

Подготовка специалистов для судов смешанного (река — море) плавания

С. П. КРАВЦОВ, канд. пед. наук, директор Ростовского филиала ФГОУ ВПО «МГАВТ», почетный работник речного флота



В судоходных компаниях, работающих в Азово-Черноморском бассейне, высок спрос на специалистов для судов смешанного (река — море) плавания. Ростовский филиал Московской государственной академии водного транспорта осуществляет подготовку таких кадров, успешно сотрудничая с предприятиями-судовладельцами на основе социального партнерства.

К началу 60-х годов прошлого века в СССР сложилось вполне четкое разделение в области подготовки специалистов для водного транспорта: специалистов для работы на морских судах готовили высшие и средние специальные учебные заведения Министерства морского флота СССР и Министерства рыбного хозяйства СССР, а специалистов для работы на судах, осуществляющих перевозки по внутренним водным путям и в прибрежном плавании, — аналогичные учебные заведения Министерства речного флота РСФСР. Азово-Черноморский бассейн не был исключением.

Однако с середины 1960-х гг. флот Волго-Донского и Кубанского речных пароходств стал пополняться судами нового класса — смешанного (река — море) плавания. Судам, которым присваивался класс II-СП Регистра СССР, разрешалось плавание в море при волнении до 6,5 баллов с удалением от места убежища до 100 миль в закрытых морях и до 50 миль в открытых морях. Судам класса М-СП получили право плавания в 20-мильной прибрежной зоне при волне до 3,5 м и удалении от места убежища до 50 миль. Осадка и габариты этих судов позволяли им перемещаться с грузами по Единой глубоководной

системе европейской части страны. Таким образом, связь между бассейнами Средиземного, Черного, Азовского, Каспийского и Балтийского морей не требовала перевалки грузов.

Первыми на баланс Волго-Донского пароходства поступили теплоходы «Ленинская смена», «Великий почин», «Девятая пятилетка», суда типа «Сормовский» и «Волго-Балт». При этом сразу изменились требования к командному составу — возникла необходимость одновременно эксплуатировать судно как в морских районах плавания, так и на внутренних водных путях. Наибольшие трудности испытывал судоводительский состав: сформировавшийся морской специалист-судоводитель не был готов к эксплуатации судна в речных условиях — узкому фарватеру, особенностям гидрологического режима, прохождению шлюзов и т. п., а речникам, в свою очередь, требовалась достаточно серьезная стажировка в море.

Попытки кадровиков решить эту проблему комбинированным способом, укомплектовывая экипажи одновременно моряками и речниками и меняя их в разных районах плавания, зачастую оказывались безуспешными. Возникла необходимость в специализированных командных кадрах. И к их

подготовке приступили сразу в нескольких речных училищах, имеющих статус средних специальных учебных заведений. В 1966 г. в Азово-Черноморском бассейне такую подготовку начало осуществлять Ростовское речное училище. Жизнь подтвердила правильность этого решения: судоводители, судомеханики и электромеханики, подготовленные для работы на судах смешанного (река — море) плавания, уверенно заняли командные должности в экипажах судов данного класса.

Современная специализированная подготовка

В период формирования нового российского государства изменились форма собственности, товарно-денежные отношения, условия хозяйствования и многое другое. Государственные морские и речные пароходства прекратили свое существование, возникли новые предприятия-судовладельцы на основе различных форм собственности, в том числе совместные предприятия с участием иностранного капитала. Сегодня в Азово-Черноморском бассейне на рынке услуг по перевозке пассажиров и грузов работают региональные судовладельческие компании: ОАО «Новошип», группа компаний ОАО «Азово-Донское пароходство», ООО «Палмали» (Ростов-на-Дону), СК «Меридиан», ОАО «Донинтурфлот», ООО «Маршип-Юг», ООО «Сэйл Трейд» и многие другие.

Проблема подготовки кадров для морских и речных судов по-прежнему остается актуальной. Квалификация специалистов должна отвечать всем национальным и международным требованиям рабочего дипломирования. Поскольку предприятия-судовладельцы, имеющие суда смешанного (река — море) плавания, достаточно многочисленны, соответствующие командные кадры для этих судов по-прежнему востребованы. Подготовку таких кадров в Ростове-на-Дону сегодня осуществляет Ростовский филиал Федерального государственного образовательного учреждения высшего профессионального



образования «Московская государственная академия водного транспорта» (ФГОУ ВПО «МГАВТ») — правопреемник Ростовского-на-Дону речного училища.

Подготовка специалистов ведется по 5 специальностям среднего профессионального образования, 4 программам высшего профессионального образования, 3 профессиональным программам по подготовке рабочих профессий и 21 программе дополнительного профессионального образования.

Основным направлением в учебной деятельности филиала по-прежнему остается подготовка техников для работы на судах смешанного (река — море) плавания — судоводителей, судомехаников и электромехаников.

Наиболее сложной является подготовка специалистов-судоводителей. Завершая теоретическое и практическое обучение в филиале, они должны проходить процедуры рабочего дипломирования: в квалификационной комиссии Азово-Донского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства — на третьего помощника капитана речных судов, а в морской квалификационной комиссии АМП «Таганрог» — на вахтенного помощника капитана морских судов.

Современный выпускник должен обладать специальными знаниями, необходимыми для эксплуатации судна на внутренних водных путях, и быть серьезно подготовлен к управлению судном в морских районах плавания. Для этого соответствующим образом организуется плавательная практика: студенты направляются на суда смешанного (река-море) плавания, которые работают как на реке, так и на море. Все эти детали учтены в Государственных образовательных стандартах, позволяющих осуществлять подготовку по необходимым специализациям. Особое внимание уделяется требованиям Международных конвенций — ПДМНВ-78/95 и СОЛАС-74: их выполнение отрабатывается в ходе тренажерной подготовки, без которой невозможно морское дипломирование.

Инновационная тренажерная техника

Качество подготовки специалистов повышается за счет внедрения в учебный процесс инновационных технологий. Хорошие результаты здесь дает применение компьютерных технологий и специализированной тренажерной техники.

Например, по техническому заданию учебного заведения таганрогское КБ



«Вектор» разработало навигационный тренажер NS-2003, позволяющий интенсифицировать отработку практических задач, связанных с навигационной прокладкой на электронных картах. С учетом специфики работы будущих штурманов были созданы электронные карты с оцифрованной визуализацией для нескольких районов Азово-Черноморского бассейна.

Откликаясь на запросы судовладельцев, при приобретении навигационного тренажера NTPro-4000 мы заказали компании-изготовителю ЗАО «Транзас» несколько математических моделей традиционно эксплуатируемых в бассейне судов смешанного (река — море) плавания. Наряду с электронными картами морских районов плавания на тренажере были установлены и карты речных районов: Нижнего Дона, Азово-Донского морского канала, Санкт-Петербурга, Нижне-Свирского шлюза и др. Теперь специалисты-судоводители тех компаний, которые заключили с филиалом договоры о социальном партнерстве, могут в процессе тренажерной подготовки отрабатывать конкретные профессиональные задачи, связанные с эксплуатацией судна в сложных речных районах.

Успешный опыт сотрудничества

Следует отметить, что до 2005 г. судовладельцами было достаточно сложно решать вопросы совместной подготовки специалистов: судовладельцы были готовы принимать студентов на практику, но только тех, кто прошел подготовку по рабочим профессиям, и на длительный период (т. е. на техноло-

гическую практику, продолжающуюся 8–10 месяцев). Это давало им возможность, не тратясь, укомплектовывать экипажи судов рядовым персоналом. Заниматься организацией короткой учебной плавательной практики (2 месяца) они не хотели.

В настоящее время у руководства компаний, в том числе и у их кадровых служб, складывается правильное понимание взаимных обязательств при реализации частно-государственного партнерства. Судовладельческие предприятия, руководителям которых присуще перспективное видение решения проблемы кадров, стремятся действовать в соответствии с программой кадрового сопровождения, участвуя в подготовке будущего специалиста для своей компании.

Наиболее удачно складываются отношения нашего учебного заведения с группой компаний «Азово-Донское пароходство». Разработана система адресно направленной подготовки специалистов из числа студентов, обучающихся за счет средств федерального бюджета: после первого семестра второго года обучения, когда студенты начинают освоение специальных дисциплин, кадровые менеджеры компаний в ходе предварительного собеседования отбирают 15–20 студентов, успешно справляющихся с образовательной программой. С ними заключается соответствующий договор, подписываемый руководителем учебного заведения, руководством компании и самим студентом. Далее при прохождении учебной плавательной практики компания предоставляет практикантам лучшие суда, укомплектовывая их наиболее квалифици-

рованными командными кадрами. При положительном отзыве студент направляется на это же судно для прохождения следующей, технологической практики и практики-стажировки. В течение всего периода действия договора (а также во время прохождения службы в Вооруженных силах РФ) студенту выплачивается специальная стипендия компании. После окончания учебного заведения выпускник согласно условиям договора работает на судах компании в течение 3 лет. При необходимости компания оплачивает дополнительную тренажерную подготовку и может участвовать в получении выпускниками высшего профессионального образования (ВПО) по профилю специальности.

В наибольшей степени компании заинтересованы в том, чтобы их работники — выпускники филиала — получали высшее образование в сокращенные сроки. Учитывая сезонность работы флота в регионе и порядок сменяемости экипажей судов, Ростовский филиал МГАВТ выстраивает гибкий график проведения лабораторно-экзаменационных сессий, организует обучение студентов по индивидуальным графикам.



кам. Осуществленное в 2009–2011 гг. проведение набора студентов для обучения по программам ВПО в сокращенные сроки подтвердило, что этот вид подготовки высоко востребован у специалистов со средним профессиональным образованием.

По новым стандартам

Введение в строй судов новых поколений, оснащение их высокоавтоматизированными системами управления и контроля, широкое использование компьютерных технологий — все это повышает требования к качеству подготовки командных кадров. С сентября 2011 г. в Российской Федерации в сфере высшего и среднего профессионального образования начинается реализация федеральных государственных об-

разовательных стандартов (ФГОС) третьего поколения. Главная идея данных ФГОС — ориентация на компетентность выпускников в части их профессиональной подготовки. Стандарты нового поколения интегрируют новейшие национальные и международные требования в области дипломирования специалистов водного транспорта. Образовательным учреждениям предоставлены широкие полномочия по формированию профессиональных образовательных программ, в которых должна учитываться специфика работы выпускников на различных классах судов. Задача учебных заведений — работая по ФГОС нового поколения, сохранить все имеющиеся достижения и не снизить качество подготовки выпускаемых специалистов.

ОРГАНИЗАТОР



Министерство транспорта Российской Федерации

ЮБИЛЕЙНЫЙ

V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТ
РОССИИ

В РАМКАХ



23-25 НОЯБРЯ 2011

ЭКОЦЕНТР «СОКОЛЬНИКИ»
МОСКВА, РОССИЯ

ОПЕРАТОР



БИЗНЕС
ДИАЛОГ

ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 28 01, +7 (495) 988 18 00,
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

WWW.TRANSWEEK.RU

реклама