

На правах рукописи

ПЕТРОВА Евгения Игоревна

**ФОРМИРОВАНИЕ ЭМОЦИОНАЛЬНО-ЦЕННОСТНОГО
ОТНОШЕНИЯ К ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ РИСКУ БАКАЛАВРА
ТЕХНОЛОГИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ**

13.00.08 – теория и методика профессионального образования

Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата
педагогических наук

Калининград – 2017

Работа выполнена в Федеральном государственном автономном образовательном учреждении высшего образования «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта»

Научный руководитель кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры машиноведения и технических систем ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта»
Минкова Екатерина Семёновна

Официальные оппоненты: доктор педагогических наук, доцент, профессор кафедры защиты в чрезвычайных ситуациях Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота ФГБОУ ВО «КГТУ»
Вавилова Любовь Николаевна

кандидат педагогических наук, заместитель руководителя Базового центра АНО «Национальное агентство развития квалификаций»
Поднебесных Елена Леонидовна

Ведущая организация ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный педагогический университет имени Козьмы Минина»

Защита диссертации состоится 15 декабря 2017 года в 13.00 часов на заседании диссертационного совета Д 212.084.03 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора/кандидата педагогических наук при ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта» по адресу: 236022, г. Калининград, ул. Гайдара, 6, корпус №32 (Научно-технологический парк «Фабрика»), зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта».

Электронная версия автореферата размещена на официальном сайте ВАК Министерства образования и науки РФ <http://vak.ed.gov.ru> и официальном сайте ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта» <http://www.kantiana.ru> « » _____ 2017 г.

Автореферат разослан « » _____ 2017 г.

Учёный секретарь
диссертационного совета



П.Б. Торопов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. В Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из «задач развития кадрового потенциала в сфере науки, образования, технологий и инноваций, является необходимость создания в обществе атмосферы терпимости к риску». В задачи инновационного развития страны входит: «создание условий для формирования у граждан компетенций инновационной деятельности: способности к критическому мышлению, способности и готовности к разумному риску, креативности и предприимчивости»¹.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года в задачи реформирования автомобильного транспорта включена «необходимость развития системы страхования ответственности и рисков, связанных с автотранспортной деятельностью»².

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года важными общесоциальными приоритетами развития транспорта являются: «снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта». В сфере кадрового развития в списке основных направлений: «обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, и развитие практических компетенций при подготовке персонала отрасли»³.

Присоединение России к Болонскому процессу и вхождение во Всемирную торговую организацию требует соответствия уровня профессиональной подготовки выпускников вузов международным стандартам. В англоговорящих странах международной организацией – Вашингтонское соглашение (The Washington Accord) – разработаны единые требования к выпускникам образовательных программ в области техники и технологий, среди которых: владение знаниями в области менеджмента и практики ведения бизнеса, в том числе менеджмента рисков и изменений, понимание связанных с ними ограничений⁴.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2011 N 2227-р «Об утверждении Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года».

² Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года (проект) // Интернет-портал Министерства транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mintrans.ru/> (дата обращения: 08.12.14).

³ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (проект) // Интернет-портал Министерства транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mintrans.ru/> (дата обращения: 08.12.14).

⁴ Чучалин А., Боев О., Криушова А. Качество инженерного образования: мировые тенденции в терминах компетенций // Высшее образование в России. – 2006. – № 8. – С.9-17. [Электронный ресурс]. URL: <http://cyberleninka.ru/> (дата обращения: 11.02.2015).

Высшее образование основывается на компетентностном подходе, который требует обеспечения соответствия профессионального образования потребностям рынка труда. В отчёте ЮНЕСКО отмечено, что предпринимателям необходима не квалификация сотрудников, означающая способность выполнять определённые действия материального характера, а компетентность, включающая «квалификацию, социальное поведение, способность работать в группе, инициативность и любовь к риску»⁵.

Выделенные приоритеты и задачи развития транспорта и кадрового потенциала страны однозначно указывают на необходимость наличия у выпускников знаний о риске, сформированности готовности и способности к риску в профессиональной деятельности, таким образом, существует необходимость исследования риска в профессиональной среде, подготовки обучающихся к профессиональным рискам.

Основная образовательная программа по направлению 23.03.01 «Технология транспортных процессов» БФУ им. И. Канта не предусматривает дисциплин, связанных с подготовкой к риску, управлением риском.

Проведенное нами исследование представлений о рисках студентов направления подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» БФУ им. И. Канта выявило, что 65% студентов 1 курса и 78,5% студентов 4 курса отождествляют риск с опасностью, потерями и неудачей. Профессиональный риск студенты первого и четвёртого курса определяют как «связанный с профессиональной деятельностью» (38,4% – 1 курс и 39,3% – 4 курс), либо как вероятность причинения вреда здоровью, жизни человека при выполнении должностных обязанностей (38,4% и 35,7%). В результате сделан вывод, что студенты имеют низкий уровень сформированности представлений о понятии риск и профессиональный риск, отношение студентов к данным явлениям имеет выраженную негативную окраску.

Выяснено, что функция отношения в составе профессиональной компетентности заключается в определении интереса личности к выбранной профессии, который выражается в положительном эмоциональном отношении к избранной деятельности в целом и к конкретным её видам, активность, самостоятельность и ответственность в овладении определёнными видами деятельности. Сформированность эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску определяет стремление к овладению необходимыми знаниями и умениями для выполнения деятельности в условиях риска, обеспечивает интерес, активность, самостоятельность и ответственность исполнения деятельности в ситуации неопределённости профессиональной среды. Учитывая, что риск является обязательным элементом профессиональной среды, сформированность эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску в составе профессиональной

⁵ Компетентностно-ориентированные задания в системе высшего образования / Шехонин А.А., Тарлыков В.А., Клещёва И.В., Багаутдинова А.Ш., Будько М.Б., Будько М.Ю., Вознесенская А.О., Забодалова Л.А., Надточий Л.А., Орлова О.Ю. – СПб: НИУ ИТМО, 2014. – 98 с.

компетентности обеспечивает успешность деятельности личности в профессиональной среде.

Таким образом, очевидна необходимость формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов в процессе профессиональной подготовки в вузе.

Степень разработанности проблемы. В профессиональной педагогике исследованы проблемы профессиональной подготовки специалистов (С.Я. Батышев, Г.А. Бокарева, Б.С. Гершунский, О.С.Гребенюк, И.А. Зимняя, А.К. Маркова, Е.А.Климов, Р.Х.Шакуров). В профессиональной подготовке менеджеров транспорта исследованы: формирование рискологической культуры (Е.С. Минкова), профессионального менталитета (И.Г. Картушина), экологической готовности (Е.Г. Кузнецов).

В работах исследователей были рассмотрены: репутационные (С.П. Бурланков, Е.Е. Ильина, О.Г. Родина, В.В. Кубичек, А.А. Кислёнок), коммерческие (Г.Д. Джонов), экономические (И.И. Горбатова, И.Н. Долгачёва), управленческие (Т.И. Тохиров) риски в деятельности транспортных предприятий, риски колебания спроса на транспортные услуги (В.В. Одынец), управление рисками транспортных предприятий (С.В. Кузнецова, В.Д. Михалёв, Н.В. Немцова, О.А. Пешкова), анализ и оценка риска при перевозке опасных грузов (Ю.Н. Баранов, А.П. Трясцин).

Рассмотрены вопросы профессиональных рисков: в обязательном социальном страховании (К.П. Каминский), в сфере управления безопасностью и охраной труда предприятий (С.П. Левашов), в строительной отрасли (П.В. Макаров), в медицине труда (В.В. Субботин, Э.И. Денисов, Н.Н. Молодкина, А.И. Фомин, Е.В. Макарова, Г.Е. Седельников), в деятельности юриста (Е.Ю. Половнева), педагога (Н.Н. Сабина), медицинского работника (А.В. Серова).

В педагогической науке имеются исследования по проблеме формирования эмоционально-ценностного отношения к природе (В.В. Николина, О.Н. Васина, Г.П. Шалфицкая), миру (К.В. Дзерожинская, Е.Е. Сорокина), музыкальной деятельности (В.В. Бахтин), изобразительной деятельности (Т.В. Юсупхаджиева).

Вместе с тем проблема формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов не была предметом диссертационного исследования. Поэтому необходимо определить сущность и особенности профессионального риска бакалавра, понятие, структуру эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску, провести экспериментальную работу по формированию данного отношения.

Таким образом, в теории и методике профессионального образования можно констатировать следующее **противоречие**: между потребностью общества в специалистах, обладающих готовностью действовать в нестандартных ситуациях, терпимостью к риску, позволяющими качественно осуществлять профессиональную деятельность, и неразработанностью педагогической технологии формирования эмоционально-ценностного

отношения к профессиональному риску в процессе профессиональной подготовки.

Исходя из выявленного противоречия, определена **проблема** исследования, состоящая в необходимости разработки целей, этапов, педагогических средств, средств диагностики, составляющих педагогическую технологию формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов в процессе профессиональной подготовки в вузе.

Цель исследования – обосновать, разработать и экспериментально проверить педагогическую технологию формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра в процессе профессиональной подготовки в вузе.

Объект исследования – профессиональная подготовка бакалавра технологии транспортных процессов к профессиональным рискам.

Предмет исследования – цели, этапы, содержание, средства, методы, формы обучения, средства диагностики педагогической технологии как аспект подготовки к профессиональному риску в процессе профессиональной подготовки в вузе.

Гипотеза исследования: процесс формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов будет эффективным, если педагогическая технология:

- обоснована концептуальным компонентом, который включает: понятие «профессиональный риск менеджера по перевозкам» и понятие «эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов» и методологические подходы: системный, аксиологический, личностно-ориентированный, междисциплинарный, компетентностный, теория формирования интереса;

- основывается на номенклатуре промежуточных и эталонной целей;

- включает содержательно-процессуальный компонент, представленный этапами формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску: активизация познавательного интереса, снятие фобии риска, формирование профессионального интереса; в качестве педагогических средств использующий: содержание учебного материала, отобранное в соответствии с профессиональными рисковыми зонами, систему реальных проблемных ситуаций (кейсов), как специфический способ организации отобранного содержания учебного материала и средство обучения, систему методов обучения (имитационные, дискуссионные, проблемные), формы обучения;

- включает систему диагностики в результативном компоненте.

Задачи исследования:

1. Выявить профессиональные рисковые зоны в профессиональной деятельности бакалавра технологии транспортных процессов.

2. Раскрыть содержание понятий «профессиональный риск менеджера по перевозкам» и «эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску».

3. Обосновать и разработать педагогическую технологию формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов.

4. Экспериментально проверить эффективность применения педагогической технологии формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра в процессе профессиональной подготовки в вузе.

Методологическая база исследования:

– идеи системного подхода (В.Г. Афанасьев, Ю.К. Бабанский, В.П. Беспалько, О.С.Гребенюк, М.А. Данилов, В.С. Ильин, В.В.Краевский, А.Г. Кузнецова, Н.В. Кузьмина, Б.Ф. Ломов, Н.К. Сергеев, В.В. Сериков, Э.Г. Юдин, В.А. Якунин);

– положения личностно-ориентированного подхода (Н.А. Алексеев, Е.В. Бондаревская, Т.И. Кулыпина, В.А. Петровский, С.Л. Рубинштейн, В.В. Сериков, Е.Н. Шиянов, И.С. Якиманская);

– теоретико-методологические принципы аксиологии к изучению профессиональной подготовки будущих специалистов (Б.М. Бим-Бад, Б.С. Брушлинский, Б.Г. Гершунский, Б.И. Додонов, В.А. Слостенин, Г.И. Чижакова, П.Г. Щедровицкий);

– положения междисциплинарного подхода в образовании (И. Герберт, И.Д. Зверев, Я.А. Коменский, Д. Локк, В.М. Максимова, И.Г. Песталоцци, К.Д.Ушинский и др.) и идея межпредметных связей как общей дидактической проблемы (И.Д.Зверев, Д.М.Кирюшкин, Г.И.Кутузова, В.Н.Максимова, Е.Е.Минченков, М.Н. Скаткин);

– компетентностный подход в современной системе образования (А.Л. Андреев, В.И. Байденко, Э.Ф. Зеер, О.Е. Лебедев, И.А. Зимняя, Г.К. Селевко, Ю.Г. Татур, А.С. Хуторской, J.C. Raven);

Теоретическую базу исследования составили:

– теория формирования интереса: анализ роли интереса в педагогическом процессе (Н.А. Добролюбов, Д.И. Писарев, Л.Н. Толстой, К.Д. Ушинский, Н.Г. Чернышевский); исследования видов интереса (Б.Г. Ананьев, В.Н. Мясищев, С.Л. Рубинштейн); закономерности развития познавательного интереса (В.С. Ильин, Н.Г. Морозова, Н.Ф. Морозов, Г.И. Щукина, Ф.И. Фрадкина); исследования, рассматривающие интерес как эмоцию личности (К. Изард); исследование познавательного интереса в соотношении с мотивом (Ю.Г. Гуревич, А.Н. Леонтьев);

– экономические и технические исследования рисков транспортных предприятий (Ю. Н. Баранов, С.П. Бурланков, И.И. Горбатова, Г.Д. Джонов, И.Н. Долгачёва, И.Е. Ильина, А.А. Кислёнок, В.В. Кубичек, С.В. Кузнецова, В.Д. Михалёв, Т.И. Тохиров, А. П.Трящин и др.).

Методы исследования. Теоретические: анализ философской, психологической, педагогической, экономической, литературы, нормативной документации по проблеме исследования; анализ отобранного материала; синтез, классификация, обобщение. Эмпирические: педагогический эксперимент, анкетирование, тестирование, наблюдение, экспертная оценка. Обработка

эмпирических данных осуществлялась с помощью методов математической статистики.

Диссертационное исследование проводилось в несколько этапов.

Первый этап (2013-2014 гг.) – сбор эмпирического материала, анализ и обобщение педагогического опыта по проблемам, связанным с темой диссертации, разработка теоретической концепции исследования.

Второй этап (2014-2015 гг.) – разработка педагогической технологии формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску в процессе профессиональной подготовки в вузе; проведение констатирующего этапа эксперимента.

Третий этап (2015-2016 гг.) – проведение формирующего эксперимента, анализ и обобщение полученных результатов, литературная обработка диссертационного исследования. На данном этапе производилась апробация полученных данных и внедрение основных результатов исследования.

База исследования. Экспериментальная работа проводилась в Институте транспорта и технического сервиса в Балтийском федеральном университете имени И. Канта. Всего в исследовании на разных его этапах приняли участие 111 студентов, 10 преподавателей, 25 сотрудников калининградских транспортных, транспортно-экспедиторских предприятий, отделов логистики предприятий иного рода деятельности (ИП «Рябченко», ИП «Храпко П.И.», ООО «Автотор», ООО «Альфатранс», ООО «Балтвагонтранс», ООО «Балтпроммясо», ООО «Вестер Транс-Сервис», ООО «Инлайт», ООО «МакСим-транс», ООО «Простая логистика», ООО «ПТК Бридж», ООО «Роскон», ООО «Сервант»).

Результаты исследования, полученные лично соискателем и обладающие **научной новизной:**

1) выявлены профессиональные рискованные зоны в деятельности менеджера по перевозкам (по трём блокам: процесс перевозки, человеческие ресурсы, финансы), что создаёт основу для практико-ориентированной подготовки бакалавра технологии транспортных процессов в вузе;

2) дополнено разработанным понятием «профессиональный риск менеджера по перевозкам» (как профессиональной ситуацией) современное представление о деятельности бакалавра технологии транспортных процессов;

3) разработано понятие «эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску» и установлена его функция в составе профессиональной компетентности, которая заключается в стремлении к овладению необходимыми знаниями и умениями для выполнения деятельности, обеспечении интереса, активности, самостоятельности и ответственности её исполнения в условиях риска;

4) обоснована и разработана педагогическая технология формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску.

Теоретическая значимость исследования обусловлена обоснованием содержания понятия «профессиональный риск менеджера по перевозкам» и понятия «эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску»; обоснованием педагогической технологии; разработанной классификацией активных методов обучения и системой реальных проблемных ситуаций

(кейсов); обоснованными критериями, в соответствии с которыми охарактеризованы уровни сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску (недостаточный, достаточный, продвинутый).

Практическая значимость проделанной работы состоит в разработанном и апробированном учебном пособии «Сборник ситуационных задач по профессиональным рискам» и учебно-методическом пособии «Учебная энциклопедия профессиональных рисков» для студентов направления подготовки 23.03.01 – «Технология транспортных процессов»; в разработанном и апробированном обучающем модуле, представляющем собой междисциплинарную структуру содержания учебного материала, где представлены темы лекций, семинаров и практических занятий, схемы их проведения, задания для аудиторной и внеаудиторной самостоятельной работы обучающихся, методические рекомендации по проведению групповой работы, дискуссий для преподавателей дисциплин базовой части (Управление персоналом) и вариативной части (Грузоведение; Грузовые перевозки; Организационное поведение; Теория организации; Основы бухгалтерского учёта). Практическая значимость данных разработок актуализируется в связи с дефицитом учебно-методической литературы по рискам для бакалавров данного направления.

Достоверность и обоснованность результатов исследования обеспечены использованием теоретических положений смежных с темой исследования экономической и психологической наук; анализом большого массива материалов по проблеме исследования; рациональным сочетанием теоретического и опытно-экспериментального подходов, адекватных цели и задачам исследования; опорой на современные научные концепции и опытную педагогическую работу; проведением количественной обработки полученных данных совместно с их качественным анализом; положительными результатами эмпирической работы.

Апробация результатов исследования осуществлялась через: участие в международных научных и научно-практических конференциях: «Педагогическое мастерство» (Москва, 2015; Москва, 2016), «Современные образовательные технологии в мировом учебно-воспитательном пространстве» (Новосибирск, 2015), «Научные исследования в сфере гуманитарных и естественных наук: междисциплинарный подход и генезис знаний» (Самара, 2016); «Инновационные педагогические технологии» (Казань, 2016) и др.; публикацию материалов исследования в различных научно-методических изданиях (всего опубликовано 13 работ, из них: 3 в изданиях, рекомендованных ВАК); внедрение результатов исследования, учебного пособия и методических рекомендаций, разработанных автором, в учебный процесс при подготовке бакалавра технологии транспортных процессов ФГАОУ ВО «БФУ им. И. Канта» и Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота ФГБОУ ВО «КГТУ», в практику работы Калининградской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» и транспортно-экспедиторской компании ООО «Альфатранс».

На защиту выносятся следующие положения:

1) профессиональные рисковые зоны, структурированные в профессиональную рисковую карту, включающую три блока профессиональных рисков в деятельности менеджера по перевозкам: процесс перевозки (подвижной состав (неисправность/простой/ отсутствие/ ДТП); порча/недостача/утеря/кража груза; зависимость от таможенных процедур/органов/правил/платежей; отсутствие исчерпывающей информации), человеческие ресурсы (безответственность/ ненадёжность привлечённых работников/контрагента; недостаток знаний/ безответственность сотрудника транспортной организации; неумение вести переговоры с клиентом), финансы (изменение/повышение/невыгодность тарифов за перевозку; финансовые трудности клиента; повышение расходов транспортной организации);

2) понятие «профессиональный риск менеджера по перевозкам» – профессиональная ситуация, содержащая вероятность наступления неблагоприятных последствий или обретения выгод в перевозочном процессе, во взаимодействии с человеческими ресурсами и финансовой сферой транспортного предприятия;

3) эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску как аспект профессиональной компетентности, определяющее стремление к овладению необходимыми знаниями и умениями для выполнения деятельности в условиях риска, обеспечивающее интерес, активность, самостоятельность и ответственность исполнения профессиональной деятельности в ситуации неопределённости профессиональной среды; понимаемое как индивидуальная устойчивая, основанная на реалистичных и осмысленных представлениях, связь личности с различными вероятностными профессиональными ситуациями, выражающаяся в наличии познавательного интереса, осознании ценности и в готовности к возникновению и обнаружению данных ситуаций в процессе деятельности;

4) педагогическая технология формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов, включающая компоненты: концептуальный (методологические подходы: системный, аксиологический, личностно-ориентированный, междисциплинарный, компетентностный, теория формирования интереса); целевой, представляющий собой номенклатуру эталонной и промежуточных целей; содержательно-процессуальный, включающий *этапы* формирования эмоционально-ценностного отношения (активизация познавательного интереса, снятие фобии риска, формирование профессионального интереса) и *педагогические средства*: содержание учебного материала, система реальных проблемных ситуаций (кейсов), как специфический способ организации отобранного содержания учебного материала соответствующих дисциплин и средство обучения, система методов обучения (имитационные, дискуссионные, проблемные), формы обучения (лекция, семинар, практическое занятие, самостоятельная работа студентов); результативный – описание критериев и показателей сформированности эмоционально-ценностного отношения; средства диагностики.

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, двух глав, заключения, списка литературы, приложений.

Во введении обосновывается актуальность исследования, определяется степень разработанности проблемы, формулируется научный аппарат исследования. Раскрывается научная новизна исследования, его значимость: теоретическая и практическая.

Первая глава – «Теоретические основы формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов» – в которой раскрывается содержание понятия «профессиональный риск», как элемента профессиональной среды, выявляются особенности профессионального риска в профессиональной деятельности бакалавра технологии транспортных процессов, определяется содержание и структура понятия «эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску».

Во второй главе – «Экспериментальная работа по формированию эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов» – обосновывается и разрабатывается педагогическая технология формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов, излагаются ход и результаты экспериментальной работы, формулируются выводы об эффективности педагогической технологии.

В заключении обобщаются результаты проведенного исследования и намечаются перспективные направления дальнейших исследований поставленной проблемы.

Приложения включают анкеты, таблицы, наглядно иллюстрирующие результаты исследования, результаты покомпонентных и комплексной диагностики сформированности эмоционально-ценностного отношения студентов к профессиональному риску.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Анализ требований, изложенных в отечественных и зарубежных документах в области развития транспорта и подготовки кадровых ресурсов, особенностей функционирования транспортного предприятия подтвердил необходимость формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов.

В результате анализа лексического значения понятия «риск» (В.И. Даль, Б.Г. Мещеряков, В.П. Зинченко), его трактовок в психологическом (Л.А. Карпенко, А.В. Петровский), экономическом (Л.И. Лопатников, И.М. Осадчая, В.М. Рутгайзер), конфликтологическом аспектах (А.Я. Анцупов, А.И. Шипилов), авторских подходов к определению понятия «риск» в исследованиях по философии (В.С. Ерохин, Э.А. Панфилова), социологии (В.И. Зубков, А.Д. Шопенко), экономике (Л.М. Асильдерова, Н.И. Бабенко), педагогике (Т.Е. Виленская, М.М. Поташник) выяснено, что при толковании

категории «риск» распространены такие его признаки как неопределённость, опасность, и наличие выбора (его возможность, неизбежность, осознанность).

При рассмотрении структуры, характеристик, особенностей профессиональной среды, понимаемой как «совокупность предметных и социальных условий труда» (А. К. Маркова), выделены составляющие, обуславливающие изменения, происходящие в профессиональной среде, определяющие возможность получения незапланированных результатов, и вносящие в её развитие элемент неопределённости: существование информационной среды, профессиональной макросреды, наличие последовательных трудовых операций, факт создания социальной подсистемы самими участниками трудового процесса. Был сделан вывод о том, что профессиональная среда не является статичным образованием, изменяется под влиянием различных факторов; риски (скрытые или явные) обязательно заключены в профессиональной среде.

Выяснено, что единое определение понятия «профессиональный риск» отсутствует. Исследователи определяют профессиональный риск как уровень опасности, возможность нанесения ущерба здоровью работника, связывают его с травматизмом, несчастными случаями в ходе выполнения трудовых операций, к примеру, из-за тяжёлых и опасных условий труда. (К.П. Каминский, П.В. Макаров, Е.Ю. Половнева). Большая часть работ на данную тему по медицине и (или) охране труда (Е.Л. Базарова, Э.И. Денисов, И. М. Ибрагимов, Л.Н. Косова, З.С. Кусраева, Е.В. Макарова, В.Ю. Мисюряев, И.Ф. Мифтахов, А.А. Потапенко, Г.Е. Седельников, В.В. Субботин).

Исследование документов (приказ Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 16.02.2009 г. №47, «Справочник профессий, востребованных на рынке труда, новых и перспективных профессий», ФГОС ВО по направлению подготовки 23.03.01, штатное расписание калининградской транспортно-экспедиторской компании «Альфатранс», Транспортная стратегия РФ на период до 2020 года) позволило заключить, что бакалавр технологии транспортных процессов после окончания вуза будет занимать должность менеджера по перевозкам в транспортном отделе или транспортном предприятии негосударственной формы собственности.

Выявлено, что исследователи изучают риск, связанный с процессом перевозки, в крайне широком и общем понимании, охватывая широкий спектр обстоятельств и условий его возникновения (Н.В. Немцова, О.А. Пешкова) с одной стороны, и в это же время – сужают исследование до рассмотрения какой-либо одной категории перевозок (перевозка опасных грузов (Ю.Н. Баранов, А.П. Трясцин)) или одного вида рисков (потеря деловой репутации (С.П. Бурланков, И.Е. Ильина, О.Г. Родина)).

Экспериментальным путём была выявлена типология профессиональных рисков зон в работе менеджера по перевозкам, на основании которой разработана профессиональная рискованная карта, включающая три блока профессиональных рисков: *процесс перевозки* (подвижной состав (неисправность/простой/отсутствие/ДТП); порча/недостача/утеря/кража груза; зависимость от таможенных процедур/органов/правил/платежей; отсутствие

исчерпывающей информации), *человеческие ресурсы* (безответственность/ненадёжность привлечённых работников/контрагента; недостаток знаний/безответственность сотрудника транспортной организации; неумение вести переговоры с клиентом), *финансы* (изменение/повышение/невыгодность тарифов за перевозку; финансовые трудности клиента; повышение расходов транспортной организации).

Разработано определение *профессионального риска менеджера по перевозкам* как профессиональной ситуации, содержащей вероятность наступления неблагоприятных последствий или обретения выгод в перевозочном процессе, во взаимодействии с человеческими ресурсами и финансовой сферой транспортного предприятия.

Проанализированы различные взгляды на феномен «отношение» в исследованиях по философии (Б.В. Бирюков, О.Г. Дробницкий, А.Г. Здравомыслов, В.И. Свидерский, В.П. Тугаринов), психологии (Б. Г. Ананьев, А.А. Бодалев, А.Ф. Лазурский, В. Н. Мясищев, С. Л. Рубинштейн), педагогики (П.П. Блонский, А. С. Макаренко, И.Ф. Харламов, Н. Е. Щуркова). Отношение определяется в диссертации как «целостная система индивидуальных, избирательных, сознательных, основанных на опыте психологических связей личности с различными сторонами объективной действительности, выражающаяся в его действиях, реакциях и переживаниях» (В.Н. Мясищев).

В результате анализа выводов исследователей (К. Изард, Е.А. Пырьев, Я. Рейковский, С.Л. Рубинштейн, П.В. Симонов) сделано заключение, что в мыслительном процессе эмоции исполняют весомую роль, приводят мышление в действие, направляют, влияют на активность и скорость мыслительной деятельности. Исследователи (М.С. Каган, В.В. Плотников, Н.Н. Сучкина) сходятся во мнении, что ценности личности определяют и регулируют её деятельность, в педагогике ценностное отношение будущего специалиста неотделимо от мотивов профессиональной деятельности. Проведённый анализ утвердил целесообразность формирования именно эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску, включающего познавательный интерес и определяющего степень активности деятельности личности в овладении определённым знанием и успешность познавательной деятельности, а в дальнейшем и эффективность профессиональной деятельности личности.

В рамках исследования *эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску носит конструктивный характер*. Конструктивное отношение соотносимо с эмоционально-ценностным в части познавательной функции, наполненности ценностями и мотивацией деятельности личности и дополняет его реалистичностью (Н.Е. Яценко), результативностью и связью с действительностью (Н.Д. Калина), необходимыми для обеспечения готовности личности к будущей профессиональной деятельности.

В результате анализа предлагаемых исследователями структур отношений к различным исследуемым новообразованиям (Е.М. Гугина, О.Н. Драгунова, Э.С. Леонтьева, Л.В. Мокроусова, В.Н. Мясищев, И.И. Савич, И.П. Шаклеина), с опорой на положения концепции отношений В.Н. Мясищева, *эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску бакалавра*

технологии транспортных процессов структурировано следующими компонентами: 1) когнитивным (представления о сущности, видах, структуре риска; профессиональные знания о причинах, факторах, способах оценки, предупреждения, воздействия на риск); 2) регулятивным (эмоции, мотивы, волевые качества, определяющие готовность к возникновению и обнаружению рисков ситуации в процессе профессиональной деятельности и совершение действий личности в отношении и в ситуации риска; проявление самостоятельности, ответственности, решительности в ситуации риска; способность управлять своими эмоциональными, волевыми, мотивационными состояниями, поведением в ситуациях риска); 3) профессионально-деятельностным (принятие ценностей профессионального риска; владение способами идентификации и оценки профессиональных рисков; владение способами организации и построения собственной профессиональной деятельности в ситуации риска; владение способами оценки и анализа собственного поведения и результатов деятельности в рискованной ситуации).

На основании анализа явления «эмоционально-ценностное отношение» и предложенного понимания эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску в качестве критериев и показателей, уровней сформированности компонентов эмоционально-ценностного отношения используются следующие. Для когнитивного: представление о профессиональном риске и уровень развития представлений: первичный, неполный, целостный; для регулятивного: готовность к профессиональному риску и уровень развития готовности: низкий, средний, высокий; для профессионально-деятельностного: представление о деятельности в условиях профессионального риска и уровень овладения представлением: первичный, неполный, целостный.

Разработана шкала сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску, включающая три уровня: недостаточный, достаточный, продвинутой.

Использование педагогической технологии процесса формирования эмоционально-ценностного отношения (ЭЦО) к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов (ТТП) в процессе профессиональной подготовки в вузе позволяет чётко определить этапы и составляющие данного процесса (Рисунок 1).

Разработаны промежуточные цели формирования эмоционально-ценностного отношения по учебным дисциплинам, распределённым по компонентам формируемого отношения.

С опорой на теоретическое обоснование педагогической технологии и на мнение исследователей (В.В. Николина, К.В. Дзерожинская, О.Н. Драгунова, Г.Е. Куличенко, О.П. Филатова, И.П. Шаклеина), *первым этапом* формирования эмоционально-ценностного отношения является активизация познавательного интереса студентов.

В результате активизации познавательного интереса обучающихся к профессиональному риску ими будет осуществляться сосредоточенная, активная деятельность, направленная на формирование представления о риске,

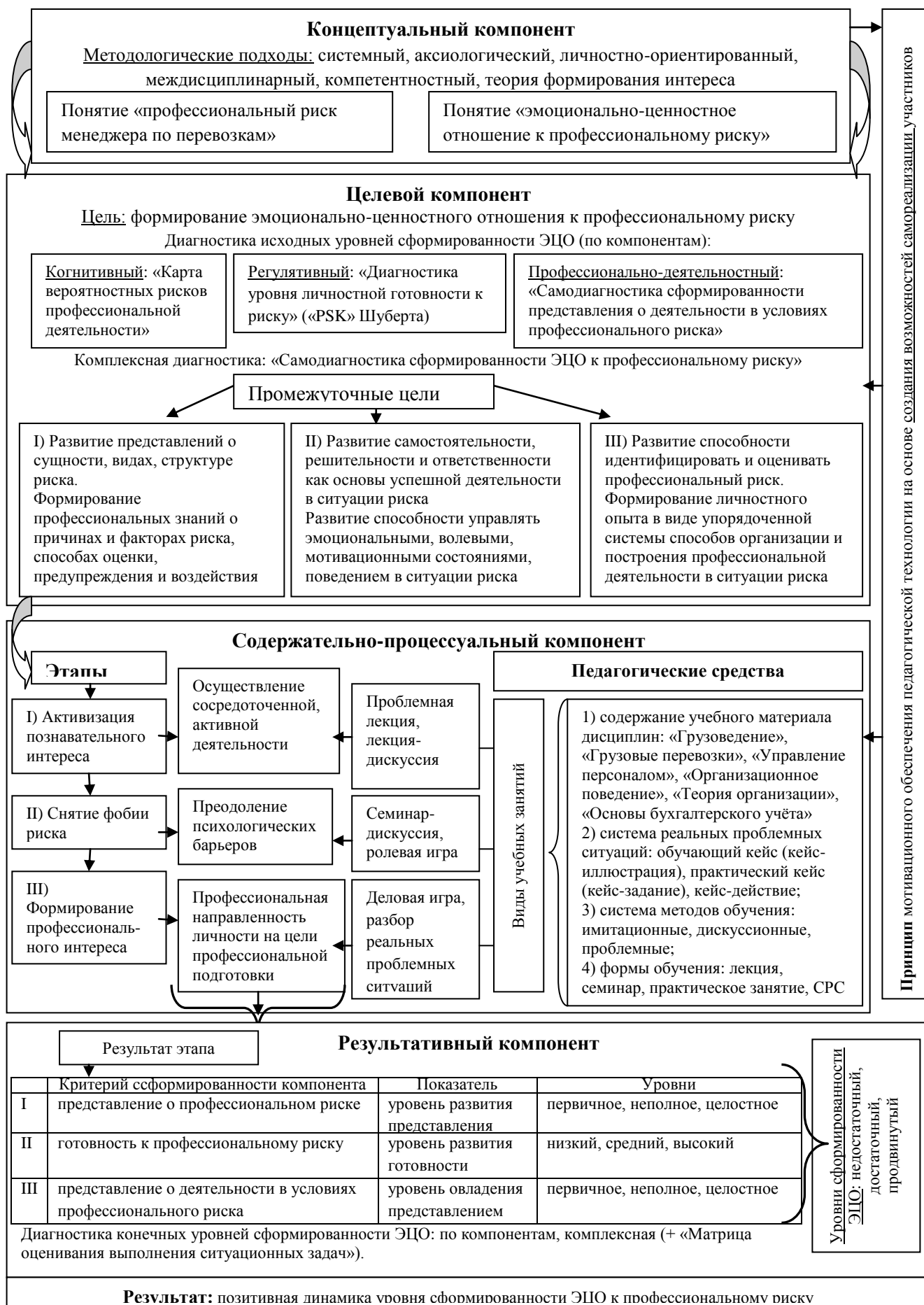


Рис. 1 Педагогическая технология формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра ТТП

получение профессиональных знаний о риске в рамках формирования когнитивного компонента исследуемого отношения.

Вторым этапом формирования является снятие фобии риска, заключающееся в умении преодолевать психологические барьеры. Результатом данного этапа и критерием сформированности регулятивного компонента является готовность личности к профессиональному риску.

Третьим этапом является формирование профессионального интереса к профессиональному риску.

Сформированность у обучающихся (как будущих специалистов) профессионального интереса будет обеспечивать профессиональную направленность личности на цели профессиональной подготовки, определять активность в обучении и стремление к овладению способами осуществления деятельности в ситуации профессионального риска как элементу овладения профессией. Критерием сформированности профессионально-деятельностного компонента и результатом освоения данного этапа является представление о деятельности в условиях профессионального риска.

С опорой на мнение исследователей (С.Я. Батышев, А.А. Глебов, А.М. Новиков, Л.В. Шкодич), всё, что названо орудием психолого-педагогической деятельности: содержание учебного материала, средства, методы и формы обучения, отнесено в исследовании к педагогическим средствам. *Педагогические средства формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску:* 1) *содержание учебного материала* дисциплин основной образовательной программы для направления «Технология транспортных процессов», отобранное в соответствии с профессиональной рисковой картой; 2) *система реальных проблемных ситуаций (кейсов)*, как специфический способ организации отобранного содержания учебного материала соответствующих дисциплин и средство обучения; 3) *система методов обучения* (имитационные, дискуссионные, проблемные); 4) *формы обучения* (лекция, семинар, практическое занятие, самостоятельная работа студентов).

Определена логическая и содержательная связь дисциплин (из Учебного плана направления «Технология транспортных процессов»), участвующих в формировании эмоционально-ценностного отношения. По каждому блоку профессиональных рисков определены «предшествующие» дисциплины (которые определяют базовую теоретическую подготовку студентов) и дисциплины третьего курса, задействованные в технологии.

Основываясь на положениях аксиологического подхода относительно способов стимуляции познавательного интереса (концептуальный компонент педагогической технологии), на компонентно-содержательном составе эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску и опираясь на существующие классификации кейсов (Г.М. Гаджикурбанова, А.К. Егенисова, А.А. Кутумова), кейсы систематизированы в три типа:

1. *Кейс-иллюстрация (обучающий кейс):* «сборное» представление ситуации, пояснение причин ее возникновения, описание процедуры ее решения. Задание для студентов: обнаружение, осмысление рисковой ситуации,

проведение анализа её решения, формулировка вопросов, выражение согласия/не согласия. Результат: формирование представления и получение знаний о профессиональном риске.

2. *Кейс-задание (практический кейс)*: типовые модели ситуаций, с которыми придётся столкнуться специалисту в своей профессиональной деятельности. Задание для студентов: анализ рискованной ситуации, выработка вариантов выхода из ситуации (решения). Результат: формирование готовности к возникновению и обнаружению рискованной ситуации.

3. *Кейс-действие*: воссоздание действий различных участников рискованной ситуации, с которыми придётся столкнуться специалисту в процессе профессиональной деятельности. Задание: анализ ситуации и действий её участников, выработка альтернативных алгоритмов действий для участников. Результат: формирование способности организации и построения профессиональной деятельности в ситуации риска.

На основании выделенных методов и форм обучения разработаны виды учебных занятий педагогической технологии: проблемная лекция, лекция-дискуссия, семинар-дискуссия, ролевая игра, деловая игра, разбор реальных проблемных ситуаций. Распределено и обосновано применение обозначенных видов занятий в соответствии с каждым компонентом эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску.

Экспериментальная работа по формированию эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов проводилась на базе Балтийского федерального университета имени И. Канта. В качестве контрольной группы была взята группа студентов 2012 года набора (26 человек), в качестве экспериментальной группы – студенты 2013 года набора (31 человек). Обе группы студентов (всего 57 студентов) обучаются по единому Учебному плану на дневном отделении Института транспорта и технического сервиса БФУ имени И. Канта, по направлению 23.03.01 «Технология транспортных процессов», профиль подготовки: «Организация перевозок на автомобильном транспорте», квалификация – бакалавр. Необходимость выбора групп из наборов разных лет predetermined тем, что в 2011, 2012, 2013 годах набора обучались или обучаются по одной учебной группе студентов на курсе.

В эксперименте *независимой переменной* являлась педагогическая технология формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов, включающая концептуальный, целевой, содержательно-процессуальный, результативный компоненты.

В качестве *зависимой переменной* выступили уровни сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов, и его компонентов: когнитивного, регулятивного, профессионально-деятельностного.

Эксперимент включал в себя *четыре этапа*.

Подготовительный этап (2014 г.), на котором осуществлялись проработка диагностических методик, разработка обучающего модуля,

реализующего содержательно-процессуальный компонент технологии, разработка средств обучения для обучающего модуля.

Разработана система диагностики, включающая взаимодополняющие методики: «Карта вероятностных рисков профессиональной деятельности» (диагностика когнитивного компонента), Тест «Диагностика уровня личностной готовности к риску» («PSK» Шуберта) (регулятивного компонента), «Самодиагностика сформированности представления о деятельности в условиях профессионального риска» (1), (2) (профессионально-деятельностного компонента). Комплексная диагностика: «Самодиагностика сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску», «Матрица оценивания выполнения ситуационных задач». На основании полученных по каждой методике баллов определялся уровень сформированности отдельного компонента, которые складывались в итоговый уровень в соответствии с разработанной трёхуровневой шкалой, включающей недостаточный, достаточный и продвинутый уровни.

Разработанный обучающий модуль представляет собой *междисциплинарную структуру содержания учебного материала*, включает лекции, семинарские и практические занятия, самостоятельную работу студентов (аудиторную и внеаудиторную) на базе дисциплин, изучаемых на третьем курсе обучения (дисциплины распределены на три блока профессиональных рисков). Модуль рассчитан на 36 учебных занятий (72 аудиторных часа) и 17 часов внеаудиторной самостоятельной работы.

Разработано учебно-методическое пособие «Учебная энциклопедия профессиональных рисков», в которой собраны стихотворения, фразеологизмы, пословицы, афоризмы, отрывки из художественных произведений, связанные с явлением «риск», задания и вопросы ориентированы на проведение учебных занятий в виде дискуссий. Положение об эмоционально-ценностном тексте, играющем первостепенную роль в формировании эмоционально-ценностного отношения (В.В. Николина), учтено при составлении данного пособия: яркое, ассоциативно-образное толкование исследуемой категории «риск» в представленных материалах и задания с вопросами, требующие самостоятельности, активности, привлечения имеющихся знаний, воображения и ассоциаций обучающихся для их выполнения, способствуют активизации познавательного интереса, снятию фобии риска и формированию представления о риске. Разработано учебное пособие «Сборник ситуационных задач по профессиональным рискам», представляющее собой сборник ситуационных задач, отражающих типичные рискованные ситуации в функционировании транспортного отдела или предприятия. Пособие разработано при содействии специалистов, занятых в работе транспортных отделов калининградских предприятий. Ситуационные задачи составлены с целью активизации самостоятельной работы обучающихся, познавательного и профессионального интереса, формирования представления о профессиональном риске. Работа над предложенными ситуациями позволит студентам обнаружить готовность к возникновению профессионального риска, сформировать опыт построения деятельности в ситуациях риска.

Констатирующий этап (2014, 2015), на котором устанавливался исходный уровень сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску студентов.

Была проведена диагностика исходного уровня сформированности эмоционально-ценностного отношения у 26 студентов контрольной группы (сентябрь 2014) и 31 студента экспериментальной группы (сентябрь, 2015). Расчёт критерия Манна-Уитни - U подтвердил отсутствие различий между студентами контрольной и экспериментальной групп по исходному уровню сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску.

Результаты исходной диагностики представлены в обобщающей таблице «Динамика сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску студентов» (Таблица 1).

По результатам исходной диагностики к номенклатуре промежуточных целей добавлены задачи: ознакомление с особенностями профессиональной деятельности выпускника технологии транспортных процессов, разбор видов деятельности менеджера по перевозкам по должностным обязанностям, ознакомление с категориями «компетентность», «профессиональная компетентность», создание глоссария профессиональных терминов.

Формирующий этап эксперимента (сентябрь 2015 – май 2016) реализовывал разработанную педагогическую технологию на основе внедрения в учебный процесс обучающего модуля.

В эксперименте принимал участие 31 студент очной формы обучения набора 2013/2014 уч.г. Экспериментальная работа проводилась в период обучения экспериментальной группы на 3-ем курсе.

Для реализации *первого этапа* содержательно-процессуального компонента технологии – активизации познавательного интереса – использовалось разработанное учебно-методическое пособие «Учебная энциклопедия профессиональных рисков». Также в качестве средства обучения на данном этапе использовались обучающие кейсы (кейсы-иллюстрации) из «Сборника ситуационных задач по профессиональным рискам».

Для реализации *второго этапа* – снятия фобии риска – использовались кейсы-задания из «Сборника». Проводилась ролевая игра в рамках дисциплины «Управление персоналом» на основе кейса по теме «Безответственность сотрудника транспортной организации»; студенты были поделены на пять групп в соответствии с персонажами кейса (первый сотрудник транспортно-экспедиторской компании, второй сотрудник, сотрудник отдела логистики, руководитель транспортно-экспедиторской компании, грузополучатель), каждой группе предлагалось выбрать одного представителя, которого группа готовила для проведения совместных переговоров с другими представителями для выработки оптимального решения ситуации. На дисциплине «Организационное поведение», в теме «Развитие готовности личности к рискованным ситуациям в организации» на семинаре-дискуссии студентам предлагалось задание «Герб рискованного (нерискованного) человека» с

последующим обсуждением, распределением на две группы в зависимости от нарисованного герба и обоснованием выбранной позиции.

На *третьем этапе* в качестве средства обучения используются кейсы-действия. Занятия проходят в форме разбора реальных проблемных ситуаций (в том числе самостоятельно студентами). В рамках дисциплины «Основы бухгалтерского учёта» проводилась деловая игра на практическом занятии по теме «Разработка алгоритма действий при обнаружении финансовых трудностей клиента», где студенты были поделены на три группы: транспортная организация, компания-грузоотправитель, компания-грузополучатель (в соответствии с участниками ситуации); задание заключалось в определении своевременности и правильности действий каждой стороны, выработке альтернативных алгоритмов действий и составлении документов: претензии к качеству товара, акта о приёмке товара. На занятии по теме «Учёт таможенных процедур и правил при организации перевозки грузов» (дисциплина: «Грузоведение») проводилась деловая игра; поделенные на группы студенты представляли следующие организации: компания-грузоотправитель, Торгово-промышленная палата Калининградской области, таможенный орган, компания-перевозчик, юридическая компания; задание заключалось в выработке оптимального выхода из сложившейся ситуации и разработке мер, позволяющих избежать подобных ситуаций.

В рамках самостоятельной работы студенты работали с информацией из Интернет-ресурсов, периодических изданий, осуществляя поиск статей, новостей и материалов по теме «Риск на транспорте». В результате были собраны 44 статьи, распределённые на три блока профессиональных рисков.

Заключительный этап (2016 г.), на котором устанавливался конечный уровень сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавров контрольной группы (май, 2015) и экспериментальной (май, 2016), определялись изменения, подводились итоги работы (май-июнь 2016 г.).

На основе диагностических данных студенты в контрольной (КГ) и экспериментальной (ЭГ) группах дифференцировались по трем уровням сформированности эмоционально-ценностного отношения:

Таблица 1

Динамика сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску студентов

Этап эксперимента	Уровень сформированности ЭЦО к профессиональному риску					
	Недостаточный		Достаточный		Продвинутый	
	ЭГ	КГ	ЭГ	КГ	ЭГ	КГ
Констатирующий	26 чел. (83,9%)	22 чел. (84,6%)	5 чел. (16,1%)	4 чел. (15,4%)	0 чел. (0%)	0 чел. (0%)
Заключительный	5 чел. (16,1%)	21 чел. (80,8%)	18 чел. (58,1%)	5 чел. (19,2%)	8 чел. (25,8%)	0 чел. (0%)
Динамика	- 21 (-67,8)	- 1 (-3,8)	+ 13 (+42)	+ 1 (+3,8)	+8 (+25,8)	0

Анализ результатов срезов, полученных в экспериментальной группе после реализации экспериментальной работы, показывает стабильное повышение уровня сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску. По итогам формирующего эксперимента существенно выросла доля студентов, обладающих достаточным (1 срез: 16,1%; 2 срез: 58,1%) и продвинутым (1 срез: 0%; 2 срез: 25,8%) уровнями сформированности данного отношения. Доля студентов, обладающих достаточным и продвинутым уровнями сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску, увеличилась по сравнению с контрольной группой (достаточный: ЭГ – 58,1%; КГ – 19,2%; продвинутый: ЭГ – 25,8%; КГ – 0%).

Расчёт G-критерия знаков показал, что уровень сформированности ЭЦО к профессиональному риску студентов контрольной группы в период проведения исходной диагностики не отличается от уровня сформированности ЭЦО к профессиональному риску в период проведения конечной диагностики (полученное $G_{эмг}=5$ больше критического значения, т.е. типичный сдвиг является случайным).

Расчёт критерия Манна-Уитни – U (полученное $U_3 = 43,5$ меньше критического значения) подтвердил выдвинутую альтернативную гипотезу о значимости различий между КГ и ЭГ по конечному уровню сформированности эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску.

Результаты опытно-экспериментальной работы и математической обработки полученных данных подтверждают положения выдвинутой гипотезы исследования и доказывают эффективность использования разработанной педагогической технологии для формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов в процессе профессиональной подготовки в вузе.

В заключении диссертации подведены итоги и сформулированы основные выводы исследования:

1. Установлено, что проблема формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску является актуальной, необходима её разработка в теории и практике профессиональной подготовки бакалавра технологии транспортных процессов.

2. Экспериментальным путём выявлены профессиональные рисковые зоны в деятельности менеджера по перевозкам, структурированные в профессиональную рисковую карту, включающую три блока: процесс перевозки, человеческие ресурсы, финансы.

3. Разработано определение понятия «профессиональный риск менеджера по перевозкам» как профессиональной ситуации, содержащей вероятность наступления неблагоприятных последствий или обретения выгод в перевозочном процессе, во взаимодействии с человеческими ресурсами и финансовой сферой транспортного предприятия.

4. Установлено, что эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску как аспект профессиональной компетентности определяет стремление к овладению необходимыми знаниями и умениями для

выполнения деятельности в условиях риска, обеспечивает интерес, активность, самостоятельность и ответственность исполнения профессиональной деятельности в ситуации неопределённости профессиональной среды; разработано определение данного понятия как индивидуальной устойчивой, основанной на реалистичных и осмысленных представлениях, связи личности с различными вероятностными профессиональными ситуациями, выражающейся в наличии познавательного интереса, осознании ценности и в готовности к возникновению и обнаружению данных ситуаций в процессе деятельности.

5. Разработана на основе взаимосвязанных подходов: системного, аксиологического, личностно-ориентированного, междисциплинарного, компетентностного и теории формирования интереса педагогическая технология формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску, которая включает концептуальный, целевой, содержательно-процессуальный, результативный компоненты.

6. Подтверждено, что разработанная педагогическая технология эффективна и позволяет реализовать процесс формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов.

Перспективным направлением дальнейших исследований, на наш взгляд, является расширение комплекса применяемых форм обучения (встречи с приглашёнными специалистами выбранной сферы деятельности, выездные занятия), исследование процесса формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску магистрантов технологии транспортных процессов.

Основное содержание и результаты исследования отражены в следующих публикациях:

*Статьи в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК
Министерства образования и науки Российской Федерации:*

1. Самсонова Н.В., Минкова Е.С., Петрова Е.И. Представление о профессиональных рискованных зонах работников транспортных предприятий / Н.В. Самсонова, Е.С. Минкова, Е.И. Петрова // Известия Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота: психолого-педагогические науки. – Калининград: Изд-во БГАРФ. – 2015. – Вып. 2(32) .

2. Петрова Е.И. Профессиональный риск как элемент профессиональной среды / Е.И. Петрова // Известия Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота: психолого-педагогические науки. – Калининград: Изд-во БГАРФ. – 2015. – №4 (34).

3. Петрова Е.И. Ситуационная задача как средство формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску // МНКО. 2016. № 5(60). – с. 198-201.

Публикации в других изданиях:

4. Петрова Е.И. К вопросу о формировании отношения к профессиональному риску бакалавров технологии транспортных процессов // Научная дискуссия: вопросы педагогики и психологии. №10(43):. сборник

статей по материалам XLIII международной заочной научно-практической конференции. – М., Изд. «Интернаука», 2015. – С. 105 – 110.

5. Петрова Е.И. Педагогические средства формирования отношения к профессиональному риску бакалавров технологии транспортных процессов (на примере case-study) // Современные образовательные технологии в мировом учебно-воспитательном пространстве: сборник материалов I Международной научно-практической конференции / Под общ. Ред. С.С. Чернова. – Новосибирск: Издательство ЦРНС, 2015. – С. 112 – 116.

6. Минкова Е. С., Петрова Е. И. Зоны риска в профессиональной деятельности специалиста технологии транспортных процессов [Текст] // Педагогическое мастерство: материалы VII междунар. науч. конф. (г. Москва, ноябрь 2015 г.). — М.: Буки-Веди, 2015. – С. 227-230.

7. Минкова Е. С., Петрова Е. И. Представления бакалавров технологии транспортных процессов о профессиональном риске // Инновационная наука. 2015. №12-2. – С. 249-253

8. Петрова Е. И. К вопросу о функции эмоционально-ценностного отношения в общей профессиональной компетентности будущего специалиста // Научные исследования в сфере гуманитарных и естественных наук: междисциплинарный подход и генезис знаний: материалы Международной научно-практической конференции НИЦ «Поволжская научная корпорация» / [Ред. кол.: М.Л. Ньюшенкова, А.А. Бельцер, Ю.А. Кузнецова, О.А. Подкопаев]. – Самара: ООО «Офорт», 2016. – С. 34-37 .

9. Минкова Е. С., Петрова Е. И. Компонентно-содержательный состав эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску бакалавра технологии транспортных процессов [Текст] // Педагогическое мастерство: материалы VIII междунар. науч. конф. (г. Москва, июнь 2016 г.). — М.: Буки-Веди, 2016. — С. 67-70.

10. Петрова Е.И. Эмоционально-ценностное отношение к профессиональному риску бакалавров технологии транспортных процессов // Социально-экономические исследования, гуманитарные науки и юриспруденция: теория и практика: сборник материалов VII Международной научно-практической конференции: в 2-х частях. Часть 2 / Под общ. ред. С.С. Чернова. – Новосибирск: Издательство ЦРНС, 2016. – С. 15-20.

11. Минкова Е. С., Петрова Е. И. Концептуальный компонент педагогической технологии формирования эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску [Текст] // Инновационные педагогические технологии: материалы V междунар. науч. конф. (г. Казань, октябрь 2016 г.). — Казань: Бук, 2016. — С. 121-124.

12. Петрова Е. И. Практико-ориентированная подготовка бакалавра технологии транспортных процессов [Электронный ресурс] // Академическая публицистика. – Уфа: Аэтерна, 2017. – №4 – С.247-260.

Учебные, научно-методические и учебно-методические работы:

13. Петрова Е. И. Сборник ситуационных задач по профессиональным рискам: учеб. пособие / Е.И. Петрова, В.Н. Соболин, Е.С. Минкова, Н.В. Самсонова. – Калининград: Изд-во БГАРФ, 2017. – 70 с.

ПЕТРОВА Евгения Игоревна

Формирование
эмоционально-ценностного отношения к профессиональному риску
бакалавра технологии транспортных процессов

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата педагогических наук

Подписано в печать . .2017
Бумага для множительных аппаратов. Формат 60x90 1/16.
Грнитура «Таймс». Ризограф. Усл. печ.л. 1,44.
Тираж 100 экз. Заказ .

Издательство Балтийского федерального университета имени И.Канта
236022, г. Калининград, ул. Гайдара, 6