

24. Отчёт по НИР «Разработка элементной базы машины, основанной на логике девиантного типа». – Одесса. ООИЭ АН УССР. 1988. – 220 с. Машинопись.
25. Системология в Одессе. Сборник трудов республиканского семинара «Проблемы параметрической общей теории систем». Т.1 – 40. Одеса: ОГУСА ИПРЭЭИ НАН Украины, 1975 – 1996. Машинопись.
26. Уёмов А.И. Основы формального аппарата параметрической общей теории систем, используемого для моделирования научных исследований по ЦКП // Отчёт по НИР «Моделирование научных исследований по ЦКП освоения ресурсов моря и Мирового океана». – Одесса. ООИЭ АН УССР. 1988. – 218 с. Машинопись. С. 60 – 87.
27. А.И. Уёмов А.И. Операции в языке описания систем ЯТО // Кн.: [40]. С. 88 - 118.
28. Уёмов А.И. Язык тернарного описания как формализм параметрической общей теории систем. – Одесса, 2004 (?). Рукопись. – 38 с.
29. Аристотель. Соч. в 4-х т., т. 2, - М.: Мысль, 1978. – 687 с.
30. Аристотель. Толика. В кн.: [29].
31. Аристотель. Категории. В кн.: [29].
32. Кондаков Н.И. Логический словарь. – М.: Наука, 1971. – 656 с. С. 20, 41.
33. Микеладзе З.Н. Основоположения логики Аристотеля. Предисловие к Т.2. В кн.: [38]. С.5 – 50.
34. disserCat <http://www.dissercat.com/content/predikaty-partitivnoi-semantiki-v-sovremennom-angliiskom-yazyke#ixzz5cUINnfjm>
35. disserCat <http://www.dissercat.com/content/predikaty-partitivnoi-semantiki-v-sovremennom-angliiskom-yazyke#ixzz5cUGdj3Gf>
36. Луканин Р.К. Органон Аристотеля. – М.: Наука, 1984. – 291 с.
37. Терентьева Л.Н. Лекции и задачи по логике для тех, кто любит философию. Учебно-методическое пособие / Л.Н. Терентьева. – Одесса: Одесский национальный университет им. И.И. Мечникова, 2017. – 256 с.
38. Альбани Э. Чеккато С., Маретти Э. Семантическая классификация, правила и код операциональной грамматики, предназначенной для машинного перевода // Математическая лингвистика. – М.Прогресс, 1964.
39. Скороходько Э.Ф. Информационный язык для технических наук. Семинар «Математическая и структурная лингвистика». Вып.1. – Киев, 1962.
40. Клыков Ю.И. Семантические основы ситуационного управления. – М.: Изд.-во МИФИ, 1974. – 171 с.
41. Уёмов А.И. Вещи, свойства и отношения. М.: Изд.-во АН СССР, 1963. – 184 с.
42. Савусин Н.П. Логико-методологические основы для расширения формального аппарата (языка ЯТО), обслуживающего параметрическую общую теорию систем // Наукове пізнання: методологія та технологія. Філософія. 2019. – Одеса: Вид.-во Південноукраїнського національного педагогічного університету ім. К.Д. Ушинського, 2019. У друці.

**Стовпець Олександр Васильович** - доктор філософських наук, доцент кафедри філософії Одеського національного морського університету,

**Стовпець Василь Григорович** - кандидат філологічних наук, професор кафедри кримінального і адміністративного права, директор Центру освітніх послуг Одеського національного морського університету

### СОЦІАЛЬНО-ФІЛОСОФСЬКІ АСПЕКТИ ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ФАХІВЦІВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

*З соціально-філософських позицій аналізується сучасна проблематика стосовно розвитку післядипломної освіти в Україні. Увагу зосереджено на освітньому просторі морської транспортної галузі. Здійснений аналіз дозволяє нам констатувати, що нинішній попит на різні форми підвищення кваліфікації фахівців морського транспорту обґрунтовується зміною характеру та змісту роботи на займаній посаді, моральним застаріванням знань під тиском невпинного прогресу, частковою втратою вмінь і навичок виконувати професійні обов'язки внаслідок серйозних інституційних, нормативно-правових, техніко-технологічних, організаційно-управлінських змін у структурі морського транспортного бізнесу. Освітні мотивації також значно підсилюються в результаті безперервної та все зростаючої конкуренції на даному ринку праці.*

**Ключові слова:** реформування післядипломної освіти, Україна, підвищення кваліфікації, морський транспорт, євроінтеграція.

### СОЦИАЛЬНО-ФИЛОСОФСКИЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

*С социально-философских позиций анализируется современная проблематика развития последипломного образования в Украине. Внимание данного исследования сосредоточено на образовательном пространстве морской транспортной отрасли. Проведенный анализ позволяет констатировать, что нынешняя востребованность различных форм повышения квалификации специалистов морского транспорта обосновывается изменением характера и содержания работы на занимаемой должности, моральным устареванием знаний перед лицом безостановочного прогресса, частичной утратой умений и навыков исполнять профессиональные обязанности вследствие серьёзных институциональных, нормативно-правовых, технико-технологических, организационно-управленческих изменений в структуре морского транспортного бизнеса. Образовательные мотивации также значительно усиливаются непрерывной и всё возрастающей конкуренцией на данном рынке труда.*

**Ключевые слова:** реформирование последипломного образования, Украина, повышение квалификации, морской транспорт, евроинтеграция.

### SOCIAL-PHILOSOPHIC ASPECTS OF PROFESSIONAL TRAINING IN THE FIELD OF MARITIME TRANSPORT

*Current issues of the development of postgraduate education in Ukraine are studying here from standpoints of the social philosophy. This paper is focused on the educational space of maritime transport industry. Performed analysis allows us to state that today's demand for various forms of advanced professional training for maritime transport specialists is connected with significant changes in the nature and content at the work of marine professionals, as well as the moral obsolescence of knowledge by the face of unceasing progress, and partial loss of skills and abilities to perform their professional functions due to serious institutional, legal-regulatory, technical & technological, organizational and managerial changes inside the structure of maritime transport business. Educational motivations are also strongly enhanced by continuous and ever-increasing rivalry at this kind of labor.*

**Key words:** postgraduate education reform, Ukraine, professional training, maritime transport, European integration.

**Постановка проблеми.** После подписания в 2014 году Соглашения об ассоциации между Европейским Союзом и Украиной начался новый этап сотрудничества нашей страны с

европейскими структурами в области политики, юстиции, экономики, культуры, в образовательной сфере. Среди всех названных областей, имеющих невероятно большое значение для развития Украины, в рамках данной статьи основной акцент делается на проблемах образования. Ведь именно его эффективность, в конечном счёте, определяет конкурентоспособность национальной экономики, культурное влияние страны на остальной мир, реальный геополитический статус, закладывает предпосылки к стабильности и процветанию того или иного государства.

У каждой страны объективно обнаруживаются те или иные перспективные возможности, которые, при грамотном их использовании, могут значительно усилить экономический и социокультурный потенциал этой страны. Во многом такие возможности обусловлены естественными факторами: географическим положением, природными особенностями, количеством и качеством населения (а уровень его образованности – один из ключевых критериев качества). В случае Украины набор этих факторов можно считать более чем благоприятным: приморское расположение, благоприятная климатическая зона, богатые недра и плодородные почвы, значительное население (32-е в мире). Всё это закладывает предпосылки к развитию производства (аграрного и промышленного), торговли и других доходных секторов. Морская торговля, во всём многообразии её форм, объективно нуждается в специалистах морского транспорта. От уровня их квалификации зависит как судьба морского сектора национальной экономики Украины, так и успех многих смежных отраслей. Нынешняя система повышения квалификации специалистов морского транспорта пребывает в процессе реформирования.

**Цель исследования** видится в том, чтобы проанализировать основные социальные тенденции в сфере последиplomного образования и, в частности, в секторе повышения квалификации специалистов морского транспорта, ввиду особой значимости данной отрасли для социально-экономического и общегуманитарного развития Украины как морской державы. Анализ этих тенденций поможет прояснить реальные потребности, которые должны быть удовлетворены в процессе реализуемой реформы образования, в отношении подходов к последиplomному образованию «морских» кадров (в широком понимании), и относительно содержания такого образования.

**Изложение основного материала.** Принимая во внимание результаты довольно длительной общественно-политической дискуссии вокруг реформы системы образования в Украине, попробуем обозначить текущее состояние дел в этом сложном, многоаспектном процессе. Однако наиболее пристальное внимание обратим на проблемы образовательных реформ в области «морских» специальностей.

Следует вспомнить, что достаточно значимым шагом на пути реформирования национальной системы высшего образования стало присоединение Украины к Болонской декларации, которую она подписала в 2005 году в норвежском городе Берген на Конференции министров образования стран Европы [1; 2]. Задачей этой декларации было создание европейского научного и образовательного пространства высшего образования с целью повышения конкурентоспособности университетов Европы и предоставления выпускникам высших учебных заведений стран-участниц равных возможностей трудоустройства на мировых рынках труда. Благодаря евроинтеграционным процессам в области образования началось активное внедрение единых стандартов обучения студентов и требований к аттестации выпускников всех европейских университетов.

На основе такой стандартизации стало возможным международное признание профессиональных дипломов выпускников морских вузов тех стран, которые присоединились к Евросоюзу или подписали с ЕС соглашение об ассоциации. Между тем, за рубежом до сих пор признаются лишь дипломы наших моряков т.н. «плавающих» специальностей, потому что их подготовка и дипломирование осуществляется в Украине с учетом требований международной Конвенции ПДНВ-78/95 [3]. В этой Конвенции, принятой в 1978 году Международной морской организацией (англ. International Maritime Organization, IMO),

участвуют более 80 стран, в том числе и Украина, которая присоединилась к Конвенции 1 ноября 1996 года.

После принятия 25 июня 2010 года на Дипломатической конференции под эгидой ИМО «Манильских поправок», которые являются фактически новой редакцией Конвенции ПДНВ и Кодекса ПДНВ-95, существенно изменились международные нормы подготовки, требования к образованию, к оценке компетентности и к дипломированию моряков. В частности, это требования относительно надлежащей квалификации моряков, наличия достаточного опыта, соответствие для работы в море по возрасту, состоянию здоровья, личным и профессиональным качествам. Всё это в совокупности должно вести к развитию необходимых социальных механизмов, которые бы гарантировали выполнение моряками своих должностных обязанностей на уровне, который обеспечивает охрану человеческой жизни на море, сохранность имущества на борту судна, охрану морской экологии, безопасность в морских портах. Кроме того, возникают новые методы обучения, включая дистанционное обучение через Интернет.

В развитие этих идей Британский Институт морских инженерных наук и технологий (IMarEST) запустил кампанию в поддержку дистанционного повышения квалификации моряков, в том числе с целью получения степени магистра наук. К примеру, диплом магистра по специальности «Безопасность морских операций» открывает моряку возможность в будущем работать на берегу старшим менеджером. Инициаторы кампании считают, что получение этого диплома можно и нужно совмещать с работой на судне. IMarEST также поощряет моряков использовать свой рабочий диплом, чтобы повысить профессиональный уровень до так называемых дипломированных уровней «Chartered» или «Registered». При этом рабочий диплом такого уровня рассматривается как эквивалент капитанских курсов, что значительно повышает ценность сотрудника в глазах работодателя.

Модернизационные образовательные стратегии в исследуемой сфере основываются на активном внедрении в учебный процесс новых учебных планов подготовки специалистов морского транспорта, главным образом, судовых механиков, электромехаников и судоводителей. Современные планы подготовки разрабатываются с учётом требований международных конвенций ПДНВ-78/95, СОЛАС-74, МАРПОЛ 73/78, МКУБ, рекомендаций и директив ИМО, национальных нормативно-правовых положений, включая требования Инспекции по вопросам подготовки и дипломирования моряков (ИПДМ), созданной Министерством инфраструктуры Украины.

Внедрение новых принципов в построение учебных программ оказывает влияние не только на содержательную часть учебного процесса, но и на ценностную составляющую образования. Исследованию закономерностей влияния новых образовательных стратегий на ценностную составляющую посвящены специальные исследования [4; 5].

Что же принципиально нового в модернизированных программах подготовки и повышения квалификации специалистов морского транспорта? Здесь обозначаются несколько важных моментов, как узкопрофессионального, так и общесоциального плана.

Во-первых, освоение нового учебного материала позволяет учащимся приобрести новые компетенции, знания и умения, необходимые для работы на современных судах, оборудованных сложной техникой. Научно-технический прогресс является тем императивом, который диктует необходимость перманентного повышения квалификации морских кадров. Так, например, судоводители во время тренажёрных занятий приобретают практические навыки по использованию электронно-картографических информационных систем (ECDIS), по управлению ресурсами навигационного мостика и систем регулирования движением судов (VTS); знакомятся со стандартами по умению осуществлять руководство судовым персоналом, обновляют свои знания по мореходной астрономии, световой сигнализации, охране окружающей среды.

Кроме очных курсов повышения квалификации, в украинских профильных вузах началась работа по организации и внедрению дистанционного обучения для моряков, которые

хотят приобрести или повысить свой образовательный уровень (от бакалавра до магистра) по той или иной аккредитованной специальности, с возможностью пройти обучение на профессиональных курсах без отрыва от производства. Важным социальным результатом такой подготовки является возможность для специалистов морского транспорта, после окончания службы на судне, с большей вероятностью найти работу на берегу, например, в судоходных или стивидорных компаниях, на других предприятиях морехозяйственного комплекса.

Во-вторых, многие студенты и выпускники украинских вузов имеют реальную возможность продолжить образование за рубежом. Этому способствует внедрение в университетский учебный процесс так называемой накопительной Европейской кредитной трансферно-накопительной системы (англ. European Credit Transfer System, ECTS). Она уже давно применяется в европейском пространстве высшего образования с целью унификации учебных программ университетов Европы и обеспечения взаимного признания их дипломов и, соответственно, подтверждения квалификации их обладателей.

Вместе с тем реализация подобных образовательных проектов в нашей стране будет более успешна лишь при условии проведения определённых национальных реформ высшей школы, которые имеют целью преодолеть ряд препятствий на пути присоединения Украины к европейскому образовательному содружеству. Некоторые проблемы уже начали решаться после вступления в силу 6 сентября 2014 года нового Закона Украины «О высшем образовании» [6], положения которого способствуют, например, замене существовавшей до недавнего времени многоступенчатой системы подготовки (сохранявшей многие черты бывшего советского «ведомственного» подхода к образованию как объекту подготовки кадров для конкретной отрасли народного хозяйства) и переподготовки специалистов – на более понятную европейцам структуру «функциональной» подготовки по типу «бакалаврат / магистратура».

Как известно, в соответствии с действующим законом о высшем образовании, подготовка специалистов для различных отраслей осуществляется в Украине на таких уровнях высшего образования: начальный уровень (короткий цикл) высшего образования; первый (бакалаврский) уровень; второй (магистерский) уровень; третий (образовательно-научный) уровень и научный уровень. Получение высшего образования на каждом из этих уровней предусматривает успешное выполнение учащимися соответствующей образовательно-профессиональной программы (ОПП) или образовательно-научной программы, что является основанием для присуждения таких степеней, как бакалавр, магистр, доктор философии, доктор наук. Кроме того, высшее учебное заведение может вводить также и отдельные специализации в пределах лицензированной специальности.

На основании образовательной программы для каждой специальности (специализации) разрабатывается учебный план, который определяет перечень и объём учебных дисциплин в кредитах ECTS, последовательность изучения дисциплин, формы проведения учебных занятий, их объём, график учебного процесса, формы текущего и итогового контроля. Неотъемлемой частью украинского диплома бакалавра, магистра, доктора философии является приложение к диплому европейского образца, в котором содержится, кроме указания о факте завершённого обучения, также структурированная информация о результатах учащегося, включая сведения о названиях дисциплин, полученных оценках, объеме кредитов ECTS и др. Так, в дипломе бакалавра и в приложении к нему отмечается, что его обладатель получил (на основе предыдущей степени, т.е. младшего бакалавра) следующий (первый) уровень высшего образования в результате успешного выполнения им ОПП программы в объёме не менее 180-240 кредитов ECTS, что полностью соответствует общеевропейским нормам. Но для получения диплома магистра ему дополнительно необходимо выполнить соответствующую ОПП в объёме 90-120 кредитов ECTS, как того требуют европейские нормативы. Кроме того, ОПП магистра обязательно включает исследовательскую (научную) компоненту в объёме не менее чем 30 процентов, и при условии наличия у соискателя степени бакалавра.

Сегодня образовательные системы предусматривают внедрение всеми странами-участницами Болонского процесса не только двух традиционных циклов обучения: предварительного (pregraduate) и выпускного (graduate), но и дальнейшее развитие последипломного образования (postgraduate). Таким образом происходит воплощение в жизнь европейской образовательной концепции, известной под названием «обучение в течение всей жизни». Благодаря Болонскому процессу наравне с академическими образовательными европейскими программами, которые лежат в основе подготовки бакалавров и магистров, возникла также потребность в неформальных программах обучения. Регламентация образовательных услуг такого вида обучения нашла своё отображение в международном стандарте ISO FDIS 29990-2010 (E) «Learning services for non-formal education and training – Basic requirements for service providers» [7].

В нашей стране подобная система профессионального обучения специалистов зачастую представлена Центрами последипломного образования, которые являются обычно структурными подразделениями вузов. Однако, будучи по существу альтернативной формой заочному обучению, эта почти невостребованная сегодня разновидность обучения является довольно слабым конкурентом традиционной форме подготовки специалистов, поскольку во многом уступает последней в качестве предоставляемых студенту образовательных услуг.

Чтобы не подвергать себя риску стать лишним звеном в системе высшей школы, центры последипломного образования в настоящих условиях должны приспособиться к новой конъюнктуре, сложившейся на рынке образовательных услуг. Ведь современный мир давно перешёл от экстенсивной эксплуатации рабочей силы с низким уровнем базовой профессиональной подготовки – к интенсивному использованию меньшего числа уже высококвалифицированных кадров, адаптированных к условиям экономики инновационного типа. А это требует как переосмысления самих подходов к концепции неформальной последипломной подготовки, так и определения места для системы повышения квалификации специалистов в рамках обозначенной концепции.

На наш взгляд, система последипломного образования – это ступенчатое усовершенствование дипломированным лицом своей образованности путём углубления, расширения и обновления его профессиональных знаний, умений и навыков, с целью достижения более высокого образовательно-научного уровня, в том числе и по другой специальности. А система профессиональной переподготовки кадров должна стать одной из её подсистем. Она базируется на овладении уже дипломированным бакалавром или магистром – в качестве слушателя курсов повышения квалификации – новыми профессиональными компетенциями (дополнительной квалификацией) в области полученной ранее им специальности, не изменяя при этом своего образовательно-научного уровня.

Следовательно, главной целью для слушателя курсов повышения квалификации является не получение диплома специалиста по нужной ему специальности, как говорится, «под конкретную должность», а приобретение им так называемых «функциональных компетенций». Последние необходимы ему как для реализации типичных производственных задач, так и для выполнения специфических профессиональных обязанностей, которые могут обнаруживать особенности данной специальности в том или ином социально-экономическом контексте.

Исходя из этих соображений, перспектива развития современных центров образовательных услуг при украинских вузах видится именно в том, чтобы предложить дипломированному бакалавру или магистру, имеющему (в соответствии с государственным классификатором профессий), например, квалификацию «инженер по транспорту», пройти необходимый курс повышения квалификации с целью приобретения дополнительных профессиональных компетенций. Слушатель курса (инженер по транспорту) в итоге получает более конкретную функциональную компетентность для работы, например, стивидором, фрахтовым брокером, морским агентом или др.

Обучение по таким программам повышения квалификации может осуществляться в разных формах: как переподготовка, или как курсы повышения квалификации. Аттестация же может проводиться в форме защиты выпускной квалификационной работы, или в форме экзамена в Государственной квалификационной комиссии, уполномоченной выдавать после переподготовки квалификационное свидетельство установленного образца о получении слушателем соответствующей функциональной компетенции (в рамках аккредитованных вузов специальностей), или Свидетельства о повышении квалификации по тому или иному виду экономической деятельности.

При этом важно, чтобы в состав Государственной квалификационной комиссии, помимо университетских преподавателей, входили также и высококвалифицированные специалисты соответствующего ведомства во главе с председателем, назначенным профильным министерством. Значимым также было бы участие представителей отраслевых профсоюзов, заинтересованных не только в качественной профессиональной подготовке работников для отрасли, но и в обязательном систематическом повышении их квалификации, и в регулярном прохождении ими переаттестации. Тем более что в Украине такая переаттестация предписана нормативными документами многих ведомств. Например, в Департаменте государственного регулирования и развития рынков финансовых услуг работники в обязательном порядке должны проходить переаттестацию каждые три года, с предоставлением работодателю соответствующего свидетельства об успешной сдаче квалификационного минимума [8]. Что же касается специалистов морского транспорта, то они обязаны повышать свою квалификацию каждые пять лет.

Так, по действующим международным и национальным правилам через каждые пять лет украинские моряки всех специальностей, работающие на морских судах, подтверждают свои рабочие дипломы (т.е. сертификаты компетентности в определённой сфере) или повышают свои звания в постоянно действующих Государственных квалификационных комиссиях, создаваемых Инспекцией по подготовке и дипломированию моряков. При этом подлинность и действительность всех документов об образовании и профессиональной подготовке, предоставленных моряками в Комиссию, обязательно проверяется в соответствии с Правилom I/10 Конвенции ПДНВ-78/95 автоматизированной системой Государственного реестра документов моряков Украины (англ. State Register of Seafarer's Documents of Ukraine), в базе которого сегодня насчитывается более 700 тысяч таких документов.

Упомянутые меры направлены на исполнение как национальных, так и международных требований современности в части борьбы с фальшивыми документами. В настоящее время практически все субъекты морского бизнеса и государственные учреждения заинтересованы в том, чтобы на море работали исключительно моряки с законно полученными документами. Особенно это актуально в свете серьёзно возросшей опасности терроризма и введения в действие в 2004 году Кодекса по охране судов и портовых средств, ОСПС (англ. International Ship and Port Facility Security Code, ISPS) в рамках известной международной конвенции SOLAS-74/88 (англ. International Convention for the Safety of Life at Sea) [9].

Свою лепту в укрепление безопасности мореплавания вносят и украинские профильные университеты, в которых за последнее десятилетие активно разрабатываются и проводятся курсы повышения квалификации по специально разработанным (в соответствии с требованиями ОСПС) программам подготовки офицеров охраны судов и портовых сооружений. А в связи с ужесточением международных и национальных требований к оценке компетентности и дипломированию членов экипажей морских торговых судов, важной задачей для университетских преподавателей на курсах повышения квалификации моряков является качественная подготовка слушателей курсов к ведомственной аттестации в Инспекции по вопросам подготовки и дипломирования моряков (ИПДМ). Поскольку созданные этой инспекцией Государственные квалификационные комиссии оценивают компетентность моряков по программам, содержащим, прежде всего, требования Манильских поправок к Конвенции ПДНВ 78/95, то разрабатываемые вузами учебные программы повышения

квалификации моряков должны быть согласованы с ИПДМ (и затем утверждены Министерством инфраструктуры Украины).

В основу новых педагогических стратегий в деле повышения квалификации специалистов морского транспорта закладываются стандарты оценки компетентности, изложенные в конвенции ПДНВ и других документах ИМО. При этом они рассчитаны на использование как традиционных подходов к проведению аттестации слушателей курсов, так и новейших методов, предусматривающих использование при оценке компетентности моряков тренажёрного, лабораторного оборудования и современных компьютерных технологий.

Социальная востребованность таких педагогических стратегий побуждает философов, социологов, экономистов, инженеров глубже вникать в их суть и содержание. Обнаруживается тенденция к обращению за услугами курсов повышения квалификации в морском транспортном секторе не только со стороны собственно моряков (плавсостава), но также и многих работников иных предприятий и организаций морехозяйственного комплекса, с целью организовать для них курсы повышения квалификации по самым различным учебным программам. При этом, как показывает обобщённая статистика по разным прибрежным государствам Европы (включая Украину), только около тридцати процентов из таких слушателей изъявляют желание обучаться на этих курсах исключительно с целью подготовиться к ведомственной аттестации. А все остальные респонденты мотивируют необходимость их учёбы на курсах повышения квалификации изменением характера и содержания работы на занимаемой должности, моральным устареванием знаний, частичной утратой умений и навыков исполнять профессиональные обязанности, непрерывной и всё возрастающей конкуренцией на данном рынке труда, и другими мотивами.

Поэтому, в зависимости от персональных установок и целей слушателей – восстановить ли былое мастерство, приспособиться к новым производственным условиям, либо использовать аттестацию для карьерного роста – в каждом из этих случаев университеты, проводящие такие курсы, должны предложить учащимся самые разные учебные программы группового или индивидуального обучения. Повышение квалификации может осуществляться в таких формах: профессиональные курсы, курсы целевого назначения, стажировки для приобретения практического опыта, и многие другие.

Профессиональные курсы проводятся в целях повышения квалификации, углубления и расширения знаний, навыков и умений (компетенций) специалистов преимущественно одной специальности или родственных специальностей. Курсы целевого назначения проводятся с целью ознакомления практиков с новыми видами и формами услуг, правилами, соответствующими нормативно-правовыми актами, с требованиями к документации, с более эффективными методами организации работы. Кроме традиционных курсов повышения квалификации, профильные вузы занимаются также организацией обучения с целью подготовки специалистов для прохождения процедуры международной сертификации, с помощью которой устанавливается уровень компетентности специалистов в той или иной области знаний, а также проверяются практические навыки и умения выполнять ими определённые должностные обязанности.

Наконец, в современном мире наблюдается общественный спрос на некоторые универсальные специальности, грамотные выпускники которых востребованы в любом бизнес-секторе (особенно в морехозяйственном, строительном, инвестиционном, транспортном). Речь идёт о бакалаврах и магистрах, имеющих квалификацию в области проектного менеджмента [10; 11]. Да и любой социальный проект в Украине и в мире сегодня не обходится без таких специалистов. Нередко они являются одновременно обладателями гуманитарного образования.

**Выводы.** Проанализировав некоторые тенденции в развитии украинского и зарубежного последидипломного образования в столь значимом для Украины в социально-экономическом плане морском транспортном секторе, можно заключить, что на сегодняшний день назрела реальная необходимость в дальнейшем совершенствовании, и даже частичном



реформуванні, таких форм освіти, як перепідготовка, стажировка, підвищення кваліфікації фахівців морського транспорту. Соціальна роль останніх неістерично зростає внаслідок регулярного підтвердження ними своїх знань і умінь, а також отримання нових професійних компетенцій, які відповідають сучасним світовим кваліфікаційним стандартам.

На наш погляд, це покращить загальне фінансове благополуччя нашої країни, і в особливості Одеського регіону. Крім того, стійко зростаючий професіоналізм українських фахівців морського транспорту закономірно веде до все більшої їх востребованості. Вже імперативи технологічної і соціогуманітарної еволюції змінюють характер і зміст роботи в морському транспортному секторі. Неістерично виникають проблеми морального і технічного застаріння знань перед обличчям безперервного прогресу, супроводжувані частковою втратою умінь і навичок в виконанні професійних обов'язків, неперервною і все зростаючою конкуренцією на даному ринку праці.

Своєчасне і якісне підвищення кваліфікації фахівців морського транспорту бачиться нам як гарантія успіху українських кадрів на цьому динамічному, соціально-мобільному ринку. Більш високі компетенції, надавані післядипломною профільною освітою і, що важливо, визнавані в решті цивілізованого світу, є найбільш надійною гарантією трудоустроювання українських фахівців морського транспорту. В кінцевому рахунку, таке становище справ позитивно скажеся і на загальному благополуччі країни, і на гуманітарній обстановці всередині, і на міжнародному іміджі, і на рівні психологічного комфорту українців. Не говорячи вже про виживання і розвиток наших «морських» вузів, в яких створені центри післядипломної освіти і підвищення кваліфікації допоможуть зайняти свою «легітимну нішу» в національній системі вищої освіти. Це, в свою чергу, буде додатково сприяти подальшій інтеграції українських університетів в сучасне європейське і світове освітнє середовище.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Болонський процес у фактах і документах: Сорбонна – Болонья – Саламанка – Прага – Берлін / М. Ф. Степко, Я. Я. Болюбаш, В. Д. Шинкарук; за ред. І. І. Бабіна. – Тернопіль: вид-во ТДПУ ім. В. Гнатюка, 2003. – 52 с.
2. Загальноєвропейський простір вищої освіти – досягнення цілей: комюніке Конференції міністрів країн Європи, м. Берген, 19-20 травня 2005 р.) // Вища школа. – 2005. – № 4. – С. 20-25.
3. Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 р., із Манільськими поправками 2010 р.: пер. з англ. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2nsf/link1](http://search.ligazakon.ua/l_doc2nsf/link1)
4. Peters R. Education and Values. – New York: Sloan, 2009. – 229 p.
5. Rogers C. R. Toward Becoming a Fully Functioning Person // Perceiving, Behaving, Becoming: A New Focus for Education. Yearbook / edited by A. W. Combs. – Washington, DC: Association for Supervision and Curriculum Development, 2012. – 256 p.
6. Про вищу освіту: Закон України № 1556-VII // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 37-38, ст. 2004 (в чинній редакції від 25.07.2018 р.) – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1556-18>
7. Learning services for non-formal education and training. Basic requirements for service providers : ISO FDIS 29990-2010 (E). – 2010. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.iso.org/standard/53392.html>
8. Про затвердження змін до Положення про навчання, перепідготовку, підвищення кваліфікації та складання екзаменів особами, які провадять діяльність на ринках фінансових послуг: Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України № 832 від

- 4 листопада 2010 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://search.ligazakon.ua/doc2.nsf/link1/RE18459>
9. International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code and SOLAS amendments 2002. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DISG\\_pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISG_pdf)
  10. Питання проектного менеджменту: пер. з англ. / за ред. С. Д. Бушуєва. – К.: Ділова Україна, 2018. – 199 с.
  11. Управление проектами. Основы профессиональных знаний и система оценки компетенции проектных менеджеров / под ред. С. Д. Бушуева. – К.: ІРІДІУМ, 2016. – 208 с.

**Ткаченко Катерина Валеріївна** – здобувач кафедри філософії, соціології та менеджменту соціокультурної діяльності Державного закладу «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського»

УДК: 1.316.3

## ПРОБЛЕМА ІДЕНТИЧНОСТІ ТА КОНЦЕПЦІЯ ЛЮДИНИ

### У ФІЛОСОФІЇ П. РІКЕРА

*В статті автор приділяє увагу розгляду проблеми ідентичності в контексті феноменологічної філософії, звертаючись до поглядів П. Рікера. Феноменологія намагається побудувати схему, в межах якої особистість отримує онтологічне підґрунтя, хоча феноменологічна онтологія принципово відрізняється від класичного розуміння онтології. Якщо класичні системи минулого намагалися знайти трансцендентний ґрунт для особистості (на кшталт гегелівського Абсолютного духу), то феноменологія переводить дискурс у площину проблеми тілесності. Постмодернізм актуалізував проблему пошуку власної ідентичності в певному негативному смислі. Якщо ідентичність особистості (в тому числі – її культурно-історична ідентичність) розглядається в довільно прийнятих ілюзорних ідеологіях, то розпадається і сама культура, а з нею – і особистість.*

**Ключові слова:** ідентичність, особистість, прагматизм, етична настанова, самість, нарратив.

## ПРОБЛЕМА ІДЕНТИЧНОСТІ И КОНЦЕПЦІЯ ЧЕЛОВЕКА

### В ФИЛОСОФИИ П. РИКЕРА

*В статье автор уделяет внимание рассмотрению проблемы идентичности в контексте феноменологической философии, обращаясь к взглядам П. Рикера. Феноменология пытается построить схему, в рамках которой личность получает онтологическое основание, хотя феноменологическая онтология принципиально отличается от классического понимания онтологии. Если классические системы прошлого пытались найти трансцендентное основание для личности (вроде гегелевского Абсолютного духа), то феноменология переводит дискурс в плоскость проблемы телесности. Постмодернизм актуализировал проблему поиска собственной идентичности в определенном негативном смысле. Если идентичность личности (в том числе ее культурно-историческая идентичность) рассматривается в произвольно принятых иллюзорных идеологиях, то распадается и сама культура, а с ней – и личность.*

**Ключевые слова:** идентичность, личность, прагматизм, этическая установка, самость, нарратив.