

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

УТВЕРЖДАЮ:

Директор ИМТК

 И.В. Карапетянц

26 июня 2019 г.

Кафедра «Международные отношения и геополитика транспорта»

Автор Карапетянц Ирина Владимировна, д.и.н., профессор

РАБОЧАЯ ПРОГРАММА УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

История транспорта России

Направление подготовки: 41.03.05 – Международные отношения

Профиль: Мировая политика и международное
(транспортное) право

Квалификация выпускника: Бакалавр

Форма обучения: очная

Год начала подготовки 2019

Одобрено на заседании Учебно-методической комиссии института Протокол № 6 25 июня 2019 г. Председатель учебно-методической комиссии  Г.А. Моргунова	Одобрено на заседании кафедры Протокол № 12 24 июня 2019 г. Заведующий кафедрой  В.Г. Егоров
---	---

Рабочая программа учебной дисциплины (модуля) в виде
электронного документа выгружена из единой
корпоративной информационной системы управления
университетом и соответствует оригиналу

Простая электронная подпись, выданная РУТ (МИИТ)
ID подписи: 977026
Подписал: Заведующий кафедрой Егоров Владимир
Георгиевич
Дата: 24.06.2019

Москва 2019 г.

1. ЦЕЛИ ОСВОЕНИЯ УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

Целями освоения учебной дисциплины «История транспорта России» являются:

- формирование у студентов комплексного знания об истории как науке, изучающей социальную реальность в прошлом;
- развитие системного видения исторических процессов в их динамике;
- создание комплексного представления об основных этапах исторического развития отечественной транспортной системы до конца XX века;
- научная синхронизация важнейших этапов всемирно-исторического процесса;
- понимание исторических тенденций, приведших к современному состоянию мировой транспортной инфраструктуры;
- знакомство с дискуссионными проблемами отечественной истории транспорта.

Изучение дисциплины предполагает развитие профессиональной, информационно-познавательной, коммуникативной и социально-личностной компетенций студентов в процессе изучения основных тенденций и ключевых проблем исторического развития зарубежных стран.

2. МЕСТО УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ В СТРУКТУРЕ ОП ВО

Учебная дисциплина "История транспорта России" относится к блоку 1 "Дисциплины (модули)" и входит в его базовую часть.

2.1. Наименования предшествующих дисциплин

Для изучения данной дисциплины необходимы следующие знания, умения и навыки, формируемые предшествующими дисциплинами:

2.1.1. Политическая география:

Знания: этапы формирования современной политической карты мира

Умения: работать с материалами средств массовой информации, составлять обзоры прессы и аналитические справки по заданным темам

Навыки: Владеть навыками сбора и первичной обработки фактического материала по материалам прессы, печатных и электронных источников

2.2. Наименование последующих дисциплин

Результаты освоения дисциплины используются при изучении последующих учебных дисциплин:

2.2.1. Профессиональная практика

**3. ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОБУЧЕНИЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ),
СООТНЕСЕННЫЕ С ПЛАНИРУЕМЫМИ РЕЗУЛЬТАТАМИ ОСВОЕНИЯ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ**

В результате освоения дисциплины студент должен:

№ п/п	Код и название компетенции	Ожидаемые результаты
1	ОПК-8 Способен выявлять общественные и государственные потребности в различных видах транспортных коммуникаций и анализировать социально-исторические предпосылки развития транспортных систем региона, страны и мира в целом	ОПК-8.1 Уметь анализировать степень обеспеченности государственных и общественных интересов услугами различных видов транспорта. ОПК-8.2 Знать элементы, составляющие транспортные системы региона, страны и мира.

4. ОБЪЕМ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ) В ЗАЧЕТНЫХ ЕДИНИЦАХ И АКАДЕМИЧЕСКИХ ЧАСАХ

4.1. Общая трудоемкость дисциплины составляет:

2 зачетные единицы (72 ак. ч.).

4.2. Распределение объема учебной дисциплины на контактную работу с преподавателем и самостоятельную работу обучающихся

Вид учебной работы	Количество часов	
	Всего по учебному плану	Семестр 2
Контактная работа	24	24,15
Аудиторные занятия (всего):	24	24
В том числе:		
лекции (Л)	12	12
практические (ПЗ) и семинарские (С)	12	12
Самостоятельная работа (всего)	48	48
ОБЩАЯ трудоемкость дисциплины, часы:	72	72
ОБЩАЯ трудоемкость дисциплины, зач.ед.:	2.0	2.0
Текущий контроль успеваемости (количество и вид текущего контроля)	ПК1, ПК2	ПК1, ПК2
Виды промежуточной аттестации (экзамен, зачет)	ЗЧ	ЗЧ

4.3. Содержание дисциплины (модуля), структурированное по темам (разделам)

№ п/п	Семестр	Тема (раздел) учебной дисциплины	Виды учебной деятельности в часах/ в том числе интерактивной форме						Формы текущего контроля успеваемости и промежу-точной аттестации
			Л	ЛР	ПЗ/ТП	КСР	СР	Всего	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	Тема 1 Транспортная система XVII- начала XIX в. Ямская служба. Шоссейные дороги, каналы, почтовые станции	2		2		8	12	
2	2	Тема 2 Транспортная система России в XIX в. (до 1917 г.)	2		2		8	12	ПК1
3	2	Тема 3 Транспортная система СССР в 1920-х – 1930-х годах	2		2		8	12	
4	2	Тема 4 Транспортная система СССР в 1940-х – 1960-х годах	2		2		8	12	
5	2	Тема 5 Транспортная система СССР в 1970-х – 1980-х годах	2		2		8	12	ПК2
6	2	Тема 6 Транспортная система России в постсоветский период	2		2		8	12	
7	2	Зачет						0	ЗЧ
8		Всего:	12		12		48	72	

4.4. Лабораторные работы / практические занятия

Лабораторные работы учебным планом не предусмотрены.

Практические занятия предусмотрены в объеме 12 ак. ч.

№ п/п	№ семестра	Тема (раздел) учебной дисциплины	Наименование занятий	Всего ча- сов/ из них часов в интерак- тивной форме
1	2	3	4	5

№ п/п	№ семестра	Тема (раздел) учебной дисциплины	Наименование занятий	Всего ча- сов/ из них часов в интерак- тивной форме
1	2	3	4	5
1	2	Тема: Транспортная система XVII-начала XIX в. Ямская служба. Шоссейные дороги, каналы, почтовые станции	Транспортная система XVII-начала XIX в. Ямская служба. Шоссейные дороги, каналы, почтовые станции Транспортная система Сибири XIX века Транспортная система региона рассматриваемого периода включала водный транспорт и сухопутные коммуникации. В 1838–1843 гг. по объемам перевозок гужевой транспорт превосходил в 3 раза водный. Несмотря на дешевизну перевозки, водный транспорт в Сибири был изолирован в пределах отдельных бассейнов – Обь-Иртышского, Енисейского, Ленского, Амурского. Болотистые или крутые берега местных рек и огромные расстояния не позволяли тянуть суда против течения бичевой бурлаков или лошадей, а двигаться вверх на веслах могли только небольшие суденышки. Кроме того, движение грузов по суше шло круглый год, а по воде – только в период навигации, которая ограничивалась на севере июнем – августом. На реках эксплуатировались изготовленные из дерева барки, водоизмещением 5–10 тыс. пудов (команда 6–10 чел.) и хорошо просмоленные лодки, бравшие на борт 0,5–2,5 тыс. пудов груза (команда 2–6 чел.). Тем не менее, объем речных перевозок стремительно увеличивался. В 1820 г. в Сибири насчитывалось 428 судов разного типа, в 1850 г. – 1009, а в 1861 г. – 2891, соответственно увеличилась и численность работников – 1012 тыс., 22,5 тыс. и 32,7 тыс. чел. В водном транспорте Сибири начинался технический переворот. В 1844 г. первый рейс между Тюменью и Томском совершил пароход «Основа», появился первый пароход на Байкале. В 1860 г. по рекам Западной Сибири плавало 10 пароходов, в 1880 г. – 37, в 1894 г. – 105 пароходов и 200 барж. В 1856 г. пароход появился на Лене, в 1863 г. – на Селенге и Енисее. В 1895 г. по рекам Восточной Сибири плавали 38 пароходов и 50 барж. В 1896 г. на всех реках региона насчитывалось 172 парохода мощностью 10 575 л. с. и 827 грузовых несамоходных судов грузоподъемностью в 50 тыс. т. Объем перевозок на них только в Западной Сибири возрос с 16 тыс. т в 1860-е гг. до 300 тыс. т в 1892 г. На верфях Г. И. Гуллета, И. И. Игнатьева, Э. Р. Вардроппера в Тюмени строили паровые суда для сибирских рек. Тем не менее, до конца XIX в. уровень развития судоходства в Сибири был значительно ниже, чем в Европейской России: в крае интенсивность судоходства была в 13 раз ниже, здесь одно паровое судно приходилось на 159,6 верст судоходного пути, а в европейской части страны – 12 верст.	2

№ п/п	№ семестра	Тема (раздел) учебной дисциплины	Наименование занятий	Всего ча- сов/ из них часов в интерак- тивной форме
1	2	3	4	5
2	2	Тема: Транспортная система России в XIX в. (до 1917 г.)	Транспортная система России в XIX в. (до 1917 г.) Еще в 1851 г. железная дорога Москва - Петербург связала обе русские столицы и дала дешевый и быстрый выход из Центральной России к Балтике. В последующем были построены железные дороги, связавшие Москву с Поволжьем, Черноземным Центром, Слободской Украиной, европейским Севером и западными областями Российской империи. К началу 80-х годов был создан основной костяк железнодорожной сети Европейской России. Вновь построенные железные дороги и сохранившие свое значение внутренние водные пути стали каркасом формирования единого сельскохозяйственного рынка России. Второй период интенсивного железнодорожного строительства пришелся на начало 90-х годов. В 1891 г. началось сооружение Великой Сибирской железной дороги, прошедшей по югу Сибири до Владивостока. Железные дороги к концу века перехватили у внутреннего водного транспорта перевозку массовых грузов, особенно хлеба. Это вызвало, с одной стороны, резкое сокращение речных перевозок зерна и стагнацию (застой) многих среднерусских городов в бассейне Оки, а, с другой, подняло роль балтийских портов, которые стали конкурировать с Петербургом. По мере промышленного развития страны возрастали железнодорожные перевозки каменного угля, руд, металлов, строительных материалов. Таким образом, железнодорожный транспорт стал мощным фактором формирования территориального разделения труда	2

№ п/п	№ семестра	Тема (раздел) учебной дисциплины	Наименование занятий	Всего ча- сов/ из них часов в интерак- тивной форме
1	2	3	4	5
3	2	Тема: Транспортная система СССР в 1920-х – 1930-х годах	Транспортная система СССР в 1920-х – 1930-х годах Основное внимание уделялось восстановлению подвижного состава и созданию новых образцов локомотивной техники. В соответствии с постановлением Совнаркома в Швеции и Германии было закуплено 1200 паровозов. С 1923 г. начали выпускать отечественные паровозы. В 1925 г. был построен первый пассажирский паровоз СУ (Сормовский усиленный), в 1926 г. – грузовой паровоз серии «Э». В 1924 г. был спроектирован и построен первый советский тепловоз. 1926 г. считается началом электрификации железных дорог в СССР: была введена в эксплуатацию первая электрифицированная линия Баку – Сабунчи – Сураханы (19 км) для перевозки рабочих на нефтепромыслы.	2
4	2	Тема: Транспортная система СССР в 1940-х – 1960-х годах	Транспортная система СССР в 1940-х – 1960-х годах В годы Великой Отечественной войны 1941—1945 транспорт успешно решил сложнейшие задачи по перебазированию производит. сил в восточных районы страны, бесперебойному снабжению фронта и тыла всем необходимым. Одновременно происходило восстановление разрушенных транспортных средств, а также новое транспортное строительство. Война нанесла транспорту огромный ущерб: разрушено 65 тыс. км железнодорожного пути, взорвано 13 тыс. железнодорожных мостов общей протяжённостью около 300 км; полностью или частично разрушено 4100 железнодорожных станций, 317 паровозных депо, 129 паровозо- и вагоноремонтных заводов и мастерских, около 16 тыс. паровозов, 428 тыс. вагонов и мн. др. В западных районах Европейской части СССР был выведен из строя почти весь речной флот, разрушено много пристаней, причалов, аэропортов. Взорвано большое число автодорожных мостов. В 1946—1950 проведена работа по восстановлению железных и автомобильных дорог, речных и морских путей, обновлению и пополнению парка подвижного состава флота. В последующее десятилетие было уделено большое внимание совершенствованию всех видов транспорта.	2

№ п/п	№ семестра	Тема (раздел) учебной дисциплины	Наименование занятий	Всего ча- сов/ из них часов в интерак- тивной форме
1	2	3	4	5
5	2	Тема: Транспортная система СССР в 1970-х – 1980-х годах	Транспортная система СССР в 1970-х – 1980-х годах Одно из важных направлений технического совершенствования железнодорожного транспорта — увеличение мощности локомотива. Серийные грузовые электровозы ВЛ—80 имеют расчётную силу тяги 48,5 т и мощность 8600 л. с. (1 л. с. = 0,736 кВт); тепловозы 2ТЭ-10 — соответственно 54 77, и 6000 л. с. Для серийного производства создаются локомотивы мощностью 8 тыс. л. с. в двух секциях. К 1957 завершён переход с ручной сценки на автоматическую, 2-осные вагоны почти полностью заменены 4—6-осными. Внедряются 8-осные полувагоны грузоподъёмностью 125 т и 8-осные цистерны (120 т). Подшипники скольжения заменяются подшипниками качения. К 1975 около 40% грузового вагонного парка оборудовано роликовыми подшипниками. В 1971—75 значительно увеличилась пропускная и провозная способность дорог (сооружение вторых путей, создание автоблокировки и диспетчерской централизации и др.). Вторые пути построены на направлении Москва — Казань — Свердловск, на отдельных участках Южно-Сибирской магистрали (Целиноград — Экибастуз — Павлодар), Мурманского направления (Волховстрой — Петрозаводск, Апатиты — Беломорск), на линиях Жарык — Моинты, Лозовая — Дарница.	2

№ п/п	№ семестра	Тема (раздел) учебной дисциплины	Наименование занятий	Всего ча- сов/ из них часов в интерак- тивной форме
1	2	3	4	5
6	2	Тема: Транспортная система России в постсоветский период	Транспортная система России в постсоветский период В первое десятилетие перехода к рыночной экономике (1992-2001 гг.) на транспорте произошли глубокие институциональные изменения. После упразднения отраслевых союзных и республиканских министерств по видам транспорта было создано федеральное Министерство транспорта функционального типа (1990 г.), объединившее функции управления морским, речным, воздушным, автомобильным, городским пассажирским и промышленным транспортом, а также дорожным хозяйством. Введение в действие нового Гражданского кодекса Российской Федерации (1995 г.) стало предпосылкой к радикальному обновлению транспортного законодательства, разработке новых уставов и кодексов отдельных видов транспорта, отвечающих условиям рынка. На всех видах транспорта, кроме железнодорожного, были осуществлены приватизация и демонополизация, произошло разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления, начала складываться новая система государственного регулирования транспортной деятельности на основе нормативных правовых актов с использованием механизмов лицензирования и сертификации. Тарифы транспортных организаций являются преимущественно свободными и формируются самими перевозчиками с учетом конъюнктуры рынка. Регулируемые тарифы сохраняются на железнодорожном транспорте, в секторе городского и пригородного общественного транспорта, а также для некоторых видов услуг естественных монополий транспорта. Значительное развитие на транспорте получили мелкий и средний бизнес, индивидуальное предпринимательство.	2
ВСЕГО:				12/0

4.5. Примерная тематика курсовых проектов (работ)

Курсовые работы (проекты) не предусмотрены.

5. ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Освоения учебной дисциплины «История транспорта России» осуществляется в форме лекций и практических занятий.

Лекции проводятся в традиционной классно-урочной организационной форме, по типу управления познавательной деятельностью и являются традиционными классически-лекционными (объяснительно-иллюстративные) с использованием презентаций.

Практические занятия организованы в традиционной форме с использованием технологий развивающего обучения (объяснительно-иллюстративное пояснение материала).

Самостоятельная работа студента организована с использованием традиционных видов подготовки. К ним относятся отработка лекционного материала и отдельных тем по учебным пособиям и рекомендуемым электронным источникам.

Оценка полученных знаний, умений и навыков основана на модульно-рейтинговой технологии. Весь курс представляет собой логически завершённый объём учебной информации. Теоретические знания проверяются путём применения таких организационных форм, как индивидуальные и групповые опросы, решение тестов на бумажных носителях.

6. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЛЯ САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ)

№ п/п	№ семестра	Тема (раздел) учебной дисциплины	Вид самостоятельной работы студента. Перечень учебно-методического обеспечения для самостоятельной работы	Всего часов
1	2	3	4	5
1	2	Тема 1: Транспортная система XVII-начала XIX в. Ямская служба. Шоссейные дороги, каналы, почтовые станции	Транспортная система XVII-начала XIX в. Ямская служба. Шоссейные дороги, каналы, почтовые станции Чтение рекомендуемой литературы, подготовка к семинарским занятиям: докладов, презентаций.	8
2	2	Тема 2: Транспортная система России в XIX в. (до 1917 г.)	Транспортная система России в XIX в. (до 1917 г.) Чтение рекомендуемой литературы, подготовка к семинарским занятиям: докладов, презентаций.	8
3	2	Тема 3: Транспортная система СССР в 1920-х – 1930-х годах	Транспортная система СССР в 1920-х – 1930-х годах Чтение рекомендуемой литературы, подготовка к семинарским занятиям: докладов, презентаций.	8
4	2	Тема 4: Транспортная система СССР в 1940-х – 1960-х годах	Транспортная система СССР в 1940-х – 1960-х годах Чтение рекомендуемой литературы, подготовка к семинарским занятиям: докладов, презентаций.	8
5	2	Тема 5: Транспортная система СССР в 1970-х – 1980-х годах	Транспортная система СССР в 1970-х – 1980-х годах Чтение рекомендуемой литературы, подготовка к семинарским занятиям: докладов, презентаций.	8
6	2	Тема 6: Транспортная система России в постсоветский период	Транспортная система России в постсоветский период Чтение рекомендуемой литературы, подготовка к семинарским занятиям: докладов, презентаций.	8
ВСЕГО:				48

7. ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНОЙ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

7.1. Основная литература

№ п/п	Наименование	Автор (ы)	Год и место издания Место доступа	Используется при изучении разделов, номера страниц
1	История транспорта России	Пашкова Т.Л	УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте, 2019 НТБ РУТ (МИИТ)	Все разделы

7.2. Дополнительная литература

№ п/п	Наименование	Автор (ы)	Год и место издания Место доступа	Используется при изучении разделов, номера страниц
2	Историко-правовые аспекты развития транспорта России (на примере железнодорожного транспорта)	О.Ф. Сорокина	Юридический институт МИИТа, 2019 НТБ РУТ (МИИТ)	Все разделы
3	История транспорта России.	Алсу Шамилевна Айзатуллова, М.Ю. Алексеева, Н.В. Васильева [и др.]	2019	Все разделы

8. ПЕРЕЧЕНЬ РЕСУРСОВ ИНФОРМАЦИОННО-ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННОЙ СЕТИ "ИНТЕРНЕТ", НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

1. Информационные ресурсы портала Российского университета транспорта – www.mii.ru.
2. Информационные ресурсы портала Организации объединенных наций - <http://www.un.org/ru/law/>
3. Информационные ресурсы портала СБО РФ - <http://www.scrf.gov.ru/>
4. Информационные ресурсы портала МИД РФ - <http://www.mid.ru/ru/home>
5. Научно-техническая библиотека РУТ (МИИТ) – library.mii.ru

9. ПЕРЕЧЕНЬ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ И ИНФОРМАЦИОННЫХ СПРАВОЧНЫХ СИСТЕМ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ)

Электронная информационно-образовательная среда РУТ (МИИТ), доступная из личного кабинета обучающегося или преподавателя на сайте <http://mii.ru>
Лицензионная операционная система MS Windows (академическая лицензия).
Лицензионный пакет программ Microsoft Office (академическая лицензия).

10. ОПИСАНИЕ МАТЕРИАЛЬНО ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ, НЕОБХОДИМОЙ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА ПО ДИСЦИПЛИНЕ (МОДУЛЮ)

1. учебные аудитории для проведения занятий лекционного типа, оснащенные проекционным оборудованием;

2. учебные аудитории для проведения занятий семинарского типа;
3. учебные аудитории для проведения групповых и индивидуальных консультаций;
4. учебные аудитории для проведения текущего контроля и промежуточной аттестации;
5. помещение для самостоятельной работы, оснащенное компьютерной техникой, подключенной к сети «Интернет» и доступом к электронно-информационной образовательной среде университета

11. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ (МОДУЛЯ)

Требования к результатам освоения дисциплины определяются требованиями к результатам освоения основных образовательных программ подготовки бакалавров и являются компетентностно-ориентированными. Документом, определяющим содержание, объём и порядок изучения дисциплины «История транспорта России» является рабочая программа дисциплины.

Основными видами занятий являются лекции и практические занятия.

Лекция – ведущая форма теоретического обучения бакалавров. Как правило, с лекции начинается новая тема, а затем уже по этой теме проходят практические занятия.

Назначение лекции – раскрыть сущность изучаемых объектов, процессов и явлений, помочь бакалавру сформировать эти понятия в своем мышлении.

По дисциплине «История транспорта России» используются различные формы лекций, в том числе лекция-диалог, лекция с коллективным нахождением решения задачи, лекция с самостоятельным выполнением определенных заданий для закрепления знаний по данной теме лекции. Например, во время лекции-диалога обеспечивается непосредственное общение преподавателя с аудиторией, что позволяет привлекать внимание слушателей к наиболее важным вопросам темы через взаимный обмен мнениями.

Цель практического занятия – это углубление теоретического материала. Для этого бакалавры должны выступать на занятии с устными изложениями учебного материала на определенную, заданную тему.

Содержание практического занятия определяется тематикой вопросов, вынесенных на семинар, их нацеленностью на углубление и закрепление знаний, полученных на лекции, теоретическим и научным уровнем выступлений бакалавров, их способностью творчески мыслить, аргументировано отстаивать свою точку зрения. Приступая к подготовке к практическому занятию, необходимо ознакомиться с предлагаемой литературой, обратиться к другим источникам, составить подробный план рассмотрения вопросов, вынесенных на занятие.

Участие в практических занятиях может осуществляться в различных формах: сообщение, дополнение, участие в дискуссии. На практических занятиях проявляется самостоятельное отношение бакалавров к предмету изучения, а это требует и самостоятельной работы по теме занятий с использованием учебников, учебных пособий, справочников и других, самостоятельно привлекаемых бакалаврами источников информации.

Практическое занятие может начинаться или заканчиваться контролем усвоения группой необходимого материала. Для контроля знаний используются различные формы, в том числе устный опрос, контрольная (письменная) работа, тестирование.

Самостоятельная работа бакалавров – это планируемая работа, выполняемая по заданию и при методическом руководстве преподавателя, но без его непосредственного участия.

Цель самостоятельной работы – формирование у бакалавров осознанного, целенаправленного отношения к систематическому овладению знаниями и умениями, которые должны быть усвоены при изучении данной дисциплины.

Задачи самостоятельной работы – овладение способами и приемами самообразования, формирование умений работы с учебной, научной и специальной литературой, систематизация и закрепление полученных знаний и умений, формирование самостоятельности мышления, способностей к саморазвитию и самосовершенствованию.

Самостоятельная внеаудиторная работа предполагает проработку конспектов лекций и специальной литературы по профилю подготовки. Бакалавры должны внимательно изучить материалы, изложенные в ходе чтения лекций с целью их полного понимания и свободного владения материалом.

Для расширения знаний необходимо привлекать профессионально ориентированную литературу с целью поиска заданной информации, ее смысловой обработки и фиксации в виде аннотации. Это могут быть фрагменты научных монографий, статьи из периодических научных изданий (как печатных, так и Интернет-изданий). Такой вид работы контролируется преподавателям.

Заслушиваются ответы и сообщения бакалавров на практических занятиях.

При осуществлении данного вида самостоятельной работы бакалавру предлагается следующая последовательность:

- ознакомиться с содержанием источника информации, используя поисковое, изучающее, просмотровое чтение;
- составить глоссарий научных понятий по теме;
- сделать аналитическую выборку новой научной информации в дополнение к уже известной;
- составить план изложения материала;
- подготовить выступление на практическом занятии.