ключевые слова: инвестиции, инвестиционный риск, сценарии развития предприятия.

E.E.Merinskaya, T.A.Tikhomirova

Quantitative assessment of risks in the development of the development plan of OAO "Omsky Airport"

Abstract. The article discusses different approaches to quantifying the risks of an air transport enterprise. During the development of the airport enterprise development plan, an analysis of the airport investment activity was carried out and the efficiency of the investment policy was calculated taking into account the scenario approach for the period up to 2022.

Keywords: шnvestment, investment risk, enterprise scenarios.

Развитие предприятий во многом зависит не только от его успешного функционирования на сегодняшний день, но и от стратегических планов руководства на ближнюю и

дальнюю перспективу. Развитие бизнеса, в свою очередь, во многом опирается на инвестиционные проекты, разрабатываемые самим предприятием.

Инвестиционный проект, каким бы малым и краткосрочным он не был заявлен, при разработке всегда содержит элементы риска неполучения или недополучения прибыли. Инвестиционные проекты строятся на экономической и политической реальности на момент их разработки, а в настоящее время даже данный факт является рискованным, т.к. ситуация меняется очень быстро и не всегда в положительную сторону. В этом случае риск успешной реализации инвестиций может возрастать в разы. Поэтому проведение качественной и количественной оценки рисков относится к наиболее востребованным мероприятиям.

Любой инвестор должен рисковать, только необходимо делать это разумно. Рисковать в предпринимательстве предполагает проведение тщательного планирования и кропотливой работы по оценке рисков. «Наставник и консультант по предпринимательству Леонард Грин всегда говорит своим студентам из колледжа Бэбсон, что «предприниматели не рискуют. Они – расчетливые участники риска» [5].

Основными характеристиками инвестиционных рисков признают:

– влияние на экономические показатели деятельности предприятия воздушного транспорта;

– субъективность оценки (по причине различия в методах оценки, используемых при анализе со стороны экспертов);

– появление в результате совершения деятельности (как только при реализации проекта ставятся конкретные задачи и начинается деятельность по их достижению, всегда будут появляться факторы, на это влияющие);

– вероятность возникновения неблагоприятного события или ее изменение;

– постоянная изменчивость уровня рисков (в результате влияния разных факторов уровень рисков инвестиционного проекта может изменяться);

– неопределенность влияния на деятельность авиапредприятия (возможность наступления результатов, отличных от прогнозируемых, как положительных, так и отрицательных).

Рассмотрим деятельность одного из крупных аэропортовых предприятий Сибирского федерального региона России ОАО «Омский аэропорт» с точки зрения оценки рисков разрабатываемой им в последние годы инвестиционной программы.

ОАО «Омский аэропорт» входит в тридцатку лучших российских аэропортов по объемам перевозок пассажиров, груза и почты. За последние годы проведение реконструкции объектов инфраструктуры, а также строительство новых современных и модернизация уже существующих объектов позволило увеличить в 2019 году пассажиропоток до 1348,5 тыс. человек, прирост составил более 24 % по сравнению с предыдущим годом, данный прирост стал самым большим за последние 6 лет [1].

Росту пассажиропотока способствовала верная инвестиционная политика руководства предприятия. Начиная с 2011 года руководством ОАО «Омский аэропорт» ежегодно утверждаются целевые показатели и содержание инвестиционной программы реконструкции и модернизации аэропорта. В рамках кризисной ситуации, сложившей в гражданской авиации России начиная с 2014 года, данные программы часто подвергаются корректировке плановых значений. Не все планы были реализованы, что связано с тем, что финансирование проектов производится практически полностью за счет собственных средств (рис. 1). Программа развития аэропорта на 2020 год. предполагает финансирование в объеме 180 363 тыс. рублей, что превышает значения последних лет [2].

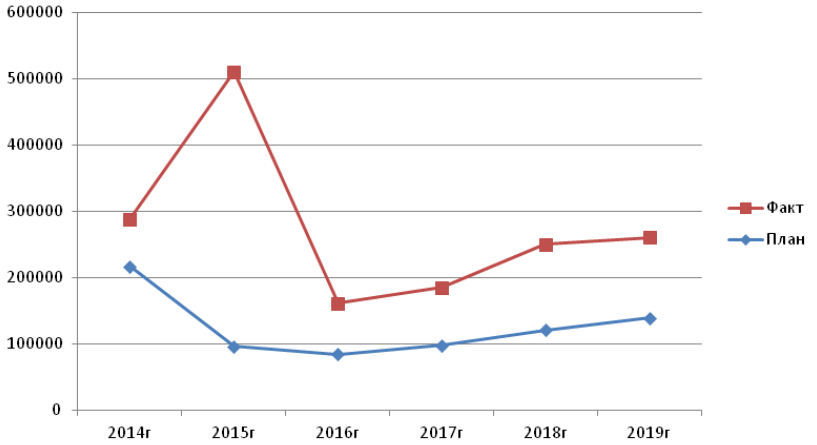


Рис. 1. Оценка выполнения финансирования инвестиционных проектов аэропорта

В рамках оценки эффективности инвестиционных проектов развития предприятия целесообразно производить количественную оценку рисков. Наиболее интересным с точки зрения прогнозирования пассажиропотоков аэропорта является метод анализа сценариев. «Анализ сценариев – это прием анализа риска, наряду с базовым набором исходных данных проекта рассматривающий ряд других наборов данных… которые могут иметь место в процессе реализации» [3, с.114].

Методика учета риска при проведении анализа сценариев содержит следующие этапы:

– по проекту определяют три варианта развития (сценария) – пессимистический, наиболее вероятный (реалистический), оптимистический;

– по каждому сценарию определяют значение основного критерия эффективности инвестиционных проектов, обычно значение чистой текущей стоимости проекта (NPV);

– для каждого из сценариев рассчитывают отклонение или размах вариации данного критерия по сравнению с аналогичным критерием, определенным при базовых условиях проекта;

– если инвестиционных проектов несколько, то определяют проект с наименьшим отклонением [4, с.123].

В данном случае наиболее показательным будет пессимистический сценарий, т.к. он будет отражать наибольшие отклонения.

Основное направление в развитии аэропорта основано на росте числа обслуженных пассажиров и повышении качества их обслуживания. В таблице представлен прогноз различных сценариев перспективного развития Омского аэропорта. Пессимистический сценарий представляет собой изменение производственных показателей на основе их усредненных темпов изменения за 6 предыдущих лет. Реалистический сценарий основан на темпах прироста производственных показателей за период с 2014 года. Оптимистический сценарий будет представлять собой изменение производственных показателей на темп их прироста за последний календарный год.

Разработка сценариев развития ОАО «Омский аэропорт» по объему пассажиропотока

Показатель	2020 г.			2021 г.			2022 г.		
	Пес.	Реал.	Оптим.	Пес.	Реал.	Оптим.	Пес.	Реал.	Оптим.
Кол-во обслуженных пассажиров, млн чел	1435,8	1669,9	1752,2	1528,8	2068,1	2276,8	1627,8	2561,0	2958,4

На основании данных о финансовых показателях и с учетом разработанных сценариев была произведена оценка экономической эффективности инвестиционной программы, утвержденной на 2020 год по критерию «чистая текущая стоимость» (NPV) (рис. 2).

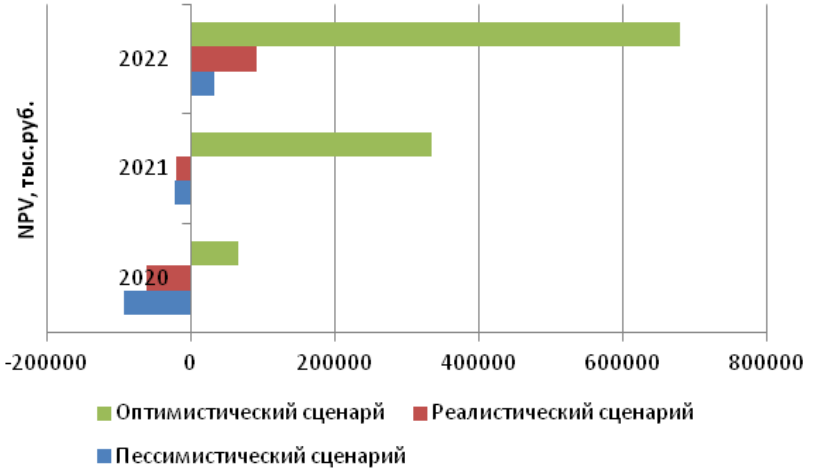


Рис. 2. Оценка экономической эффективности реализации сценариев

Таким образом, из рис. 2 видно, что инвестиционная программа реконструкции и модернизации инфраструктуры аэропорта в целом может положительно повлиять на финансовые результаты деятельности аэропорта. Инвестиционная программа развития сможет приносить прибыль при всех заданных сценариях. Отклонения значений NPV от реалистического проекта существенны, но даже пессимистический вариант развития является эффективным при единых условиях экономического и политического кризиса.

Библиографический список

1. Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) [Электронный ресурс]. URL: https://www.favt.ru/ (дата обращения: 16.03.2020).

2. Официальный сайт ОАО «Омский аэропорт» [Электронный ресурс]. URL: http://oms.aero/ (дата обращения: 13.03.2020).

3. Киселева О.В., Макеева Ф.С. Инвестиционный анализ: учебное пособие. М.: КРОНУС, 2010. 208 с.

4. Кукукина И.Г., Малкова Т.Б. Экономическая оценка инвестиций: учебное пособие. М.: КРОНУС, 2011. 304 с.

5. Why Risk-Takers Are Winners (and Why All Entrepreneurs Should Take Risks) [Электронный ресурс]. URL: https://www.liveplan.com/blog/why-risk-takers-are-winners-and-why-all-entrepreneurs-should-take-risks/ (дата обращения: 16.03.2020).

УДК 37.011

И.Н. Быкова

Сущностные характеристики корпоративного обучения

Аннотация. В статье рассматриваются разные точки зрения на определение понятия «корпоративное обучение», данный анализ позволяет осуществить синтез характеристик, приводящий к единству интерпретации понятия. В работе обращается внимание на внутренние основания существования и развития корпоративного обучения, а также определяются его главные отличительные черты от других видов обучения.

Ключевые слова: корпоративное обучение, корпоративное образование, сущность, человеческий капитал.

I.N. Bykova

Essential characteristics of corporate training

Abstract. The article deals with different points of view on the definition of “corporate training”. This analysis allows for a synthesis of characteristics that leads to unity of the definition interpretation. Much attention is given to internal foundations of the existence and development of corporate training and also it defines its main distinctive features from other types of training.

Keywords: corporate training, corporate education, entity, human capital.

В современном мире постоянно происходит изменение направлений развития корпоративного обучения. Если лет 15−20 назад корпоративное обучение было необходимым

инструментом развития крупных бизнес-структур, то сегодня без него не обходится ни одна сфера деятельности, и образование не является исключением. Корпоративное обучение становится импульсом для развития человеческого потенциала, являющегося главным ресурсом любого предприятия, производства, организации, основным фактором экономического роста и развития.

Выявление сущностных характеристик корпоративного обучения позволит при его реализации грамотно определять стратегию развития организации, своевременно производить перестройку кадрового менеджмента, которая даст преимущество в развитии организации на несколько лет.

Цель статьи – исследовать сущностные характеристики корпоративного обучения для достижения единства идентификации его основного содержания, установления неотъемлемых атрибутивных свойств. Прежде всего, обратимся к определению понятия «сущность». В философском энциклопедическом словаре сущность определяется как « совокупность таких свойств предмета, без которых он неспособен существовать и которые определяют все остальные его свойства» [6]. В Большой советской энциклопедии мы можем увидеть уточнение, что это «внутреннее содержание предмета, выражающееся в единстве всех многообразных и противоречивых форм его бытия». Таким образом, мы, прежде всего, должны обратить внимание на внутренние основания существования и развития корпоративного обучения, а также определить его основные отличительные черты от других видов обучения.

Изучение сущностных характеристик корпоративного обучения проведем с использованием общетеоретических методов – систематизации и анализа публикаций по данному вопросу.

Понятию «корпоративное обучение» уделяют много внимания такие исследователи, как А.Р. Масалимова, В.В. Куз-

нецов, М.В. Кларин. Корпоративное обучение интегрирует в себе несколько видов обучения: профессиональное, внутрифирменное, производственное, обучение персонала. Но у каждого из перечисленных видов имеется и своя специфика. В основе их различия лежит использование разного обозначения субъектов обучения (работник, персонал и пр.) и несколько иначе описываются цели и контекст обучения. Рассмотрим все эти понятия.

Анализ исследований позволил нам выяснить, что под профессиональным обучением понимают: систематическое изменение поведения через формирование новых навыков (М. Армстронг); процесс непосредственной передачи новых навыков и знаний (С.В. Шекшеня); приобретение лицами различного возраста профессиональных компетенций для работы с конкретным оборудованием (закон Российской Федерации «Об образовании»).

Под внутрифирменным обучением рассматривается: обучение персонала в соответствии с требованиями и запросами организации (Д. Хинричас); процесс повышения квалификации для достижения максимальной эффективности деятельности (Н.И. Шаталова); составную часть корпоративного образования работников (А.М. Новиков). При этом внутрифирменное обучение не означает обучение только внутри организации, обучение по месту работы. Широко используются и внешние формы: тренинговые компании, консталтинговые услуги и пр.

Особенность производственного обучения состоит в формировании умений и навыков в процессе трудовой и профессиональной деятельности. Производственное обучение представляет собой составную часть профессионального обучения, так как основным средством производственного обучения является исполнение определенных трудовых действий. При производственном обучении объем практи-

ческих занятий значительно превышает теоретические, но не исключает их совсем.

Под термином «обучение персонала» исследователи видят: систематический обучающий процесс для приобретения или изменения навыков и знаний (С.К. Мордвинов); процесс под руководством преподавателей, наставников, специалистов (А.Я. Кибанов); воздействие на компетенции работников, что означает и на уровень качества и производительности труда (А.З. Хайдапов). Но исследователи не определяют периодичность обучения и ресурс.

Переходя к определению корпоративного обучения важно разобраться с понятиями «образование» и «обучение», их тесное переплетение ведет к тому, что разница между ними становится все более размытой. С одной стороны, без образования не бывает обучения. Образование представляет процесс систематического обучения, развивающий общие суждения и рассуждения, передачу знаний общего характера, а обучение − это способ развить определенные навыки, включающий практический опыт. С другой стороны, проводя анализ сущностных характеристик, считаем необходимым абстрагироваться от четкого определения «образование» и «обучение» и считать их идентичными, так как в процессе обучения, несмотря на дискретный характер, продолжает развиваться и духовно-нравственная, и эмоциональная, и умственная сфера. В.В. Кузнецов считает корпоративное обучение основным средством корпоративного образования, что также сближает эти понятия. Корпоративное обучение продолжает основное профессиональное образование, совершенствует знания, умения и навыки, полученные ранее в образовательных организациях разного уровня.

П.М. Новиков и В.М. Зуев характеризуют корпоративное обучение как определенное движение занятости, вызванное потребностями внутрифирменного рынка труда и реализу-

емое путем предоставления образовательных услуг персоналу (цит. по: Д.М. Рамендик [5]). Данное определение, на наш взгляд, носит очень узкий характер, так как ориентирует только на предоставление услуги и потребность рынка труда, а корпоративное обучение имеет более емкий смысл.

Наиболее благоприятным условием для корпоративного образования в XXI веке стала обучающая организация. А.Р. Масалимова указывает, что обучающаяся организация – это та, которая создает условия для обучения и развития всех работников, эффективно отвечая на вызов изменений бизнес-среды путем создания новых технологий, овладения новыми знаниями и умениями. Образовательно-производственное пространство обучающейся организации обеспечивает ей адаптивность к внешней среде (ее потенциальным изменениям), высокую степень сплоченности персонала и идентичность культуры организации, толерантность к новым или противоположным идеям и видам деятельности [3].

Объединяя все точки зрения, указанные выше, можно дать следующее определение корпоративного обучения. Корпоративное обучение − процесс овладения профессиональными компетенциями, интегрирующий внешние и внутренние ресурсы для подготовки сотрудников к эффективной работе в организации, решения ее стратегических и операционных задач. Сущность корпоративного обучения остается неизменной при реализации его в системе образования или на предприятии, заказчиком всегда будет являться управляющая структура организации. Направление подготовки будет зависеть в первую очередь от продолжительности трудового стажа сотрудника, является ли он опытным или начинающим работником организации. В первом случае это будет переподготовка и повышение квалификации, во втором – наставничество. Содержание корпоративного обучения будет зависеть от вида деятельности организации

в каждом конкретном случае, то есть будет являться специфическим продуктом. Корпоративное обучение решает целый комплекс задач по развитию как сотрудников, так и самой организации. В процессе обучения важной составляющей становится социализация сотрудников, особенно тех, кто начинает свою трудовую деятельность на новом месте, так как им приходится заниматься новой деятельностью в незнакомой социальной среде. Таким образом, с одной стороны, корпоративное обучение становится важнейшим средством наращивания человеческого капитала, а с другой – обеспечивает развитие организации в целом.

Определение сущностных характеристик корпоративного обучения исследователями производится с использованием различных подходов (компетентностного, системного, акмеологического, синергетического), причем это многообразие методов не противоречит друг другу, скорее дополняет общую методологию исследования и делает акценты на те или иные аспекты этого явления. Чаще всего к сущностным характеристикам корпоративного обучения относят открытость, ориентацию на конечный результат, гибкость, которая проявляется в учете потребностей производства. Тем не менее полагаем, что сущностными характеристиками можно считать только те, которые отличают корпоративное обучение от других видов обучения. К ним можно отнести: непрерывность развития кадрового потенциала, опережающий характер развития, участие в обучении взрослых людей с базовым профессиональным образованием, адресность (направленность на сотрудников организации), целесообразность (овладение сотрудниками компетенциями, востребованными организацией), многофункциональность, системность, включенность в систему управления организации, мотивированность и направленность на потребность овладения новыми навыками и знаниями.

В заключение отметим, что выявление сущностных характеристик корпоративного обучения обеспечивает устойчивое и единое осмысление явления, что способствует развитию категориальных теоретических положений в данной области исследования.

Библиографический список

1. Армстронг М. Практика управления человеческими ресурсами. СПб., 2004. 832 с.

2. Кибанов А.Я. Управление персоналом организации: учебник / под ред. А.Я. Кибанова. 4-е изд., перераб. и доп. М.: ИНФРА-М, 2017. 695 с.

3. Масалимова А.Р. Модель компетенций современного наставника // Профессиональное образование в России и зарубежом. 2012. № 4 (3). С. 104.

4. Мордовин С.К. Управление персоналом: современная российская практика. СПб., 2003. 288 с.

5. Рамендик Д.М. Управленческая психология. М.: Форум: Инфра-М, 2006. 256 с.

6. Философия: Энциклопедический словарь / под редакцией А.А. Ивина. М.: Гардарики, 2004.

7. Хайдапов А.З. Обучение и развитие персонала как основной фактор повышения эффективности деятельности государственного учреждения // European research. 2015. № 3 (4). С. 49–55.

8. Шекшня С.В. Управление персоналом современной организации: учеб.-практ. пособие. 2-е изд., перераб. и доп. М., 1997. 328 с.

9. Шаталова Н.И. Консультирование в управлении человеческими ресурсами: учеб. пособие / под ред. д-ра социол. наук, проф. Н.И. Шаталовой. М.: ИНФРА-М, 2012. 221 с. (Высшее образование).

УДК 338.58

И.В. Зайцева

О ПОДХОДАХ К ФОРМИРОВАНИЮ СЕБЕСТОИМОСТИ МЕСТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Аннотация. Статья рассматривает один из вариантов выбора метода расчета себестоимости направления в зависимости от расстояния авиаперевозки. Представлены два метода расчета себестоимости, один из которых используется авиакомпаниями, осуществляющими местные перевозки, и заключается в расчете себестоимости одного часа как усредненного показателя, зависящего от типа ВС. В статье выявлена зависимость, показывающая различие в применяемых методах расчета себестоимости рейса в зависимости не только от типа ВС, но и от расстояния.

Ключевые слова: авиаперевозки, авиакомпания, себестоимость, метод.

I.V. Zaitseva

ABOUT APPROACHES TO THE FORMATION OF THE COST OF LOCAL AIR TRANSPORTATION

Abstract. The article considers one of the options for choosing the method of calculating the cost of a destination depending on the distance of air transportation. There are two methods of calculating cost, one of which is used by airlines that carry out local transportation, and consists in calculating the cost of one hour as an average indicator, depending on the type of aircraft. The dependence is revealed, showing the difference in the methods used for calculating the cost of a flight, depending not only on the type of aircraft, but also on the distance.

Keywords: air transportation, airline, cost, method.

Развитие региональных и местных авиакомпаний находится на стадии активного поиска направлений, позволяющих удержать или повысить доходы собственников. Понимание того, что необходимо прорабатывать различные пути привлечения пассажиров, к авиакомпаниям пришло, и ими активно используются знания коммерческой деятельности. Реализуемая сегодня государственная политика позволяет компенсировать часть затрат авиакомпаний путем реализации ряда мер поддержки.

Актуальность такого направления, как обновление парка воздушных судов, подтверждается и на сегодняшний день, для этого достаточно взглянуть на парк ВС коммерческих эксплуатантов [1]. Вопросы обновления парка с использованием лизинга неоднократно обсуждались в многочисленных научных статьях и монографиях, правительством предпринимаются меры по поддержке авиакомпаний [2], решившихся на дополнительную экономическую нагрузку с отложенным эффектом. Сегодня эксплуатация морально устаревших типов ВС авиакомпаниями продолжается и может быть еще продлена до 5−10 лет, что, в частности, зависит от годового налета часов. Новые типы ВС бесспорно выигрывают в экономической эффективности, но предприятие, приобретая их, не получает того положительного результата, которое ожидает. Затраты растут, их увеличение списывается на многочисленные факторы нестабильной внешней среды, и это при том, что часть затрат на лизинг возвращается, региональные перевозки в большинстве случаев субсидируются, при этом размеры субсидий покрывают до 40 % затрат. Немногочисленный анализ имеющихся в распоряжении автора документов по методикам расчета себестоимости, применяемых местными и региональными

авиакомпаниями, позволил прийти к неоднозначному выводу – калькулирование затрат определяется средним значением для каждого типа ВС, что не позволяет компенсировать потери дохода от изменения структуры перевозок.

За последние почти 40 лет, которые прошли после публикаций учебника А.В. Мирошникова «Метод определения и модели формирования себестоимости продукции гражданской авиации», существенных изменений в методологии расчета себестоимости не произошло, несмотря на то, что внешняя и внутренняя среда авиационных предприятий претерпела существенные изменения. В учебнике А.В. Мирошникова были представлены, описаны следующие методы определения себестоимости авиаперевозок [3].

«1. Используя общую сумму расходов и общий объем продукции.

2. Через себестоимость летного часа и часовую производительность работы летательного аппарата.

3. На основе себестоимости транспортных операций.

4. Предварительно рассчитывая себестоимость самолето-километра».

Далее автором делается оговорка, что «в практике же работы авиапредприятий официально применяется первый метод и частично второй. Третий метод используется при технико-экономических изысканиях, а четвертый − почти не используется. Однако это совсем не умаляет значения второго, третьего и четвертого методов для практики. Их можно использовать для уточнения результатов, получаемых первым методом, для углубленного анализа факторов, влияющих на уровень себестоимости, и разработки всесторонне обоснованных путей ее снижения по более широкому кругу направлений».

Сегодня наиболее популярным методом так и остается расчет себестоимости летного часа, при этом авиакомпа-

нии не акцентируют внимание на методе, основанном на расчете часовой производительности полетов. Хотя именно этот метод был полностью проработан и модифицирован А.В. Губенко [4].

В данной работе проведена попытка совместить два метода для более точного расчета совокупной себестоимости рейсов авиакомпании. Предполагается расчет себестоимости для каждого направления с заменой метода расчета в зависимости от расстояния. Техническое выполнение данного подхода выполнимо и не составляет никакой сложности, тем более что количество направлений местных авиакомпаний ограничивается в большинстве случаем 20.

Смоделируем исходные данные. Авиакомпания, осуществляющая субсидируемые местные перевозки по различным направлениям в радиусе 500 км от базового аэропорта. Используются как старый авиапарк, так и новые модели ВС, приобретенные в лизинг. В данном случае АН-2 и DCH-6400. Себестоимость включала в себя статьи «Расходы авиаГСМ», «Расходы на ЗП членов экипажа и отчисления», «Расходы на аэропортовое обслуживание», «ТОиР», «Страхование», «Накладные расходы». Амортизация и лизинговые платежи не учитываются в расчете себестоимости, поскольку для старых ВС зачастую амортизация уже не начисляется, а лизинговые платежи для новых ВС компенсируются от 60 до 100 %, и для того чтобы не вводить в заблуждения расчетами пренебрегаем ими на данном этапе работы. Коммерческую загрузку принимаем равной 0,8 для двух типов, несмотря на то, что количество пассажиров различное. Предполагается, что это будет достигнуто путем снижения тарифа, что простимулирует спрос [5].

Используем два метода: себестоимость летного часа и часовая производительность полетов.

В результате проведенных расчетов была выявлена зависимость, показывающая различие в применяемых методах расчета себестоимости рейса в зависимости от расстояния (рис. 1, 2).

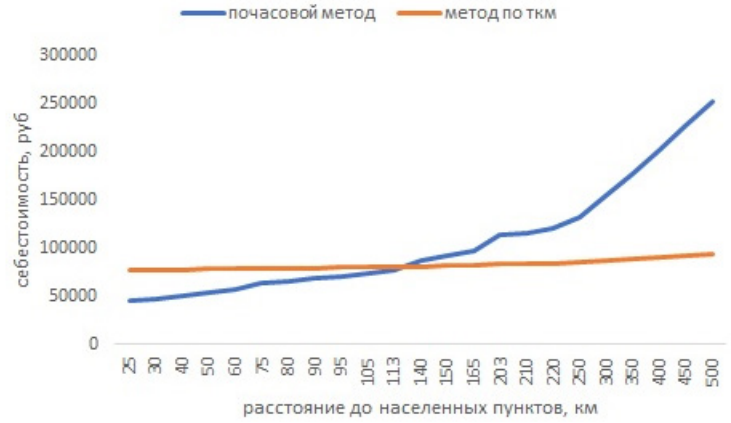


Рис. 1. Сравнение двух методов расчета себестоимости для АН-2

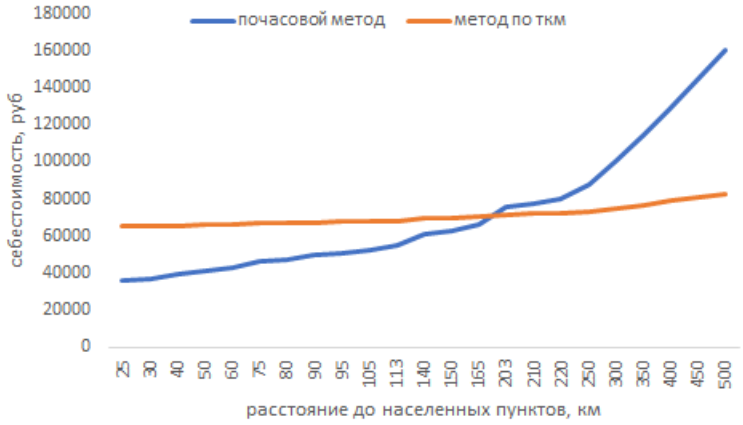


Рис. 2. Сравнение двух методов расчета себестоимости для DCH-6400

Данные, представленные на рис. 1, 2, позволяют сформулировать следующее:

– при расчете себестоимости рейсов на АН-2 при дальности этапов полета до 113 км целесообразно проводить расчет по часовой производительности (ткм); свыше 113 км – расчет целесообразно проводить по себестоимости часа.

– при расчете себестоимости рейсов на DCH-6 400: при дальности этапов полета до 203 км целесообразно проводить расчет по часовой производительности (ткм); свыше 203 км – расчет целесообразно проводить по себестоимости часа.

Таким образом, для формирования себестоимости перевозки не нужно использовать усредненное значение себестоимости часа, которое в большинстве случаев определяется авиакомпаниями, а экономически обосновано проводить расчет одним из двух методов в зависимости от расстояния по каждому направлению, ориентируясь на смоделированный образец. Тем более что конечным результатам данной аналитической работы является формирование авиационного тарифа [6].

Библиографический список

1. Перечень эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок (выборка из ФГИС «Реестр эксплуатантов и воздушных судов» для сайта Росавиации на 17.04.2020). URL: https://favt.ru/dejatelnost-aviakompanii-reestr-komercheskie-perevozki/1

2. Постановление Правительства РФ от 30 декабря 2011 г. № 1212 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским авиакомпаниям, региональным унитарным предприятиям, не являющимся российскими авиакомпаниями, в целях обновления парка

воздушных судов для осуществления внутренних региональных и местных воздушных перевозок» (с изменениями и дополнениями).

3. Методы определения и модели формирования себестоимости продукции гражданской авиации: учебник для экон. спец. вузов гражд. авиации / А.В. Мирошников. М.: Транспорт, 1982. 320 с.

4. Проблемы развития пассажирского транспорта региона: монография / А.В. Губенко; М-во образования Рос. Федерации; Хабар. гос. техн. ун-т. Хабаровск: Изд-во ХГТУ, 2000. 283 с.

5. Анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятий воздушного транспорта / И.В. Зайцева, И.А. Фомина: учебное пособие. СПб., 2019.

6. Транспортные тарифы: учебное пособие для студентов специальности 080502.65 «Экономика и управление на транспорте» всех форм обучения / И.В. Зайцева, Ю.А. Кильке-ева; Федеральное агентство по образованию; Тихоокеанский гос. ун-т. Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2010. 131 с.

УДК 33

В.К. Цуцкарёв
Научный руководитель
доктор экономических наук, профессор А.В. Губенко

Инновационное развитие наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации на основе цифровизации

Аннотация. Достижения в области информационных технологий, а также результаты соответствующих НИОКР на базе технологического прогресса являются основой для системного и устойчивого развития современного предприятия. Практическая имплементация инноваций посредством цифровизации способствует повышению конкурентоспособности предприятия, оптимизации технологических процессов и увеличению выручки. Внедрение цифровых инноваций осуществляется в такие сферы деятельности предприятия, как производство, финансы, маркетинг, бухгалтерский учет и т.д. Устойчивое развитие и стабильное функционирование современного предприятия невозможно без процесса цифровизации.

Ключевые слова: инновации, цифровизация, бизнес-авиация, наземное обслуживание, выручка.

V.K. Tsutskarev

Business aviation ground handling innovative development on the basis of digitalization

Abstract. The basis of modern company systematic and sustainable development are IT achievements on the basis of technological progress. The real innovation implementation through digitalization promotes to increase the company competitiveness, optimize technological processes and increase revenue.

Digital innovation implementation are common for a such kind of company activities as: production, finance, marketing, accounting and etc. Sustainable development and stable company operation is impossible without of digitalization process.

Keywords: innovations, digitalization, business aviation, ground handling, revenue.

Термин «инновация» происходит от латинского слова «novation», что в переводе на русский означает обновление / изменение, и приставки «in», которая в переводе с латинского означает «в направлении». В своих научных трудах А.И. Орлов и Л.А. Орлова дают следующий дословный перевод термина «innovatio» − «в направлении изменений». Само понятие «инновация» впервые было упомянуто в научных исследованиях в XIX в., а его наиболее интенсивное развитие началось в XX в.

Инновация – это результат инвестирования интеллектуального решения в разработку и получение нового знания ранее не применявшейся идеи с целью его дальнейшего практического применения.

В современной экономике и предпринимательстве понятие инновации тесно связано с цифровизацией, которая является основополагающей движущей силой технологического прогресса в XXI в.

Директор учебного центра подготовки руководителей НИУ «Высшая школа экономики» Н.В. Никандров дает следующее определение цифровизации. Цифровизация − это замена аналоговых (физических) систем сбора и обработки данных технологическими системами, которые генерируют, передают и обрабатывают цифровой сигнал о своем состоянии. В широком смысле − процесс переноса в цифровую среду функций и деятельностей (бизнес-процессов), ранее выполнявшихся людьми и организациями.

Ежедневно процесс цифровизации проникает в новые сферы жизни человека и предпринимательской деятельности. Благодаря значительным положительным результатам, достигаемым в кратчайшие сроки, а также способности осуществлять возврат вложенных инвестиций в минимально возможный период, данный процесс с каждым днем становится все востребованнее и популярнее.

Наиболее яркими примерами, свидетельствующими о колоссальных успехах в развитии и максимизации прибыли, являются такие технологические компании, как Amazon, Facebook, Google, Uber и т.д. Все перечисленные компании – это передовики и новаторы в области информационных технологий, которые являются движущей силой их прогресса и ежедневно растущей капитализации на рынке.

Компания Amazon была основана Джеффом Безосом в 1994 году как интернет-магазин по продаже книг. Благодаря постоянной диверсификации своей деятельности, а также внедрению инноваций на основе цифровизации, уже в 2018 году капитализация компании превысила 1 трлн долларов США, сделав Amazon второй после Apple компанией в мировой истории, перешагнувшей этот рубеж [3].

Компания Uber была основана Трэвисом Калаником и Гарретом Кэмпом в 2009 году, а уже к концу 2016 года привлекла более 17 млрд долларов США в качестве инвестиций [2]. В мае 2019 года, после проведения IPO на Нью Йоркской Фондовой Бирже капитализация компании составляла более 60 млрд долларов США.

В мировой индустрии бизнес-авиации наиболее успешным и востребованным проектом является компания Avinode, которая, благодаря достижениям в области информационных технологий, смогла стать единым посредником между авиакомпанией, которая готова выполнить рейс бизнес-авиации, и клиентом, который запрашивает конкретный

перелет в любой точке земного шара. Компания была основана осенью 2000 года группой студентов, которые начали изучать предпринимательское дело в школе технологий Чалмерс. Основной стала идея создания компьютерной системы, которая могла бы привнести прозрачность на рынок фрахта рейсов бизнес-авиации [5].

Когда Avinode была впервые запущена, то в базе числилось 100 самолетов от 15 фрахтовых брокеров (в основном из скандинавских стран), которые согласились протестировать систему. По результатам тестового периода Avinode начала продажи на европейском рынке, которые прошли предельно успешно. Avinode развивалась, чтобы стать лидирующей авиационной чартерной сетью для профессионалов во всем мире. В 2020 году в базе Avinode доступно 750 самолетов от 195 эксплуатантов воздушных судов, которые взаимодействуют со 115 фрахтовыми брокерами, т.к. Avinode оказалась для них наилучшим решением, позволяющим быстрее и эффективнее находить оптимальный вариант выполнения полета согласно заданию, полученному от заказчика [5].

Продемонстрированные выше практические примеры применения инноваций на основе цифровизации подчеркивают необходимость и эффективность применения подобных достижений в области информационных технологий с целью системного развития деятельности предприятия.

Интенсивный, но несистемный рост отечественной отрасли бизнес-авиации по всем видам деятельности происходил с начала 2000-х до 2015 года. На пике повышенного спроса на услуги со стороны клиентов, а также в рамках действующей поведенческой модели безграничного потребления товаров и услуг подавляющее большинство игроков рынка указанного периода не уделяли должного внимания процессу внедрения инноваций с целью оптимизации бизнес-процессов и повышения рентабельности. По

факту наступления очередного экономического кризиса и проведения в отношении Российской Федерации санкционной политики ведущих европейских стран и США большинство игроков рынка обслуживания бизнес-авиации: обслуживающие, брокерские, кейтеринговые и прочие компании − были вынуждены прекратить свою деятельность или существенно переформатировать ее с глобальной потерей доли рынка, квалифицированного персонала и, как следствие, выручки.

Как уже отмечал автор в других своих научных трудах, продолжать успешное развитие и функционирование во время и после экономического кризиса, начавшегося в 2015 году, смогли компании, которые уделяли необходимое внимание внедрению инноваций и оптимизации бизнес-процессов на их базе. Первопроходцем в этом направлении принято считать ЗАО «ВИППОРТ», которое осуществляет свою деятельность с декабря 2004 года и является оператором по организации наземного обслуживания для рейсов бизнес-авиации в аэропорту «Внуково» [1].

Созданная и внедренная в 2010 году в технологический процесс обслуживания рейсов программа Vipport Information System (VIS) дала возможность в режиме реального времени получать оперативную (актуальную) информацию о статусе рейса, движении воздушного судна на перроне, а также детальную информацию по всем этапам обслуживания рейса в ЦБА «Внуково-3» [1].

В качестве дополнительных мер по оптимизации технологических процессов и увеличению выручки предприятия по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации возможны разработка и внедрение следующих программ и алгоритмов на базе информационных технологий:

− автоматизированное (без участия человека) согласование слотов на прием / выпуск воздушных судов;

– возможность подачи заявки на предоставление услуги посредством ее направления через личный кабинет без прямого вербального общения с исполнителем;

– возможность автоматического списания средств с лицевого счета заказчика по факту оказания услуг и отсутствия претензий от заказчика;

– автоматическое направление заказчику в электронной форме бухгалтерских документов после списания денежных средств с лицевого счета по факту оказания услуг;

– автоматическая рассылка в электронном виде оперативной информации по факту введения ограничений на аэродроме по адресной базе клиентов;

– разработка и внедрение соответствующего клиентского приложения для смартфонов, позволяющего поддерживать оперативное взаимодействие с обслуживающей компанией в режиме реального времени без прямого вербального общения.

По результатам проведенного научного исследования касательно инновационного развития наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации на основе цифровизации сформулированы следующие выводы:

– оперативное взаимодействие с заказчиком посредством электронного обмена информацией повышает качество обслуживания по причине снижения негативного влияния человеческого фактора;

– повышается эффективность работы линейного персонала благодаря четкому алгоритму своевременно поставленных клиентом задач и запросов;

– существенно снижаются внутрикорпоративные барьеры при взаимодействии между внутренними структурными подразделениями компании;

– существенно снижаются сбойные и внештатные ситуации при взаимодействии с внешними контрагентами;

– увеличивается выручка от реализации дополнительных услуг, которые предлагают (продают) сотрудники, освободившиеся от ряда функциональных обязанностей, возложенных на компьютерные и информационные программы;

– снижаются постоянные производственные затраты в связи с рациональным сокращением объемов закупки требующихся средств производства;

– происходит усиление конкурентных позиций и деловой репутации предприятия на профессиональном рынке.

Библиографический список

1. Цуцкарёв В.К. Оптимизация производственных затрат и увеличение выручки компании по наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации благодаря внедрению инноваций на базе информационных технологий // Инновационное развитие транспорта: материалы IV Всерос. науч. конф. студ., магистр. и асп. 29 апреля 2019 г. / Е.В. Будрина (отв. ред.) [и др.]. СПб.: Изд-во Культ-информ-пресс., 2019. 198 с.

2. А. Лашински. UBER. Инсайдерская история мирового господства. М.: Изд-во «Э», 2018. 288 с. (Top Business Awards).

3. Официальный интернет-сайт телевизионного канала CNBC [Электронный ресурс]. URL: https://www.cnbc.com/2018/09/04/amazon-hits-1-trillion-in-market-value.html (дата обращения: 18.04.2020).

4. Sorin Eugen Zaharia, Casandra VenerPietreanu. Challenges in airport digital transformation.International Conference on Air Transport – INAIR 2018. Transportation Research Procedia 35 (2018) 90–99.

5. Официальный сайт интернет-портала и электронного еженедельника BizavWeek [Электронный ресурс]. URL: http://www.bizavnews.ru/237/5010 (дата обращения: 18.04.2020).

УДК 658.3

А.С. Белов, И.В. Калашникова

Основные индикаторы дистанционного формата занятости в России и за рубежом

Аннотация. Статья посвящена состоянию рынка дистанционного труда в России и за рубежом. Данный формат занятости привлекателен для работодателей разных сфер экономики, в том числе в сегменте «транспорт и логистика». В 2018 году на него приходилось 37,4 % всех запросов, на «автобизнес» – 12,7 %. Для занятых на условиях фриланса особенно привлекательным является возможность самостоятельно распределять рабочее время, для работодателей – возможность снижать производственные издержки и оптимизировать налоговые платежи.

Ключевые слова: фриланс, «дистанционные» работники, рынок услуг фриланса.

A.S. Belov, I.V. Kalashnikov

Main indicators of remote employment format in Russia and abroad

Abstract. The article is devoted to the state of the remote labor market in Russia and abroad. This employment format is attractive for employers in various sectors of the economy, including in the “transport and logistics”segment. In 2018, it accounted for 37.4% of all requests, while Autobusiness accounted for 12.7 %. For those employed on a freelance basis, it is particularly attractive to be able to independently allocate working time, for employers-the ability to reduce production costs and optimize tax payments.

Keywords: freelancing, “remote”, employees, the market of freelancing services, advantages of remote employment.

Разновидностью дистанционного труда является фриланс. Он представляет собой вид трудовой деятельности, который предполагает выполнение следующих условий: самостоятельность выбора формы и места реализации; относительная независимость от работодателя; высокая степень свободы при организации трудовой деятельности и выборе режимов труда и отдыха; возможности самореализации и творческого роста. Сравнивая фриланс с некоторыми традиционными формами занятости (внештатный работник, удаленная работа или дистанционный труд, независимый подрядчик, индивидуальный предприниматель), можно считать, что фриланс является проявлением самостоятельной занятости.

В научный оборот фриланс был введен Джеком Ниллесом в 1972 году, предложившим телеработу как новый способ организации труда на некоторых предприятиях в целях решения проблем трудовой занятости в США для определенной части населения и снижения остроты транспортного вопроса в мегаполисах [1]. Телеработа (работа на дому) означала возможность выполнения должностных обязанностей и поддержание деловых коммуникаций посредством телефона. Постепенно термин «телеработник» был заменен понятием «freelancer». Организациям привлечение фрилансеров к выполнению каких-либо задач, функций, работ, услуг позволяет снижать издержки на создание рабочих мест. В настоящее время это распространенная форма занятости за рубежом.

В России датой появления фрилансеров на рынке принято считать 2005 год, когда был основан портала free-lance.ru, первая российская биржа фриланса. Совместное исследова-

ние J'son&PartnersConsulting и «1С-Битрикс», проведенное в 2015 году, показало, что экономия работодателей при найме одного «удаленного» сотрудника составляет в среднем около 170 тыс. руб. Поэтому «61 % российских компаний перевели на удаленную работу до 10 % штата, каждая третья – от 11 до 90 % и только 6 % предприятий – почти весь персонал» [2]. Транспортные организации тоже стараются использовать такой способ сокращения своих затрат. Так, например, согласно информации новостного портала Рамблер, в Москве в 2017 году спрос на фрилансеров в сфере транспорта и логистики составил 25,5 %. На втором месте по востребованности оказались студенты и другие соискатели без опыта работы (17,4 %). За 2018 год «транспорт и логистика» заняли больше трети запросов – 37,4 %; вакансии, не требующие опыта работы, – 15,4 %; «автобизнес» – 12,7 % [3].

В России свыше 80 % всех занятых на условиях дистанционной работы в 2017 году приходилось на штатных работников (44 %), «чистых» фрилансеров (22 %) и студентов (18 %) [4].

Аналитики из компании «Payoneer» (посредническая структура между заказчиками и исполнителями при оплате услуг фриланса) провели online-опрос 21 тыс. специалистов из 170 стран в период с 2015 по 2017 год, позволивший выявить основные характеристики глобального рынка фриланса. Главная из них – рост востребованности услуг фрилансеров. Например, в 2015 году около 53,7 млн американцев считались самозанятыми фрилансерами, а в 2017 году их численность достигла 57,3 млн, что составило 36 % от работающего населения страны [5].

Самыми востребованными рынками дистанционной работы остаются Европа и США. На европейских клиентов работает 51 % фрилансеров, но подавляющее большинство фри-

лансеров стремятся работать на североамериканском рынке. В 2015 году на его долю приходилось всего 37 %, а сейчас на клиентов из США работают 68 % фрилансеров [5].

Среднечасовая ставка фрилансера на мировом рынке в рассматриваемый период составила 19 дол., варьируя от минимальной ставки в 3 дол. до максимальной в 100 дол. До 5 дол. в час получало 16 % опрошенных; от 6 до 10 дол. – 24 %; от 11 до 15 дол. – 17 %; 14 % зарабатывают в час от 51 до 100 дол. (рис. 1).

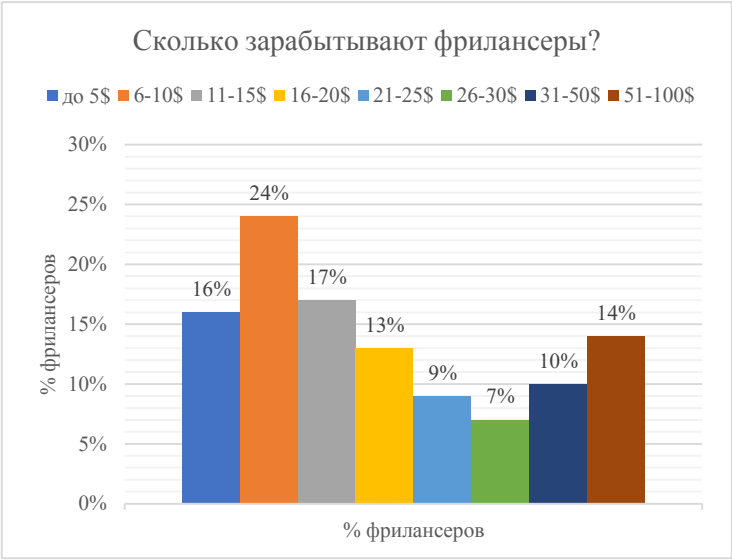


Рис. 1

Постепенно растет роль социальных сетей, которые проникают во все сферы общественной жизни. Так, в 2015 году через профессиональные онлайн-сети работу искали всего 8 % фрилансеров, а сегодня эта цифра выросла до 38 %. Раньше для поиска работы шли на LinkedIn, а теперь все

больше пользователей выбирают для профессионального продвижения Facebook.

Таковы основные характеристики мирового рынка услуг фриланса, а что же происходит в России? Для ответа на этот вопрос можно воспользоваться результатами опроса службы исследований Head Hunter, которая произвела опрос среди соискателей, ищущих работу на hh.ru, об их отношении к удаленной работе. Опрос показал, в каких сферах деятельности фрилансеров и штатных «удаленных» сотрудников больше всего, в чем, на их взгляд, достоинства и минусы в удаленной работе.

Оказалось, что среди работающих 31 % сотрудников работает удаленно. Из них 14 % – фрилансеры и 17 % – «удаленные», являющиеся штатными работниками организации (рис. 2).

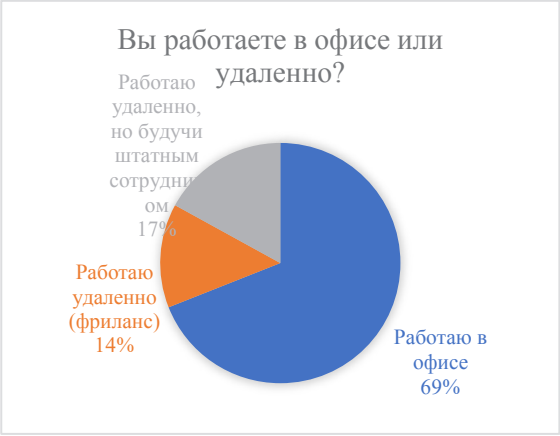


Рис. 2

Если проанализировать структуру фрилансеров, то безусловным лидером является сфера «искусство, развлечения и массмедиа». Примерно 47 % работающих в ней участни-

ков опроса – фрилансеры. Это, прежде всего, журналисты, редакторы, дизайнеры, фотографы и иллюстраторы. На втором месте (32 % опрошенных) маркетологи и PR-менеджеры (сегмент «маркетинг, реклама и PR»), на третьем (28 % фрилансеров) – юристы, на четвертом (17 % опрошенных) – административный персонал (в основном операторы колцентров). А удаленная работа среди штатного персонала больше всего распространена у маркетологов и PR-менеджеров (24 % опрошенных), IT-специалистов (22 % опрошенных) и бухгалтеров (20 % опрошенных). Среди тех, кто работает удаленно в штате компании, более половины заявили, что изначально искали работу с такими условиями (53 % опрошенных). Еще 24 % ответили, что их перевели на удаленную работу из офиса [6].

Какие плюсы есть у удаленного формата трудовой занятости, если многие из соискателей рабочего места выбирают его осознанно? Главное преимущество, которое отмечают 79 % опрошенных, – это возможность самостоятельно распределять свое рабочее время. На втором месте по распространенности ответов (75 % респондентов) – экономия ресурсов времени и денежных средств на дорогу до работы и обратно, на третьем и четвертом – возможность работать дистанционно из другого региона или даже из другой страны, а также возможность совмещать несколько видов трудовой деятельности [7].

Кроме преимуществ, у дистанционной работы есть и недостатки по сравнению со стандартным форматом занятости. В числе минусов респонденты называют нехватку очного общения по рабочим вопросам (43 % респондентов), ограниченный карьерный и профессиональный рост (35 % респондентов). Большинство удаленных сотрудников работает дома (69 %), а потому в качестве недостатка

отмечают отвлекающие от работы бытовые факторы (34% респондентов) [7].

Занятость на условиях фриланса позволяет компаниям оптимизировать налоги, что не очень интересно государству. Не случайно с 1 января 2019 года в некоторых российских регионах у фрилансеров появилась возможность отчислять в бюджет всего 4–6 % от полученных доходов. Это специальный налоговый режим для самозанятых граждан, суть которого в том, что с доходов самозанятых лиц не нужно платить взносы в Пенсионный фонд и другие внебюджетные фонды, 13 % НДФЛ. Вместо этого применяется налог на профессиональный доход [10]. Все коммуникации с налоговой, включая первичную постановку на учет в качестве самозанятого, отчетность и уплату налога, максимально упрощены и строятся через специальное мобильное приложение «Мой налог». В конце месяца система сама рассчитает сумму налога.

Численность дистанционных сотрудников в мире растет параллельно запросу со стороны работодателей. Удаленные сотрудники выбирают заказчиков, анализируют условия трудовой занятости и организуют свою профессиональную деятельность, ориентируясь на потребности и предпочтения. И не важно, какой трудовой стаж за плечами фрилансера. На рынке услуг фриланса есть проекты для специалистов любого уровня.

Библиографический список

1. Колесникова Т.В., Перчинская Н.П. Фриланс – нестандартная форма занятости, инновационная тенденция на современном рынке труда [Электронный ресурс]. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/ frilans-nestandartnaya-forma-zanyatosti-innovatsionnaya-tendentsiya-na-sovremennom-rynke-truda (дата обращения: 10.02.2020).

2. Как, когда и где появился фриланс [Электронный ресурс]. URL: www.seoded.ru/istoriya/internet-history/freelance.html (дата обращения: 11.01.2020).

3. URL: https://news.rambler.ru/other/39849985/?utm_content=news_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink

4. Матвеева Н.С., Черкасова М.А. Перспективы развития фриланса в условиях современной России [Электронный ресурс]. URL: https://cyberleninka.ru/article/n//perspektiv-razvitiya-frilansa-v-usloviyah-sovremennoi-rossii.pdf (дата обращения: 10.01.2020).

5. Гид по международному рынку фриланса [Электронный ресурс]. URL: http://shevchenko.co/blog/?go=all/gid-po-mezhdunarodnomu-rynku-frilansa/ (дата обращения: 06.01.2020).

6. Freelancers income report Payoneer [Электронныйресурс]. URL: https://www.dropbox.com/s/s85xwc7sbbqz3xz/Freelancers%20income%20report%2018.pdf?dl=0 (дата обращения: 30.12.2019).

7. Сколько у нас фрилансеров [Электронный ресурс]. URL: https://khabarovsk.hh.ru/article/24036 (дата обращения: 30.12.2019).

8. Для тех, кто на фрилансе: 11 вопросов о налоге с самозанятых [Электронный ресурс]. URL: https://khabarovsk.hh.ru/article/23928 (дата обращения: 28.12.2019).

УДК 338.47

М.А. Сигитова, А.И. Петрова

Проблемы организации перевозок негабаритных грузов

Аннотация. Статья рассматривает рынок негабаритных перевозок, которые в последнее десятилетие претерпел обширный ряд изменений, среди которых географическое расширение, постоянное появление новых маршрутов, количественный рост участников сегмента, появление экстремально негабаритных грузов.

Ключевые слова: рынок, перевозки, негабаритный груз.

M.A. Sigitova, A.I. Petrova

Problems of organization of oversized cargo transportation

Abstract. The article considers the oversized transportation market, which has undergone an extensive series of changes in the last decade, including geographical expansion, the constant emergence of new routes, the quantitative growth of segment participants, and the emergence of extremely oversized cargo.

Keywords: market, transportation, oversized cargo.

В настоящее время рынок негабаритных перевозок можно охарактеризовать не только как оживленный, но и непрерывно наращивающий объемы доставки. В качестве изме-

нений в данном сегменте можно отметить географическое расширение, постоянное появление новых маршрутов, увеличение количества компаний, оказывающих услуги по перевозке негабаритного груза. Также изменения коснулись и самого груза – появились экстремально негабаритные грузы и, следовательно, разрабатывается и производится специализированное оборудование и техника для их перевозки, что обусловливает применение различных технологических схем перевозки, обладающих определенными особенностями и преимуществами и позволяющих применять проектный подход в организации перевозок данного типа груза.

Оживление рынка эксперты отмечают с 2010 года после спада, связанного с экономическим кризисом 2008 года. Положительная динамика вызвана увеличением инвестиций в промышленность, в том числе машиностроение, а также в горнодобывающие отрасли, что привело за собой возрастание спроса на негабаритные перевозки. Далее в 2014–2015 годах отмечался резкий спад объемов инвестиций в машины, оборудование и транспортные средства, что, соответственно, привело к сокращению и перевозок негабаритных грузов. Однако уже в 2016 году объем инвестиций начал восстанавливаться и в 2017 году достиг уровня 2013 года и позитивно сказался на рынке перевозок [1]. В 2017 году российский рынок перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов продемонстрировал рост в сопоставимых ценах на 1,6 %. В номинальном выражении рынок крупногабаритных и тяжеловесных грузов вырос на 6,3 %, а его доля в объеме рынка транспортно-экспедиторских услуг превысила 2 %. По оценке экспертов, в прогнозный период рынок перевозок крупногабаритного и тяжеловесного груза будет расти в среднем на 3,4 % в год в сопоставимых ценах и на 6,7 % в год в текущих ценах [2; 3].

Несмотря на позитивную динамику объема перевозок, деятельность компаний на рынке усложняют так называе-

мые системные проблемы. Во-первых, парк многих автомобильных компаний все еще состоит преимущественно из устаревшей техники, что снижает качество предоставляемых услуг и негативно сказывается на состоянии дорог; во-вторых, увеличиваются затраты перевозки; и в-третьих, состояние дорог и общая неразвитость сети терминалов вблизи крупных точек распределения груза существенно снижает скорость доставки последних. Все это приводит к удорожанию перевозок негабаритных грузов [4].

По мнению многих экспертов, усложнение получения разрешений и закрытие доступа на некоторые дороги для автомобилей с высокой грузоподъемностью становятся существенным барьером развития сферы грузоперевозок в России. На сегодняшний день доставка крупногабаритного груза является одной из основных проблем, с которыми сталкиваются компании при строительстве крупных объектов. Для организации работ на таких объектах необходимо, чтобы специализированная техника доставлялась точно в срок и уже в том состоянии, в котором она будет использоваться.

Несмотря на увеличение количества грузовых перевозчиков, большинство компаний при перевозке крупногабаритного груза сталкивается с рядом проблем, которые можно *сгруппировать по четырем основным категориям*: проблемы, связанные с подвижным составом; проблемы, связанные с выбором маршрута перевозки; проблемы, связанные с организацией погрузочно-разгрузочных работ; проблемы, с которыми сталкиваются водители при осуществлении перевозки.

Для осуществления негабаритной перевозки необходимо учесть ряд требований, предъявляемых к транспортным средствам, а также самой перевозке: транспортное средство должно соответствовать всем требованиям техники безопасности перевозки; подвижной состав должен максимально

использоваться по грузоподъемности (грузовместимости); необходимо разрешение на перевозку; необходимы крепежные приспособления.

Таким образом, основным требованием к перевозчику является наличие специализированной техники (низкорамных машин для перевозки высоких грузов; телескопических прицепов для транспортировки грузов негабаритной длины, спецтехники для перевозки тяжеловесных грузов). Грузоотправитель должен собрать информацию, какими транспортными средствами предполагаемая компания перевозит негабаритный груз, как осуществляется его крепление, будет ли соответствовать данная перевозка технике безопасности. В случае если перевозка предполагает участие нескольких видов транспорта, то только экспедитор, располагающий информацией о наличии специализированной техники в разных компаниях, сможет подобрать оптимальный вариант перевозки.

При решении задачи маршрутизации необходимо обращать внимание на особенности транспортной сети, которые приводят к затруднению движения транспортного средства. Приведем некоторые из них: высота линии связи и электропередач слишком мала, что приводит к разрыву и влечет за собой большой ряд последствий, которые могут нанести вред как водителю, так и населению; неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, что приводит к возможной порче груза (при проблеме с креплением), а также к повышенному износу автотранспортного средства; высота груза не позволяет осуществить перевозку под мостами, эстакадами, путепроводами, под контактными проводами на железнодорожных переездах, а также в местах въезда в тоннели; ограничение дорожного движения транспортного средства с тяжеловесным грузом в определенные часы; погодные условия, которые приводят к размытию дорог, снижению видимости на дорогах и т.д.

При формировании маршрута основным принципом является обеспечение безопасности транспортировки груза. Поскольку доставка крупногабаритного груза проходит, как правило, по дорогам общего пользования, то выбор маршрута будет зависеть от плотности и скоростного режима на трассе, а также особых условий перевозки. Не менее важным для рационального построения маршрута перевозки является выбранный тип подвижного состава.

Также немалозначимыми являются проблемы, связанные с осуществлением погрузочно-разгрузочных работ. Большое количество компаний часто отказываются от перевозок данного типа, так как не обладают специализированными погрузочно-разгрузочными устройствами, покупка которых требует дополнительных вложений, а также наличия площади для хранения данной техники. Альтернативным вариантом является аутсорсинг.

Отдельно следует отметить факторы, оказывающие прямое воздействие на водителей. Так, при перевозке негабаритного груза часто возникают ситуации, при которых груз ограничивает обзор водителю автомобильного транспорта; перевозимый объект может повредить транспортное средство препятствовать его управлению или понижать его устойчивость; перевозимый груз может создавать звуковые помехи и поднимать пыль, что также приводит к снижению способности водителя воспринимать сигналы от других участников движения и другие. Все это может привести к нарушению правил перевозки, необеспечению сохранности груза, создать опасность для жизни и здоровья водителя. Нивелирование данных факторов достигается точным соблюдением правил безопасности перевозки негабаритных грузов и дорожного движения.

Для грузоотправителя представляет сложность определение плановой или предельной стоимости перевозки груза для решения задачи выбора грузоперевозчика. При

предварительном сборе информации ни одна транспортная компания не может дать точного ответа, так как любая транспортировка негабаритного груза является уникальной, следовательно, никакой универсальной тарифной сетки на перевозку негабаритных грузов нет. При расчете стоимости перевозки применяются специальные учетные таблицы и программы, позволяющие приблизительно рассчитать степень негабаритности груза и тариф на перевозку, однако полученные данные не могут считаться окончательными, так как они не учитывают всех условий перевозки.

Необходимо помнить, что разрешение на транзитную перевозку негабаритного груза по территории нескольких государств в каждой стране нужно получать отдельно. Крупные промышленные предприятия зачастую в своей организационной структуре имеют выделенное логистическое подразделение (отдел, службу), занимающееся и проработкой маршрута, и получением разрешений. Однако в большинстве средних предприятий такой отдел не предусмотрен, следовательно, они обращаются в транспортно-экспедиторскую компанию, которая полностью возьмет на себя организацию и осуществление перевозки, включая получение необходимых разрешений, разработку специальных креплений, страхование груза и его охрану. Аутсорсинг логистических услуг приводит к увеличению затрат, но позволит сэкономить время и обеспечить оптимальную организацию перевозки и сохранность груза.

Как следует из опыта российских перевозчиков, освещенного в научных трудах и отраслевых обзорах, наиболее частыми нарушениями при осуществлении негабаритных перевозок являются: неправильное оформление документов, дающих право на провоз негабаритных грузов; несоответствие массы крупногабаритных грузов зафиксированной в разрешении фактической массе грузов; повреждения контактно-кабельной

сети городского транспорта и разрушение опор; разрушение мостовых сооружений; неправильное крепление груза.

Для каждого вида транспорта разработаны правила, регламентирующие перевозку негабаритных грузов (документы, разрешающие работу водителя; документы на автомобиль, осуществляющий перевозку; документация на перевозимый груз). Так, обязательным является получение отдельных разрешений с указанием не только параметров груза и транспортного средства, но и особых условий движения, включая согласование маршрута перевозки.

Для нивелирования воздействия проблемы, связанной с состоянием дорожного полотна, появляется необходимость в оборудовании участков дороги специальным покрытием из железобетонных плит или железных листов, также есть возможность выбрать объездной маршрут либо построить участок дороги, по которому можно будет объехать критичный участок трассы.

При высоте груза, не позволяющей осуществлять перевозку под мостами, эстакадами и т.д., транспортные компании зачастую принимают решение о разборке перевозимого груза (при возможности) и осуществлении транспортировки по частям. Если груз является неразборным, то производится разработка объездного маршрута. Проблема с высотой линий связи и электропередач решается двумя способами: первый связан с частичным демонтированием в ночное время участка сети, под которым проходит движение, второй способ подразумевает осуществление перевозки по полосе встречного движения с привлечением автомобилей прикрытия.

Для получения разрешения на перевозку в первую очередь следует оформить заявление и документы, содержащие следующую информацию: спецификация на груз, чертежи груза, точный вес и размеры каждого грузового места, адрес погрузки и выгрузки; маршрут. Эти документы, в зависи-

мости от плана передвижения, подаются на согласование в одну из служб территориальных органов управления дорожным хозяйством. Далее сотрудники служб согласовывают маршрут со всеми организациями, производственные объекты которых находятся по маршруту транспортного средства. Если согласование прошло успешно, то автору запроса выдается документ на транспортировку.

Востребованность перевозки негабаритных грузов на сегодняшний день обусловливается необходимостью доставки от мест производства к местам применения разного рода специальной, строительной, сельскохозяйственной и прочей техники, цистерн особо большой вместимости, промышленного оборудования и других негабаритных тяжеловесных грузов. Специфика негабаритных перевозок, помимо необходимости задействовать специализированный подвижной состав, включает и другие аспекты, без учета которых своевременная и безопасная доставка негабаритного груза к месту назначения невозможна.

Библиографический список

1. Динамика и структура инвестиций в основной капитал [Электронный ресурс]. URL: https://ac.gov.ru/files/publication/a/19043.pdf

2. Динамика рынка негабаритных перевозок в 2018−2019 годах [Электронный ресурс]. URL: https://www.podolskat.ru/news/374/

3. Новые реалии рынка негабаритных перевозок [Электронный ресурс]. URL: https://www.dp.ru/a/2019/01/14/Novie_realii_rinka_negaba

4. Рынок перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов: тенденции и перспективы [Электронный ресурс]. URL: https://logistics.ru/transportirovka/rynok-perevozok-negabaritnyh-i-tazelovesnyhgruzov-tendencii-i-perspektivy

УДК 338.58

И.В. Зайцева
Т.П. Грасс

Роялти в гражданской авиации как конкурентное преимущество национальной экономики

Аннотация. В статье представлена ретроспектива взаимоотношений на мировом рынке гражданской авиации между Правительствами стран в области использования транзитного потенциала СССР. Определены этапы становления и развития рынка международных авиаперевозок по транссибирскому маршруту. Предложен такой экономический инструмент преимущества национальной гражданской авиации, как роялти.

Ключевые слова: гражданская авиация, транссибирский маршрут, роялти, конкуренция.

I.V. Zaitseva
T.P. Grass

Royalties in civil aviation as a competitive advantage of the national economy

Abstract. The article presents a retrospective of relations in the world civil aviation market between the Governments of countries in the field of using the transit potential of the USSR. The stages of formation and development of the international air transport market along the TRANS-Siberian route are defined. Such an economic tool for national civil aviation benefits as royalties is proposed.

Keywords: civil aviation, TRANS-Siberian route, royalties, competition.

В период смены модели экономического развития международного авиационного рынка транспортная сеть способствует изменениям, ведущим к преодолению барьеров динамичности, сложности и глобализации. Конкурентная среда на рынке стимулирует авиаперевозчиков искать новые, более гибкие организационные изменения, активно прибегать к конкуренции ценового и функционального разнообразия. Большая часть проблем обусловлена современными особенностями развития экономики: пространственным характером размещения, технологической многоукладностью и отраслевой неравномерностью инновационного развития, вследствие которых потребности субъектов хозяйствования различаются в разных секторах экономики. Исследование особенностей данного периода рассмотрено с точки зрения непрерывного наращивания показателей социально-экономического развития при повышении эффективности использования ресурсов, сохранения целевой траектории развития с учетом структурных изменений в сегментах национальной экономики. Конкурентные преимущества гражданской авиации заключаются в росте емкости международного авиационного рынка и высокого потребительского спроса.

Процессы глобализации мировой экономики и развития гражданской авиации являются взаимодополняющими и содействуют продвижению не только торговли, но и экономическому росту как отдельных стран, так и всего мира. Примером современной глобализации и либерализации являются международные организации гражданской авиации, среди которых ИКАО, ИАТА, а также различные профессиональные ассоциации мировой гражданской авиации, которые поддерживают цели ООН в области устойчивого развития, пропагандируют идеи либерализации как фундамента дальнейшего развития отрасли. В связи с этим значи-

мым становится региональная экономическая интеграция, в частности формулирование условий для получения доступа к региональным рынкам без дискриминации по коммерческим правам [5].

Российская Федерация является государством − членом Организации Объединенных наций с 1991 года как правоприемник СССР, ИКАО − с 1970 года, Всемирной торговой организации − с 2012 года, это означает, что стратегические установки международных организаций находят отклик в стратегическом развитии страны. Согласно «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» [3] среди задач, направленных на достижение «интеграции в мировое транспортное пространство, реализации транзитного потенциала страны», формулируется задача о создании конкурентоспособных транспортных коридоров, для реализации которой необходимо «создание условий для увеличения объемов транзитных пролетов авиакомпаний третьих стран по транссибирским, трансполярным, кроссполярным и другим маршрутам воздушного пространства России, соединяющим Европу с Восточной и Юго-Восточной Азией, а также Северную Америку с Южной и Юго-Восточной Азией».

Согласно М. Портеру, национальный контекст играет важную роль для построения конкурентных преимуществ компаниями в отраслях, для которых внутренняя обстановка в стране является наиболее благоприятной и динамично развивающейся, данные автор объединил в своей аналитической «алмазной» схеме, которая включает следующие составляющие: условия доступности факторов производства; условия спроса; динамику зависимых и вспомогательных отраслей; стратегию, структуру и конкурентоспособность компании [6]. Рост конкурентоспособности на авиационном рынке, улучшение предпри-

нимательского климата, создание эффективного рентного механизма налогообложения обосновывают необходимость подробного изучения компенсационного платежа за пролет по транссибирскому маршруту. Реализация рентных отношений в теории и практике наук неразрывно связана с категорией «роялти». Роялти исторически является традиционным платежом пользователя недр. В гражданской авиации роялти рассматривается как система компенсационных платежей, которая была создана в начале 1970-х годов как ответ на запросы европейской (AirFrance) и японской (JAL) авиакомпаний при выполнении международных полетов через воздушное пространство СССР по транссибирским маршрутам (ТСМ). Становление регулирования аэронавигации и воздушных перевозок предопределялось двумя факторами: скоростью развития гражданской авиации и «международным» характером воздушного транспорта. Остановимся на этапах становления рынка международных перевозок по транссибирскому маршруту подробнее (табл.). Представленная группировка в таблице в части 1–3 этапов была частично основана на публикации [4] очевидца событий того периода – директора Международного коммерческого управления гражданской авиации в 1990 году В. Саморукова. Также был проведен контент-анализ преимущественно публикаций интернет-издания «АвиаПорт» (https://www.aviaport.ru/) за период с 2005 года по н.в., все статьи, факты из которых представлены в текстовой части, есть в списке литературы. Выбор именного этого профессионального издания объясняется предоставлением свободного доступа ко всем публикациям, включая многочисленные интервью членов Правительства РФ, авиационных функционеров, ведущих специалистов ГА.

Этапы становления рынка международных перевозок по ТСМ

1 этап до 70-х гг.	Аэрофлот не представлен на международных рынках
	- Осуществление международных перевозок - государственная монополия на внешнюю торговлю (Конституция СССР, ст. 73) - коммерческие рейсы иностранных авиакомпаний не осуществлялись - открыты транзитные воздушные коридоры через СССР (вкл ТСМ)
2 этап 70−80 гг.	Выход Аэрофлота на международные рынки
	- Заключение коммерческих соглашений между Аэрофлотом и иностранными авиакомпаниями, которые включали условия эксплуатации ТСМ - право свободной собственной продажи на территории иностранных государств, с кем заключены соглашения - право полетов из этих стран в третьи страны - совместная эксплуатация воздушных линий, что также означает обязательную посадку в Шереметьево - эксплуатация воздушных линий на условиях «пула» - вступление СССР в ИКАО
3 этап 80−85 гг.	Снижение коммерческой активности
	- Отказ некоторых авиакомпаний от использования ТСМ в связи с технической возможностью иностранных авиакомпаний совершать беспосадочные полеты через СССР - разработка дополнительных выгод Аэрофлотом, компенсирующих его потери от отказа авиакомпаний за использование ТСМ - комбинированные варианты полетов (в одну сторону без посадки в Шереметьево, в обратном направлении с посадкой)

4 этап с 1987 г.	Перезаключение коммерческих соглашений
	- Получение права на беспосадочные полеты взамен на коммерческие выгоды (учет и поиск баланса выгод) - пакетные соглашения с индивидуальными условиями для авиакомпаний - появление платежей за предоставление неиспользуемых аэрофлотом частот
5 этап с 1992 г.	Становление отечественного рынка международных перевозок – расширение доступа на международные рынки
	- Отмена государственной монополии на внешнюю торговлю - передача коммерческих соглашений авиакомпании «Аэрофлот − международные авиалинии» - конкурентные преимущества на международном и отечественном рынке имеет «Аэрофлот – российские авиалинии», в том числе за счет коммерческих соглашений
6 этап с 2000 г. по н.в.	Попытки отмены и модернизации платежей за ТСМ
	- Разработка принципов модернизации ТСМ, предполагающих отмену заключения коммерческих соглашений с авиакомпаниями с 2014 года – не действует до н.в. - разработка ФАС правил распределения «платежей» по ТСМ - расширение количество авиакомпаний, получателей платежей

Через РФ пролегают кратчайшие воздушные маршруты (транссибирский маршрут), связывающие Европу с Азиатско-Тихоокеанским регионом, протяженность воздушного моста 11 тыс. км. Воздушные трассы сокращают до 6 часов полетного времени, что позволяет авиакомпаниям экономить на оборотных средствах, а также обеспечивать каче-

ственные перевозки, что ведет к мобильности потребителей. Помимо транссибирского маршрута (ТСМ) существует еще один евроазиатский маршрут – южный, но экономия полетного времени по нему меньше. Для иностранных авиакомпаний небо над Сибирью открыто с 1966 года, когда было подписано соглашение между Правительствами СССР и Японии о воздушном сообщении о выполнении транссибирских полетов национальными авиакомпаниями. Началась совместная эксплуатация авиалинии по транссибирскому маршруту по направлению Москва – Токио. Несколько позже было заключено трехстороннее коммерческое соглашение на уровне авиакомпаний об эксплуатации воздушной линии по направлению Париж – Москва − Токио (В. Саморуков). В СССР внешняя торговля и другие виды внешнеэкономической деятельности осуществлялись на основе государственной монополии, что было закреплено в Конституции СССР и являлось непременным условием социалистической экономики [1].

Именно до этого периода развития отрасли гражданской авиации воздушное пространство не являлось фактором конкуренции на рынке. Открыв воздушный транзит, СССР использовал свое конкурентное преимущество, что выражалось в заключении коммерческих соглашений между назначенными авиакомпаниями иностранных государств с «Аэрофлот – советские авиалинии».

Второй этап охарактеризован нами как выход Аэрофлота на международные рынки благодаря коммерческим соглашениям. Иностранные авиакомпании шли на подобные соглашения по причине существенной выгоды, которая включала в себе экономию производственных ресурсов и времени при осуществлении перелета по ТСМ (трасса 18).

Третий этап определен снижением коммерческой активности между Аэрофлотом и иностранными авиакомпания-

ми. Это связано с появлением воздушных судов, способных совершать беспосадочные полеты Европа − Азия. Для экономики СССР это выражалось в потере дохода от сборов и тарифов, взымаемых с иностранных авиакомпаний в аэропорту Шереметьево. Были предложены комбинированные варианты полетов, которые позволяли частично сохранить экономические выгоды, но не все перевозчики согласовывали такой вариант, так, например, Lufthgansa и BA прекратили полеты по транссибирскому маршруту, соответственно, действие соглашений было приостановлено. СССР понес экономические потери, что стимулировало Правительство на поиск и разработку новых механизмов с учетом баланса экономических и иных выгод участников коммерческих соглашений.

Перезаключение коммерческих соглашений определяется нами как четвертый этап развития коммерческой авиационной деятельности по воздушному коридору Европа − Азия. Коммерческие соглашения Аэрофлота с иностранными авиакомпаниями стали носить индивидуальных характер, появился новый источник привлечения дохода – продажа неиспользуемых отечественной авиакомпанией частот. Коммерческие соглашения, как и прежде, определяли количество маршрутов, частоту выполнения рейсов. Сегодня доход от продажи / сдачи в аренду частот, которые по экономической сути представляют собой «оплату услуг», называют «роялти», «транссибирская плата», и он находится в центре авиационных межправительственных и отечественных дискуссий. По своей экономической сути он не противоречит международным соглашениям, включая нормативно-правовые акты, резолюции и т.д., но претензия авиационного сообщества в большей степени связана с конечным получателем доходов от продажи частот – ПАО «Аэрофлот − Российские авиалинии».

Последующие этапы охарактеризованы развитием рынка воздушных перевозок, что связано с отменой государственной монополии на внешнюю торговлю в связи с изменением экономического строя государства. Необходимо отметить, что полномочия по действию межправительственных соглашений о воздушном сообщении, а также договора и соглашения с иностранными авиакомпаниями были переданы от производственно-коммерческого объединения «Аэрофлот − советские авиалинии» авиакомпании «Аэрофлот − российские международные линии» [2].

На текущий момент в теоретико-методологической базе макроэкономики не сформировано однозначных ответов по данным вопросам, что объясняется в том числе недостаточной изученностью и практической проработанностью роялти как механизма в системе гражданской авиации и его роли в рамках национальной экономики. Государство, являясь собственником ресурсов, также преследует цели по увеличению собственной доли рентных доходов в системе национальной экономики. Оптимальное распределение транспортных роялти является одной из актуальных задач современной экономики в рамках реализации Транспортной стратегии Российской Федерации.

Библиографический список

1. Конституция (Основной Закон) Союза Советских Социалистических Республик (принята ВС СССР 07.10.1977). Статья 73 [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=3009#08851584477227283

2. Постановление Правительства РФ от 28.07. 1992 г. № 527 «О мерах по организации международных воздушных сообщений Российской Федерации»

3. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р 2 «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=212237686900498704461252601 5&cacheid=195DA6091C7CC8CF775A4A989CF3D12E&mode=splus&base=LAW&n=297899&rnd=0.6196862532930634#2jgvbhyg6cg

4. Ежемесячный международный авиационный журнал «Гражданская авиация». 2005. № 4 (731) [Электронный ресурс]. URL: https://1931.aero/archive/2005/aprel-2005

5. Официальный сайт Международной организации гражданской авиации (ИКАО) [Электронный ресурс]. URL: https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/2003/atconf5/atconf5_wp101_ru.pdf#search=рынок

6. Borner S., Porter M., Weder B., Enright M. Internationale Wettbewerbsvorteile: Ein strategisches Konzept fur die Schweiz. Frankfurt, Zurich, Campus Verlag, S. 62. Cited in Koellreuter, Ch. (1997).

УДК 338.51

Т.П. Грасс

Подходы к диагностике факторов, определяющих рентабельность авиапредприятия

Аннотация. В статье на основе изучения и обобщения трудов зарубежных и отечественных ученых изложены подходы к диагностике факторов, определяющих рентабельность деятельности с учетом практического опыта функционирования авиапредприятий в современных условиях. Предложено структурирование факторов внутренней и внешней среды, определяющих рентабельность авиапредприятия, на факторы, оказывающие прямое и косвенное влияние на показатели рентабельности. На основе синтеза зарубежного и отечественного опыта предложена модель рентабельности деятельности авиапредприятии.

Ключевые слова: рентабельность, факторы, определяющие рентабельность, факторы внутренней среды, факторы внешней среды, прямое влияние, косвенное влияние, факторный анализ рентабельности.

T.P. Grass

Approaches to diagnostics of factors determining the profitability of an airline

Abstract. Based on the study and generalization of the works of foreign and domestic scientists, the article presents approaches to the diagnosis of factors that determine the profitability of activities, taking into account the practical experience of operating air enterprises in modern conditions. It is proposed to structure the factors of internal and external environment that

determine the profitability of an airline into factors having a direct and indirect impact on the profitability indicators. Based on the synthesis of foreign and domestic experience, the model of profitability of an airline is proposed.

Keywords: profitability, factors determining profitability, internal factors, external factors, direct influence, indirect influence, factor analysis of profitability.

Развитие российского рынка авиационных пассажирских перевозок стало одним из стратегических вопросов развития экономики Российской Федерации. Важной особенностью в определении направлений по совершенствованию действий авиапредприятий в отношении экономических ресурсов является управление финансовыми, материальными и трудовыми ресурсами [1]. В рыночных условиях авиапредприятия работают на условиях полной самоокупаемости и самофинансирования, что обусловливает их стремление получить максимальный размер доходов при минимальных затратах, обеспечивая при этом максимизацию прибыли и рентабельности. Оценка рентабельности является обязательным элементом при проведении сравнительного анализа деятельности организаций в различных временных периодах и оценке их финансового состояния, при анализе эффективности работы, при определении инвестиционной и ценовой политики организации.

Для обеспечения высокой эффективности своей работы авиакомпании должны изучать внешнюю и внутреннюю среду деятельности, осуществляя диагностику основных факторов, определяющих развития экономических показателей, в том числе показателей рентабельности. Рациональное управление факторами, определяющими рентабельность, может существенно улучшить финансово-хозяйственную деятельность авиакомпаний, а также

выявить резервы повышения эффективности их работы на рынке. В связи с этим вопросы исследования факторов, определяющих рентабельность деятельности авиакомпаний, отличаются высокой актуальностью и являются одним из важных направлений экономических исследований. Кроме общепринятого деления факторов на внешние и внутренние, макро- и микроэкономические, Ю.Ю. Михальчевский использует следующую классификациеию факторов, определяющих будущее развитие авиационной сферы деятельности и связанного с ней рынка труда: факторы состояния и развития воздушного транспорта, оказывающие влияние на профессиональный состав и структуру персонала в отрасли; факторы состояния и развития воздушного транспорта, определяющие численность авиационного персонала; факторы состояния и развития воздушного транспорта, влияющие на качественный уровень персонала; факторы состояния и развития воздушного транспорта, определяющие мобильность персонала и его распределение в разрезе региональных рынков труда [3].

Диагностику факторов, влияющих на авиакомпании, мы предлагаем осуществлять в разрезе двух групп:

1) факторы внутренней среды с их подразделением на факторы хозяйственной деятельности и факторы экономической деятельности;

2) факторы внешней среды с их подразделением на факторы дальнего и ближнего окружения (рис.) [4].

Важным направлением диагностики, согласно предлагаемой нами модели, является структурирование факторов внутренней и внешней среды, определяющих рентабельность авиакомпании с их дифференциацией на факторы, оказывающие прямое и косвенное влияние на показатели рентабельности в разрезе факторов хозяйственной и экономической деятельности.

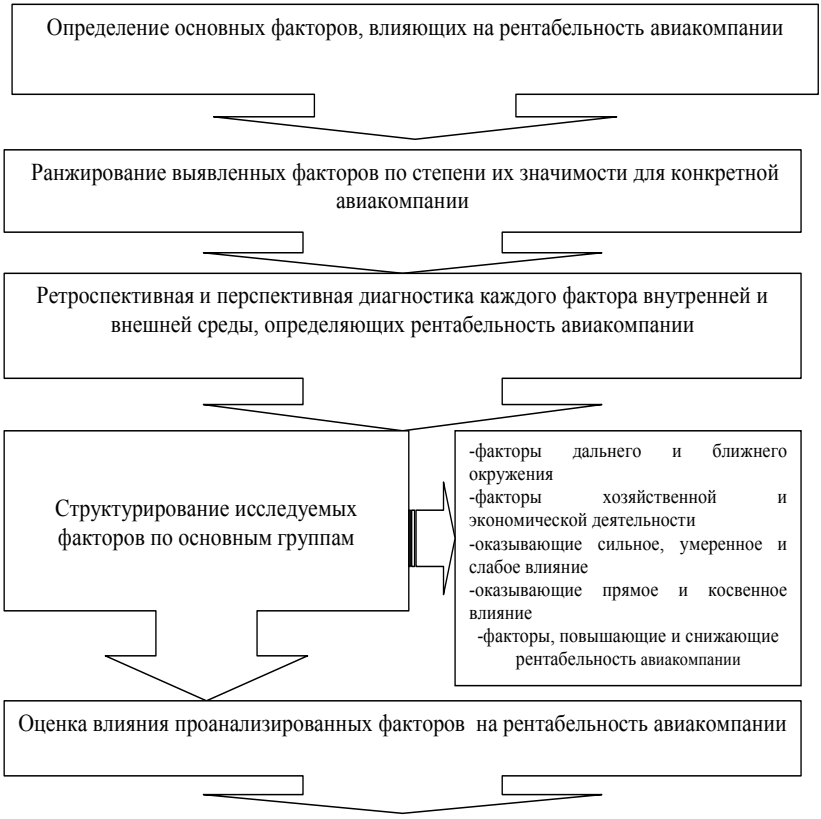


Рис. Модель диагностики факторов внешней и внутренней среды, определяющих рентабельность авиакомпании

Первая группа факторов, определяющих рентабельность, объединяет факторы хозяйственной деятельности внутренней среды авиакомпании (табл.1).

Таблица 1

Основные факторы хозяйственной деятельности внутренней среды, влияющие на показатели рентабельности авиакомпании

Группы факторов	Факторы	Характер влияния
Основные фонды	Средняя стоимость основных фондов	Прямое
	Фондоотдача	Косвенное
	Фондоемкость	Косвенное
	Фондовооруженность	Косвенное
	Фондооснащенность	Косвенное
	Амортизациоотдача	Косвенное
	Амортизациоемкость	Косвенное
	Средний размер затрат на содержание и использование основных фондов	Прямое
	Отдача затрат на содержание и использование основных фондов	Косвенное
Оборотные средства	Средняя стоимость оборотных средств	Прямое
	Время обращения оборотных средств	Косвенное
	Скорость обращения оборотных средств	Косвенное
	Коэффициент участия оборотных средств в обороте	Косвенное
	Отдача потребленных оборотных средств	Косвенное
	Средний размер затрат на содержание и использование оборотных средств	Прямое
	Емкость потребленных оборотных средств	Косвенное
Кадры	Среднесписочная численность работников	Прямое
	Производительность труда работников	Косвенное
	Затраты на оплату труда	Прямое
	Зарплатоотдача	Косвенное
	Зарплатоемкость	Косвенное
	Отдача затрат на содержание кадров	Косвенное

	Средний размер затрат на содержание и использование кадров	Прямое
	Емкость затрат на содержание кадров	Косвенное
Капитал	Средний размер собственного капитала	Прямое
	Средний размер привлеченного, заемного капитала	Прямое
	Средний размер совокупного капитала	Прямое
	Средний размер затрат на содержание и использование капитала	Прямое
Активы	Внеоборотные активы	Прямое
	Оборотные активы	Прямое
	Средний размер затрат на содержание и использование внеоборотных активов	Прямое
	Средний размер затрат на содержание и использование оборотных активов	Прямое
	Отдача затрат на содержание и использование внеоборотных активов	Косвенное
	Отдача затрат на содержание и использование оборотных активов	Косвенное

Как видно из табл. 1, факторы хозяйственной деятельности, входящие во внутреннюю среду авиакомпании, могут оказывать как прямое, так и косвенное влияние на показатели рентабельности деятельности авиакомпании.

Основные факторы экономической деятельности внутренней среды, влияющие на показатели рентабельности авиакомпании (табл. 2), оказывают в основном прямое влияние на исследуемые показатели.

На рентабельность авиакомпании значительное влияние оказывают и факторы внешней среды, которые целесообраз-

но, по нашему мнению, подразделять на факторы ближнего и дальнего окружения.

Таблица 2

Основные факторы экономической деятельности внутренней среды, влияющие на показатели рентабельности авиакомпании

Группы факторов	Факторы	Характер влияния
Доходы	Доходы от операционной деятельности	Прямое
	Доходы от инвестиционной деятельности	Прямое
	Доходы от финансовой деятельности	Прямое
	Доходы от использования ресурсов	Прямое
	Доходность деятельности	Косвенное
Затраты, расходы	Себестоимость продаж	Прямое
	Коммерческие и управленческие расходы	Прямое
	Затраты на финансовую деятельность	Прямое
	Затраты на инвестиционную деятельность	Прямое
	Общая сумма затрат	Прямое
	Экономичность	Косвенное
Прибыль	Прибыль от продаж	Прямое
	Прибыль до налогообложения	Прямое
	Чистая прибыль	Прямое
Выручка	Сумма выручки	Прямое
	Состав и структура выручки	Косвенное

К факторам дальнего окружения можно отнести такие факторы, как социально-демографические, природно-климатические,технологические, территориальные, культурно-исторические, психологические и т.п. К факторам ближнего окружения относятся такие внешние факторы, как поставщики материальных ресурсов и потребительских товаров, потребители, представленные физическими и юридическими лицами, посредники, конкуренты, рыночная инфраструктура и т.п.

Следует отметить, что факторы внешней среды оказывают в основном косвенное влияние на рентабельность авиакомпании. Например, социально-демографический фактор обусловливает объем и структуру спроса на авиаперевозки, что, в свою очередь, оказывает влияние на размер выручки авиакомпании, а следовательно, и на рентабельность продаж. Развитость рыночной инфраструктуры позволяет оптимизировать затраты и расходы авиакомпании, а следовательно, оказывает косвенное влияние на рентабельность затрат и т.д.

Вместе с тем ряд факторов внешней среды оказывает прямое и значительное влияние на рентабельность авиакомпании. Так, например, такой экономический фактор, как индекс цен, ставок, тарифов напрямую определяет рост или снижение себестоимости, коммерческих расходов и прочих затрат авиакомпании, а следовательно, оказывает влияние на рентабельность затрат.

В ходе структурирования факторов, определяющих рентабельность авиакомпании, также осуществляется их дифференциация по следующим признакам: по времени воздействия: постоянные факторы, действующие в течение всего периода деятельности организации (кадры, основные фонды и оборотные средства, капитал и т.п.) и

непостоянные (временные) факторы, действующие только в определенные периоды времени функционирования авиакомпании (сезонный характер спроса, неравномерные покупательские потоки и т.п.); по степени управляемости: дискреционные факторы (повышение эффективности использование кадров, основных фондов, оборотных средств и т.п.) и не дискреционные (ставки налогов и сборов; уровень потребительских цен, тарифов и ставок; уровень денежных доходов населения в районе деятельности организации и т.п.).

Важным направлением в предлагаемой нами методике диагностики рентабельности авиакомпании является факторный анализ, который возможно осуществлять по различным методикам, таким как методика *по слагаемым факторной модели с использованием метода цепных подстановок*. При проведении факторного анализа рентабельности различных организаций возможно также применение *функционального факторного анализ*а, основанного на представлении рентабельности как функции сомножителей − показателей, экономически связанных с рентабельностью, с использованием в расчетах метода абсолютных разниц [4]. К достоинствам функционального анализа относят то, что в формировании факторной модели участвуют другие расчетные показатели, отражающие эффективность использования исследуемого ресурса.

Факторный анализ рентабельности позволяет выявить основные факторы, оценить их влияние, определить характер динамики изменений. Такое четкое представление взаимодействия рентабельности и факторов, ее определяющих, способствует успешному развитию и повышению эффективности деятельности авиакомпании и достижению ею конкурентных преимуществ на рынке авиационных пас-

сажирских перевозок в действующих условиях внешней и внутренней среды функционирования.

Библиографический список

1. Губенко А.В., Паристова Л.П., Сычева Е.Г. Основные направления совершенствования управления экономическими ресурсами авиапредприятий // Международный научно-исследовательский журнал. 2014. № 1−3(20). С. 68−71.

2. Калашникова О.А., Терещенко Н.Н. Методические подходы к оценке рентабельности фирмы // Экономика и предпринимательство. 2017. № 4, ч. 2. С.771−774.

3. Михальчевский Ю.Ю. Исследование факторов, определяющих необходимость структурных изменений на рынке труда авиационной сферы // Экономика и управление. 2015. 12 (122). С. 35−39.

4. Терещенко Н.Н., Грасс Т.П. Диагностика факторов, определяющих рентабельность организации // Экономика и предпринимательство. 2019. № 9 (110). С.1123−1127.

5. Economic Performance of the Airline industry.URL: https: www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic reports/ airline-industry-economic-performance---december-2019--- report/(retrieved on April 3, 2020).

УДК 331

А.С. Михеенко, Т.П. Пакшина (Белоруссия)

Соотношение темпов роста производительности труда и заработной платы в ОАО «Витрайбыт», Белоруссия

Аннотация. В статье на основании статистических данных Республики Беларусь произведен анализ соотношения темпов роста производительности труда и заработной платы. Представлены основные модели данного соотношения. Определены основные проблемы соотношения темпов роста производительности труда и заработной платы по данным ОАО «Витрайбыт». Рассмотрены направления для устранения превышения темпов роста заработной платы над темпами производительности труда.

Ключевые слова: заработная плата, производительность труда, темп роста, инфляция.

A.S. Micheenko, T.P. Pakshina

The ratio of the growth rate of labor productivity and wages in JSC «Vitraibyt», Belarus

Abstract. The paper analyzes the ratio between the growth rates of labor productivity and wages based on the statistical data of the Republic of Belarus. The basic models of the ratio are presented. The main problems of the correlation of the growth rates of labor productivity and wages according the data of JSC “Vitrabyt” are determined. The directions for eliminating the excess of wage growths rates over labor productivity rates are considered.

Keywords: wages, labor productivity, growth rate, inflation.

Связь между заработной платой и производительностью труда является источником существенных противоречий. Классическая экономическая теория труда предполагает, что работники получают заработную плату, равную их предельной производительности труда, когда рынок труда является совершенно конкурентоспособным, это означает, что спрос на рабочую силу равен предложению рабочей силы. Тем не менее несовершенная конкуренция, которая вызвана, например, информационными асимметриями и институциональными факторами, создает клинья между средней производительностью и средней компенсацией работников [5]. В результате работодатели или работники могут получать арендную плату от существующих трудовых отношений. Альтернативные взгляды на формирование заработной платы также подчеркивают роль профессиональных и отраслевых характеристик, формирования человеческого капитала, затрат на корректировку, ошибочных ожиданий или даже дискриминации, которые могут привести к существенному отклонению заработной платы от производительности труда [4]. Производительность труда является одним из важнейших экономических критериев, эффект от роста которого распределяется на две основные составляющие – расширенное воспроизводство и увеличение оплаты труда работников. Высокая производительность труда является фундаментальной основой устойчивости экономического роста [2, с. 19].

Следует выделить три основные модели, определяющие соотношения темпов роста производительности труда и заработной платы:

1) рост заработной платы пропорционален росту производительности труда;

2) рост производительности труда превышает рост заработной платы;

3) рост заработной платы опережает рост производительности труда.

Первая модель не порождает инфляцию в государстве и содержит стимул работников организаций к повышению производительности труда.

Вторая модель обеспечивает снижение себестоимости продукции, повышения эффективности производства и увеличение рентабельности. Опережение темпов роста производительности труда по сравнению с темпами роста заработной платы обеспечивает повышение темпов расширенного воспроизводства. Данное соотношение не порождает инфляцию, однако не содержит стимула к повышению производительности труда.

Недопустимым является соотношение, которое находит отражение в третьей модели, так как оно нарушает связь между затратами труда и его оплатой, что приводит к перерасходу фонда заработной платы. Также опережение темпов роста заработной платы над темпами роста производительности труда порождает инфляцию.

По данным, опубликованным в социально-экономическом положении Республики Беларусь за январь – октябрь 2019 года, реальная заработная плата составила 107,6 % к соответствующему периоду за 2018 год, а производительность труда составила 101,2 % к январю – октябрю 2018 года. Таким образом, реальная зарплата увеличилась на 7,6 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а производительность труда − на 1,2 % за этот же период.

Рассмотрим темпы роста производительности труда и реальной заработной платы по областям и в целом по Республике Беларусь, которые представлены в табл. 1.

Прогнозное значение производительности труда согласно программе социально-экономического развития Республики Беларусь составило 103,2 % за январь – сентябрь 2019 года к аналогичному периоду за 2018 год, что ниже на 1% фактического значения, полученного в январе – сентябре 2019 года.

По росту производительности труда лидирующие позиции занимают Минская (+4,8 %) и Брестская (+2,5 %) области. Также стоит отметить, что в Витебской области не наблюдается роста производительности труда.

По росту реальной заработной платы первое место занимает Минская область (+8,7 %), на втором месте находится город Минск (+8,2 %).

Таблица 1

Темпы роста производительности труда и заработной платы

	Производительность труда по ВВП (ВРП)			Реальная заработная плата, январь – сентябрь 2019 г. в % к январю – сентябрю 2018 г.	Соотношение индексов производительности труда и реальной заработной платы, k
	по прогнозу[1)]				
	2019 г., в % к 2018 г.	Январь – сентябрь 2019 г., в % к январю – сентябрю 2018 г.	фактически январь – сентябрь2019 г., в % к январю – сентябрю 2018 г.		
Республика Беларусь	**103,8**	**103,2**	**101,2**	**107,8**	**0,94**
Области и г. Минск:					
Брестская	103,9	103,1	102,5	107,7	0,95
Витебская	104,0	103,4	99,6	107,0	0,93
Гомельская	103,9	103,1	100,5	107,2	0,94
Гродненская	104,1	103,2	100,1	107,5	0,93
г. Минск	104,2	103,9	100,3	108,2	0,93
Минская	104,2	103,7	104,8	108,7	0,96
Могилевская	104,3	103,4	100,9	106,0	0,95

Источник: [3].

Для получения наиболее наглядного представления отставания темпов роста производительности труда от темпов роста заработной платы рассмотрим их динамику в целом по стране (рис.).

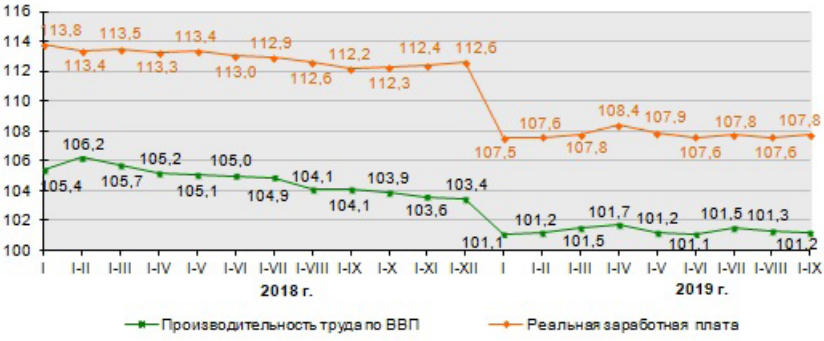


Рис. Производительность труда по ВВП и реальная заработная плата в процентах к соответствующему периоду предыдущего года. Источник: [3]

Таким образом, можно сделать вывод, что наблюдается значительное снижение темпов роста производительности труда и реальной заработной платы в 2019 году по сравнению с 2018. Также можно отметить закономерный процесс опережения темпов роста производительности труда над темпами роста реальной заработной платы, что еще раз подтверждает актуальность данной проблемы на сегодняшний день.

Рассмотрим более детально данное соотношение на конкретном примере, изучив данные ОАО «Витрайбыт» (табл. 2).

Таблица 2

Показатели деятельности ОАО «Витрайбыт» за 2016–2018 гг.

Показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Темп роста (снижения), % 2018 к 2016 г.
Объем производства в сопоставимых ценах, тыс. руб.	1056	1312	1364	129,16
Фонд заработной платы работников, тыс. руб.	329,5	308,8	418,6	127,04
Среднесписочная численность работников, чел.	50	47	44	88,00
Производительность труда, тыс. руб.	21,20	27,9	31	146,22
Среднегодовая зарплата, тыс. руб.	6590	6570,2	9513,6	144,36
Коэффициент опережения	-	1,32	0,77	-

Источник: составлено автором по данным организации ОАО «Витрайбыт».

На основании данных, приведенных в табл. 2, можно сделать вывод, что в 2017 году наблюдается превышение темпов роста производительности труда над темпами роста среднегодовой заработной платы. Данное превышение свидетельствует о расширении воспроизводства, а также может быть нарушена связь между затратами труда и его оплатой, что приведет к снижению его производительности.

В 2018 году наблюдается обратная ситуация. Коэффициент опережения в 2018 году составил 0,77, что ниже значе-

ния 2017 года, которое составило 1,32. Превышение темпов роста заработной платы над темпами роста производительности труда недопустимо, так как это способствует сокращению прибыли и росту убытков ОАО «Витрайбыт», так как данное соотношение привело к перерасходу фонда заработной платы, что, в свою очередь, замедлило расширенное воспроизводство.

Также можем наблюдать, что в 2018 году по отношению к 2017-му производительность труда возросла на 11,11 %, что произошло за счет роста объема производства в сопоставимых ценах на 4 %. Прирост среднегодовой зарплаты составил 44,8 %. Существенный рост показателя был вызван увеличением цен на продукцию.

Согласно проведенным исследованиям предлагается разработать и внедрить следующие мероприятия по повышению уровня производительности труда на ОАО «Витрайбыт»:

1) эффективное использование имеющегося персонала;
2) обеспечение мобильности персонала на рынке труда. Мобильность достигается во многом за счет создания больших возможностей для частной инициативы, т.е. необходима дальнейшая поддержка развития малых и средних предприятий [1, с.13];
3) повысить технический уровень производства в результате механизации и автоматизации производства, повысить качество сырья и оборудования;
4) уменьшить затраты на производство за счет сокращения непроизводительных расходов, производственного брака и т.д.

Следует отметить, что для более успешного функционирования предприятия темпы роста производительности труда всегда должны превышать темпы роста заработной платы.

Безусловно, в рыночной экономике главным принципом является принцип опережающего роста производительности труда в сравнении с его оплатой.

Существует множество факторов, влияющих на производительность как отдельных экономических агентов, так и страны, таких как инвестиции в основные средства, инновации, совершенствование логистики цепочек поставок, образование, предпринимательство и конкуренция, когда можно говорить о совокупной производительности факторов, т.е. о части прироста объема производства в экономике, которая не может быть отнесена к накоплению капитала и рабочей силы. Он трактуется как вклад в экономический рост, вносимый управленческими, технологическими, стратегическими и финансовыми инновациями. Этот показатель экономической эффективности, также известный как многофакторная производительность (МФП), сравнивает количество произведенных товаров и услуг с количеством совокупных затрат, используемых для производства этих товаров и услуг. Вводимые ресурсы могут включать рабочую силу, капитал, энергию, материалы и приобретенные услуги [6]. Но не следует забывать, что принцип опережающего роста производительности труда в сравнении с заработной платой является основополагающим звеном развития экономики любой страны.

В заключение отметим, что вопросы о росте производительности труда еще предстоит решать, искать причины замедления темпов роста и потенциальные перспективы последствия для общего роста и процветания. При решении этих вопросов мы будем и впредь сочетать макроэкономическую перспективу с микроподходом к производительности, который, как мы надеемся, будет полезен не только для понимания замедления темпов роста в прошлом, но и создание лучшей основы для понимания производительности

труда в Республике Беларусь. Анализ соотношения темпов роста производительности труда и заработной платы позволил прийти к выводу о том, что данное соотношение может быть достигнуто не только за счет рационального использования всех факторов роста производительности, но и за счет внедрения и модернизации оборудования, выбора оптимальной структуры управления и распределения полномочий между работниками предприятия, социально-экономических факторов морального и материального поощрения работников.

Библиографический список

1. Акулова М., Кирхнер Р., Шиманович Г. Тенденции и текущие вызовы на рынке труда Беларуси // Аналитическая записка Немецкой экономической группы Исследовательского центра ИПМ. Берлин; Минск, 2013. С. 20.

2. Панфилова. Н. Как управлять производительностью труда в условиях кризиса // Управление производством. 2013.

3. Социально-экономическое положение Республики Беларусь в январе − октябре 2019 г. [Электронный ресурс]. URL: https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya.statistika/publications/izdania/public_bulletin/index_15755/ (дата обращения: 03.03.2020).

4. Ilmakunnas P., Maliranta M. Technology, worker characteristics, and wage-productivity gaps // Oxford Bulletin of Economics and Statistics. 2005. № 67. P. 623−645.

5. Manning A. Imperfect Competition in the Labor Market in Handbook of Labor Economics. 2011. Vol. 48. P. 973−1043.

6. URL: www.investopedia.com/terms/p/productivity.asp

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Александрова Ирина Михайловна, старший преподаватель кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: sheriff418@gmail.com

Амлинская Юлия Романовна (Испания), директор языкового центра; e-mail: profruso@gmail.com

Бабалова Галина Григорьевна, доктор филологических наук, профессор кафедры русского и иностранных языков, Омский государственный университет путей сообщения; e-mail: babalovagg@yandex.ru

Белов Александр Сегреевич, студент, Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск); e-mai: 2017103414@pnu.edu.ru

Барсукова Наталья Андреевна, аспирант, Красноярский государственный педагогический им. В.П. Астафьева; e-mail: Natasha_barsic@mail.ru

Беседина Евгения Анатольевна, старший преподаватель кафедры английского языка, Сибирский государственный университет путей сообщения (Новосибирск)

Бовинова Наталья Борисовна, старший преподаватель кафедры № 17 «Экономика», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: bnb0572@mail.ru

Бовкун Наталья Владимировна, кандидат экономических наук, доцент кафедры № 17 «Экономика», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: bnvbnv@list.ru

Быкова Инна Николаевна, директор МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 80» г. Новосибирска; e-mail: innabikova@mail.ru

Васильева Екатерина Александровна, студентка, Сибирский государственный университет путей сообщения (Новосибирск); e-mail: vasil_ekaterina@mail.ru

Гавриленко Ирина Руслановна, студентка, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: irishko.gavrilenko@mail.ru

Герасимова Виктория Сергеевна, старший лаборант кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: Vikachu1012@gmail.com

Глазун Марина Анатольевна, кандидат педагогических наук, доцент кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: -glazun_marina@mail.ru

Грасс Татьяна Петровна, доктор педагогических наук, доцент кафедры № 17 «Экономика», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; профессор кафедры социальной педагогики и социальной работы, Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева; e-mail: tpgrass@mail.ru

Горчаков Алексей Андреевич, аспирант, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail Alesh200@yandex.ru

Жехрова Мария Валерьевна, кандидат педагогических наук, доцент кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: marizh7@bk.ru

Завадская Надежда Сергеевна, студентка, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail:zawadskaya.nadya@yandex.ru

Зайцева Ирина Владимировна, кандидат экономических наук, доцент кафедры № 17 «Экономика», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации;

Зяблицева Ольга Валентиновна, старший преподаватель кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: iolziablic@yandex.ru

Казакова Марина Анатольевна, старший преподаватель кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: kazakovamasha@mail.ru

Калашникова Ирина Владимировна, доктор экономических наук, профессор Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск); e-mail: kiv1359@mail.ru

Кирин Никита Андреевич, аспирант, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: kirin.nk@mail.ru

Кишинская Елена Павловна, старший преподаватель кафедры № 7«Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: kishinskaia @gmail.com

Крашенинникова Анастасия Евгеньевна, старший преподаватель кафедры английской филологии, Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева; e-mail: atansy2@mail.ru

Кудряков Сергей Алексеевич, доктор технических наук, старший научный сотрудник, заведующий кафедрой радиоэлектронных систем, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: psi_center@mail.ru

Кузнецова Ольга Витальевна, ассистент кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский го-

сударственный университет гражданской авиации; e-mail: zlata99@list.ru

Курбацкий Георгий Васильевич, аспирант, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: georgy9600@mail.ru

Латынина Екатерина Сергеевна, старший преподаватель кафедры иностранных языков для инженерных направлений, Сибирский федеральный университет (Красноярск); e-mail: eslatytina@gmail.com

Лебедева Наталья Александровна, кандидат исторических наук, доцент, заведующая кафедрой № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: lebedevanatali@bk.ru

Лукичева Наталья Евгеньевна, старший преподаватель кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: nat48751@yandex.ru

Матвиенко Елена Николаевна, старший преподаватель, Сибирский государственный университет путей сообщения (Новосибирск); e-mail: Elenanick13@mail.ru

Машуков Матвей Андреевич, аспирант, Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева; e-mail: matveymashukov93@gmail.com

Меринская Екатерина Евгеньевна, старший преподаватель кафедры № 17 «Экономика», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: merinskayaee@mail.ru

Михеенко Анастасия Сергеевна, студентка, Витебский государственный технологический университет (Белоруссия); e-mail: anastasiia.mikhieienko@mail.ru

Миширина Татьяна Юрьевна, доцент, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: tatyana_vasyleva@mail.ru

Мотыль Нина Николаевна, старший преподаватель кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: nina-motyl@yandex.ru

Мухтабарова Ольга Игоревна, руководитель направления языковой подготовки АУЦ, старший преподаватель кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: o.mukhtabarova@mail.ru

Мяготина Оксана Викторовна, старший преподаватель кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: oxana.myagotina@gmail.com

Ожигова Анна Валентиновна, старший преподаватель кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: anya_dzyadevich@mail.ru

Пакшина Татьяна Павловна, кандидат экономических наук, доцент, Витебский государственный технологический университет (Белоруссия), e-mail: Pakshina@mail.ru

Пантюхина Ирина Леонидовна, старший преподаватель кафедры иностранных языков, Санкт-Петербургский государственный институт кино и телевидения; e-mail: pantyukhina@bk.ru

Петрищев Владимир Иннокентьевич, доктор педагогических наук, профессор, профессор кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: vpetrishchev2019@mail.ru

Петрова Анастасия Ивановна, студентка, Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск); e-mail chertenok_10_98@mail.ru

Прокопович Артемий Юрьевич, аспирант, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: procopovitch-artyom@mail.ru

Рубцов Евгений Андреевич, кандидат технических наук, доцент кафедры радиоэлектронных систем, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: rubtsov.spb.guga@rambler.ru

Семенова Елена Владиленовна, кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры филологии и языковой коммуникации, Лесосибирский педагогический институт – филиал Сибирского федерального университета (Лесосибирск, Красноярск); e-mail: elenacs@mail.ru

Слесарев Василий Григорьевич, аспирант, Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева; e-mail: vg.slesarev@gmail.com

Сигитова Марина Анатольевна, кандидат экономических наук, доцент кафедры производственного менеджмента, Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск)

Сокк Александра Александровна, старший преподаватель кафедры английской филологии, Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева; e-mail: sandrasokk@mail.ru

Соляр Екатерина Леонидовна, старший преподаватель кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: solarkat@rambler.ru

Сухова Наталья Александровна, кандидат педагогических наук, доцент кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: natasuchova@yandex.ru

Степанова Антонина Юрьевна, ведущий специалист, Санкт-Петербургский государственный политехнический университет Петра Великого; e-mail: Stepanova_ayu@spbstu.ru

Стучинская Елена Анатольевна, доцент кафедры английского языка, Сибирский государственный университет путей сообщения (Новосибирск); e-mail: elena_stuchin@ngs.ru

Тихомирова Татьяна Анатольевна, старший преподаватель кафедры № 17 «Экономика», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail:ta_tihomirova@mail.ru

Тыщенко Илья Сергеевич, студент, Сибирский государственный университет путей сообщения (Новосибирск); e-mail: Tis-ilya99@yandex.ru

Филоненко Екатерина Валерьевна, старший преподаватель кафедры английской филологии, Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева; e-mail: filonenko1970kat@mail.ru

Цуцкарёв Владимир Константинович, аспирант, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: vtsutskarev@gmail.com

Чепчугов Данил Михайлович, студент 3 курса факультета летной эксплуатации, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: danil-vorobey@mail.ru

Черняева Алина Валерьевна, доцент кафедры английского языка навигации и связи, Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова (Санкт-Петербург); e-mail:chernalina@mail.ru

Шадрин Александр Иванович, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры географии и методики обучения географии, Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева; e-mail: shadrin18061@yandex.ru

Швайба Дмитрий Николаевич (Белоруссия), доцент, Белорусский национальный технический университет; e-mail: shvabia@tut.by

Широбоков Сергей Николаевич, кандидат педагогических наук, доцент, Омский государственный педагогический университет; e-mail: sshirob@yahoo.com

Шульц Валерия Павловна, студентка факультета мировой экономики и права, Сибирский государственный университет путей сообщения (Новосибирск); e-mail: schultzvaleriya17@yandex.ru

Щербакова И.О., кандидат педагогических наук, доцент, и.о. заведующей кафедрой английского языка навигации и связи, Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова (Санкт-Петербург); e-mail: shcherbakovaio@gumrf.ru

Юсса Франк-Валери (Камерун), аспирант, Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: valeur.franck@mail.ru

Яхъяева Камила Мурадовна, ассистент кафедры № 7 «Языковой подготовки», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации; e-mail: yakm94@gmail.com

СОДЕРЖАНИЕ

СЕКЦИЯ 1.
ТЕОРИЯ И МЕТОДИКА ПРЕПОДАВАНИЯ АНГЛИЙСКОГО ЯЗЫКА В ОБУЧЕНИИ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

Н.А. Лебедева. Теория и методика преподавания английского языка в обучении авиационных специалистов 5
О.В. Кузнецова. Вопросы формирования иноязычной предметной медиатехнологической компетенции в авиационном вузе 16
A.Yu. Prokopovich, N.A. Lebedeva. Research of the need to implement the dynamic airspace configuration in the Russian Federation 24
И.М. Александрова, Е.Л. Соляр. Обучение профессионально ориентированному английскому языку вне языковой среды 29
М.В. Жехрова. Организация дистанционного обучения английскому языку будущих авиационных специалистов посредством создания образовательных веб-сайтов 39
Н.А. Кирин. Информационный обзор методов восстановления вертикальных профилей основных параметров атмосферы для обеспечения регулярности и безопасности полетов воздушных судов посредством зарубежных источников 48
Г.В. Курбацкий. Сравнительный анализ зарубежных источников для разработки алгоритмов определения турбулентности ясного неба 55
N.N. Motyl. Teaching to Think Critically through Critical Reading at St. Petersburg State University of Civil Aviation 64
О.В. Мяготина. Использование картинок для развития устной речевой компетенции в рамках дисциплины «Авиационный английский язык» 71

А.В. Ожигова, И.М. Степенко. Применение элементов речевого контроля в процессе обучения дисциплинам «Авиационный английский язык» и «Фразеология радиообмена на английском языке при выполнении полетов» 77
К.М. Суворина. Значение деловых игр при коммуникативном подходе к обучению авиационному английскому языку пилотов и диспетчеров 87
К.М. Яхьяева. О разработке тематического модуля с элементами интеграции мобильных приложений в рамках дисциплины «Авиационный английский язык» 97
Н.Е. Лукичева. Исторический ракурс английского и авиационного английского языка в авиации: проблемы и решения 107
О.И. Мухтабарова. Лексические и грамматические ошибки, допускаемые пилотами и авиадиспетчерами на 4-м (рабочем) и 3-м (ниже рабочего) уровнях владения английским языком по Шкале ИКАО 128

СЕКЦИЯ 2. ОБУЧЕНИЕ ИНОСТРАННЫМ ЯЗЫКАМ И МЕЖКУЛЬТУРНОЙ КОММУНИКАЦИИ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

М.А. Глазун, Н.А. Сухова. Применение теории самоорганизации в обучении иностранному языку и профессиональная компетентность студентов неязыкового вуза 137
О.В. Зяблицева. Трансдисциплинарность в неязыковом вузе 144
Е.П. Кишинская. Структурирование информации как метод формирования грамматических навыков речи у студентов неязыковых специальностей 150
И.Л. Пантюхина. Технологии в дистанционном обучении 160

Е.В. Семенова. Оценивание результатов в очно-дистанционном курсе «Культура России (на иностранном языке)» в контексте цифровизации образования 167
А.В. Черняева. Оценка уровня коммуникативной компетенции при обучении английскому языку в неязыковом вузе 176
И.О. Щербакова. К вопросу преподавания ESP в неязыковом вузе: актуальные проблемы и перспективы (на примере курса профессионального английского языка для моряков) 181
Г.Г. Бабалова, С.Н. Широбоков. Актуальные проблемы подготовки переводчиков-синхронистов в процессе межкультурного взаимодействия 194
Ю.Р. Амлинская. Инфографика как элемент сравнительного лингвострановедения на уроках русского языка как иностранного 201
Н.А. Сухова, М.А. Глазун. Упражнения, направленные на формирование поликультурной картины мира студентов-бакалавров 209
Frank-ValereYossa (Cameroon). Issues in teaching foreign languages to aviation specialist in Russia 219

СЕКЦИЯ 3. СОЦИАЛИЗАЦИЯ МОЛОДЕЖИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ И ИНФОРМАЦИОННОГО ПРОСТРАНСТВА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

Е.В. Филоненко. Способы адаптации и интеграции школьников-мигрантов к принимающему социуму с помощью профессиональной социализации (на примере США и Германии) 225
В.И. Петрищев. Вариативные формы организации системы профессиональной социализации для стимулирования творческой инициативы и развития конкурентоспособности выпускников школ в развитых англоязычных странах 234

А.А. Сокк, В.И. Петрищев. Профессиональная социализация обучающихся в контексте занятости на рынке труда в США 242
А.Е. Крашенинникова. Система оценивания экономических компетенций как элемент образовательного механизма профессиональной социализации школьников (на примере канадской провинции Квебек) 247
В.Г. Слесарев. Особенности образовательного пространства при профессиональной социализации обучающихся профильных классов в России и США 254
Н.А. Барсукова. Формирование исследовательских умений старшеклассников в условиях современного образовательного пространства 262
Е.С. Латынина. Формирование экономической культуры средствами профориентационных программ в общеобразовательной школе Китая 269
С.А. Кудряков, Е.А. Рубцов. Гуманитарные аспекты профессиональной подготовки авиационных специалистов в контексте концепции индустрии 4.0 278
М.А. Машуков. Анализ конкурентоспособности общеобразовательных школ в США в XXI веке 286

СЕКЦИЯ 4.
СОВРЕМЕННАЯ ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ В XXI ВЕКЕ: ПРОБЛЕМЫ, РЕАЛИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

А.И. Шадрин. Формирование устойчивых взаимосвязей региональных и университетских комплексов (на примере Енисейской Сибири) 294
В.С. Герасимова, Д.М. Чепчугов, Н.Б. Бовинова. Положение и перспективы авиационной промышленности России 301
И.Р. Гавриленко, Н.Б. Бовинова. Инновационная и инвестиционная деятельность в России: проблемы и пути решения 309

E.N. Matvienko, I.S. Tyschenko. The living standard of the population in Russia: indicators and dynamics 317
Д.Н. Швайба. Формирование системы обеспечения социально-экономической безопасности горно-химического комплекса..... 325
E.A. Besedina, V.P. Schultz. Impact of coronavirus on China's economy in the short and long term..... 334
Н.В. Бовкун, Т.Ю. Мишарина. Оценка развития транспортной инфраструктуры и рынка услуг автомобильного транспорта в Архангельской области 339
Н.В. Бовкун, А.А. Горчаков. Исследование взаимосвязи безопасности дорожного движения и поведения водителя в момент управления транспортным средством как фактора экономической безопасности региона 349
E.A. Vasileva, E.A. Stuchinskaya. Effective costs within the systems approach at railway transport enterprises..... 358
Т.А. Тихомирова, Н.С. Завадская. Проблемы использования цифровых технологий при функционировании организаций воздушного транспорта 362
Е.Е. Меринская, Т.А. Тихомирова. Количественная оценка рисков при разработке плана развития ОАО «Омский аэропорт» 369
И.Н. Быкова. Сущностные характеристики корпоративного обучения 376
И.В. Зайцева. О подходах к формированию себестоимости местных авиаперевозок 383
В.К. Цуцкарёв. Инновационное развитие наземного обслуживания рейсов бизнес-авиации на основе цифровизации 390
А.С. Белов, И.В. Калашникова. Основные индикаторы дистанционного формата занятости в России и за рубежом 397

М.А. Сигитова, А.И. Петрова. Проблемы организации перевозок негабаритных грузов 405
И.В. Зайцева, Т.П. Грасс. Роялти в гражданской авиации как конкурентное преимущество национальной экономики 413
Т.П. Грасс. Подходы к диагностике факторов, определяющих рентабельность авиапредприятия 423
А.С. Михеенко, Т.П. Пакшина 433
Соотношение темпов роста производительности труда и заработной платы в ОАО «Витрайбыт», Белоруссия 427

Сведения об авторах 442

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНО-ГУМАНИТАРНЫХ НАУК И МЕЖКУЛЬТУРНОЙ КОММУНИКАЦИИ: ЯЗЫК, КУЛЬТУРА, ОБРАЗОВАНИЕ И ЭКОНОМИКА

Материалы
Первой международной научно-практической конференции

Санкт-Петербург, 29–30 апреля 2020 г.

Электронное издание

Редактор М.А. Исакова

Верстка А.Б. Васильева

Подготовлено к изданию 28.04.2020.

Формат 60x84 1/16.

Объем 28,5 усл. печ. л.