нарастания словарного запаса, а также сроки появления фразы.

Вторым методом диагностики речевого развития является **наблюдение за обследуемым ребенком**. В ходе свободного наблюдения есть возможность проследить за характером деятельности и игры на различном дидактическом и предметном материале, особенности эмоционально-речевой сферы, поведения, контактность со взрослыми и другими детьми.

Следующим методом при диагностике можно назвать **метод беседы**, но при работе с детьми раннего возраста применение данного метода возможно только в игровой ситуации.

Последним методом является **эксперимент**, который позволяет составить представление об уровне развития отдельных функций, структуре ведущих и осложняющих фактов, а так же о компенсаторных возможностях развития.

На основе данных Д.Б. Эльконина, Л.С.Выготского, М.Е.Хватцева о нормальном психическом развитии ребенка становится возможным выделить диагностические критерии раннего проявления недоразвития речи: сроки появления речи, оценка понимания речи, оценка звукового и лексико-грамматического уровня, оценка уровня развития ведущей деятельности и моторного развития.

ОПЫТ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ФЛОТА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО БАССЕЙНА В УСЛОВИЯХ ЕГО МОДЕРНИЗАЦИИ В 1960-1980 ГОДЫ

Красавцев Л.Б.
Поморский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Архангельск

В конце 1950-х начался качественно новый этап в развитии отечественного морского транспорта. Руководство страны взяло курс на ускорение технического прогресса, поэтому принципиальные изменения произошли в ближайшие годы во всех отраслях транспорта. Бурный рост внешнеторгового оборота в те годы благодаря политике мирного сосуществования потребовал количественно увеличить число своих морских судов. Были приняты необходимые меры по ускорению развития морского флота. Таким образом, пришлось одновременно решать две задачи – и количественного и качественного роста флота.

В 1958 г. морской флот СССР занимал по своему тоннажу, как и до войны, 12 место в мире, а его технический уровень был ниже мирового.[1] Благодаря принятым мерам по ускоренному развитию отрасли, морской флот страны развивался в то время самыми быстрыми темпами в мире и в 1965 г. уже вышел на 6 место в мире, пополнившись только за 5 лет (1961-1965 гг.) 476 новыми современными судами. Буквально каждую неделю приходило 2-3 новых судна. Вместе со всем флотом страны менялся и морской флот Севера. На смену малоэкономичным пароходам приходили современные теплоходы, дизель-электроходы и газотурбоходы. А в 1960 г. на север пришел атомный ледокол «Ленин». Только в Северном морском пароходстве (г. Архангельск) к 1970 г. количество транспортных судов увеличилось втрое, удельный вес судов с современными судовыми установками составил 87,0%, суда в возрасте до 10 лет составили 90,8%, а старше 20 лет только 2,0%.[2] Это был в то время самый молодой и современный торговый флот в мире.

Количественный и качественный рост флота потребовал в короткий период не только обеспечить флот достаточным количеством специалистов, но и подготовить специалистов нового профиля. Так, например, вместо механиков-паровиков готовить механиков-дизелистов, потребовались мотористы, электрики, и главное, потребовались моряки с высшим образованием – инженеры. В начале этого периода среди моряков Северного пароходства только 1/5 часть их имела высшее и среднее образование.[3]

В связи с большим ростом флота только на работу в Северное пароходство было принято более 6000 человек, из них более половины из учебных заведений.[4] Остальных пришлось срочно обучить морской специальности. Большое развитие получила подготовка кадров моряков массовых профессий в мореходных школах и в учебно-курсовых комбинатах. Главная заслуга в подготовке специалистов принадлежала старейшему в стране Архангельскому мореходному училищу имени капитана В.И. Воронина, отметившему в 1981 году свое 200-летие. Училище сразу же перешло на подготовку механиков-дизелистов. Только за 5 лет (1976-1980 гг.) училище подготовило 1316 техников-судоводителей и механиков.[5] В 1970-е годы в связи с появлением совмещенных профессий училище начало подготовку для вспомогательного флота судоводителей с правом эксплуатации ДВС, с 1978 года – помощников механиков для работы на автоматизированных судах.

Но век научно-технического прогресса требовал кадры с высшим морским образованием. Еще в годы войны в 1944 г. было открыто одно из первых высших морских училищ – Ленинградское Высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О.Макарова (ЛВИМУ), с 1990 г. – Государственная Морская Академия. Именно выпускники ЛВИМУ были первыми моряками с высшим образованием на севере. Жизнь требовала приблизить обучение к месту производства, т.е. создать заочный филиал в Архангельске, чтобы моряки имели возможность получить высшее образование без отрыва от производства. Это было также актуальным для выпускников Архангельского мореходного училища, получивших возможность дальнейшего образования, а также и карьерного продвижения по служебной лестнице. В связи с этим в Архангельске открывается в 1957 г. учебно-консультационный пункт ЛВИМУ, преобразованный в 1961 г. в связи со значительным ростом студентов-

[1] Красавцев Л.Б. Морской транспорт Европейского Севера России (1918-1985). Проблемы развития и модернизации. Архангельск, 2003. С. 220.

[2] Там же. С. 223, 227.
[3] Там же. С. 279.
[4] Там же. С. 282.
[5] Там же. С. 283.

заочников моряков в Архангельский заочный филиал (АЗФ) ЛВИМУ. И уже в 1962 г. состоялся первый выпуск инженеров, получивших высшее образование без отрыва от производства. Всего за годы существования филиал окончили более 2400 специалистов.[6] Среди выпускников много известных моряков, руководителей пароходства, его отделов и служб подведомственных предприятий.

Руководство филиала постоянно совершенствовало систему обучения с учетом специфики его студентов – в основном моряков дальнего плавания, находящихся подолгу в дальних заграничных или арктических рейсах и не всегда имеющих возможность во время прибыть на сессии. Были введены дополнительные экзаменационные сессии, вместо двух – четыре за учебный год, что давало моряку определенный выбор. Учитывая, что моряки по роду своей работы, находясь в рейсах, работали без выходных и, приходя из рейса, накапливали эти выходные. Были с согласия и студентов и руководства пароходства введены удлиненные до двух месяцев сессии, что позволяло не только провести лабораторные работы и принять экзамены и зачеты, но и прочитать большее число лекций. Для проведения занятий со студентами широко практиковалось привлечение на преподавательскую работу по совместительству ведущих специалистов пароходства, что обеспечивало тесную связь морской науки, учебы с производством, с практикой работы. Естественно, что для чтения лекций приезжали из Ленинграда ведущие профессора ЛВИМУ, да и защита дипломов проводилась в Ленинграде. Такая гибкая система учебы, прием на учебу не один раз в году, а два раза в год – обеспечивали возможность моряку-заочнику успешно сочетать учебу с работой. По мере роста количества кандидатов наук среди штатных преподавателей в филиале стала проводиться и научная работа по хозяйственным договорам с пароходством и его предприятиями.

Филиал и ЛВИМУ использовали разнообразные формы подготовки специалистов. С 1972 г. через филиал проводился целевой набор на дневное обучение в ЛВИМУ из числа выпускников школ Архангельска и области с последующим направлением на работу на суда Северного пароходства. В основном по этой форме обучались дети моряков, что способствовало росту преемственности морской профессии. В 1991-93 гг. проводился целевой набор курсантов из Архангельской мореходной школы с обучением заочно в филиале и последующим переводом для продолжения учебы на 2 курс дневного обучения в академии.

Вскоре был открыт и учебно-консультационный пункт в Мурманске, преобразованный уже в наши дни в филиал. А для атомного флота Мурманского пароходства в ЛВИМУ был впервые в стране открыт специальный факультет для подготовки специалистов по эксплуатации ядерных судовых установок. Принятые меры по подготовке специалистов для морского флота позволили обеспечить его необходимым количеством специалистов и резко поднять образовательный уровень моряков. В 1975 г. только в Севморпароходстве работало уже 36% моряков с высшим и средним образованием, а среди командного состава 95,4% и в Мурманском почти 100%.[7]

С переходом морского транспорта, как и всей экономики страны на рыночные методы, произошел спад производства. Количество судов в Севморпароходстве уменьшилось в 5 раз, закрылась мореходная школа, сокращен набор и выпуски в Архморучилище. Филиал ГМА учит студентов-заочников только на платной основе и в гораздо меньшем количестве. Снова тратятся большие суммы в иностранной валюте на фрахтование иностранных судов для перевозки внешнеторговых грузов. Но хочется быть оптимистами и верить, что придет время восстановления отечественного торгового флота и опыт подготовки специалистов 1960-1980-х гг. будет востребован и в новых условиях хозяйствования. Автор настоящей статьи в 1965-1997 гг. вел преподавательскую работу в филиале, а с 1978 по 1995 гг. работал директором филиала.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ УМЕНИЙ УЧАЩИХСЯ 7 – 9 КЛАССОВ В УСЛОВИЯХ УРОВНЕВОЙ ДИФФЕРЕНЦИАЦИИ ОБУЧЕНИЯ ГЕОМЕТРИИ

Позднякова Е.В.
Кузбасская государственная педагогическая академия, Новокузнецк

Стратегическим направлением развития образования на современном этапе является интеллектуальное и нравственное развитие человека на основе вовлечения его в разнообразную самостоятельную деятельность. Особую роль в интеллектуальном развитии учащихся играет исследовательская деятельность, поэтому формирование исследовательских умений учащихся становится одной из важных задач современной школы, что и подчеркивается в концепции модернизации российского образования на период до 2010 года.

Геометрия, предоставляя богатые возможности для постановки практических и проблемных задач, заданий, вовлекающих учащихся в экспериментальную деятельность, является эффективным средством формирования исследовательских умений.

В нашем исследовании мы исходили из предположения о том, что обучение геометрии в 7 – 9 классах с использованием специально разработанных дидактических средств для дифференцированного поэлементного формирования исследовательских умений и дифференциации учебных исследований по геометрии будет способствовать формированию у учащихся исследовательских умений, повышению уровня обученности по геометрии и развитию познавательного интереса к предмету.

В качестве основного дидактического средства для дифференцированного поэлементного формирования исследовательских умений использовались разноуровневые открытые задачи, направленные на раз-

[6] Моряк Севера, 1994, 8 марта.

[7] Красавцев Л.Б. Указ. соч. С. 286.