

Инновационные научно-образовательные комплексы — будущее морского образования

В.И. СЕДЫХ, ректор МГУ им. адм. Г.И. Невельского; **С.А. ОГАЙ**, проректор по научной работе МГУ им. адм. Г.И. Невельского;
А.И. АЗОВЦЕВ, зав. кафедрой теории и устройства судов МГУ им. адм. Г.И. Невельского

Совместное заседание президиума Государственного совета Российской Федерации и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, состоявшееся в Мурманске 2 мая 2007 года, определило перспективы и пути развития морского транспорта, сформировало основу для государственной поддержки развития вузов морской отрасли, обеспечения предприятий отрасли высококвалифицированными кадрами. В качестве пилотного проекта поставлена задача создать на базе Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского Дальневосточный государственный морской научно-образовательный комплекс, решить соответствующие вопросы бюджетного финансирования, нормативно-правового обеспечения подготовки, переподготовки и закрепления кадров в отрасли.

В мировой экономике все большее значение уделяется человеческому капиталу как основной составляющей динамичного развития экономики. Нарастив человеческий капитал, под которым понимается воплощенный в специалистах запас способностей, знаний, навыков и мотиваций, страны закладывают прочный фундамент своего развития.

В России отмечается отставание доли человеческого капитала во всех отраслях экономики, в том числе и на морском транспорте. Главная системная проблема кадрового обеспечения морского флота состоит в том, что темпы развития отечественного и мирового флота значительно опережают темпы подготовки квалифицированных специалистов, темпы технического совершенствования опережают качество подготовки командных кадров плавсостава и специалистов всей инфраструктуры морского транспорта.

Стратегическая задача повышения конкурентоспособности морского транспорта должна решаться в том числе с позиций обеспечения качества и конкурентоспособности кадров. Для морского флота страны необходимо обеспечить опережающую подготовку специалистов. Это опережение должно быть обеспечено как по количеству, так и по качеству кадров. Прогноз развития флота на основе заказов на строительство является надежной базой потреб-

ности в кадрах. Качественно флот должен значительно измениться: прогнозируется на 2025–2030 годы удвоение скорости хода морских судов, так, для контейнеровозов планируется скорость порядка 40 и более узлов. Столь бурный технический прогресс на морском транспорте, сулящий значительный рост эксплуатационных параметров судов на основе новых принципов движения, альтернативной энергетики, дальнейшее возрастание роли автоматизации судовождения, электронной картографии, спутниковой навигации обязывают уже сегодня заложить базу для опережающей подготовки специалистов нового поколения.

Основным источником количественного и качественного обеспечения кадрами морского флота и инфраструктуры морского транспорта является их подготовка в государственных учебных заведениях отрасли. Нынешнее реформирование российского образования не учитывает множество отраслевых особенностей кадрового обеспечения флота, которые должны быть базовыми в формировании морского вуза на перспективу. Поэтому перед отраслью стоит задача модернизации своих морских учебных заведений, с тем чтобы обеспечить намеченные темпы развития.

Какими факторами и параметрами характеризуется положение с кадрами в отрасли? Дефицит командных кадров

морского флота — явление глобальное и оценивается нехваткой порядка 20 тыс. человек, прогнозируется рост дефицита на мировом флоте до 40 тыс. человек к 2020 году. Для России ситуация характеризуется тем, что около 75% российских моряков работает на иностранных судах. Как правило, моряки, работающие на иностранных судах, имеют более высокий профессиональный уровень. Это последствие открытости рынка труда. Отмечается рост дефицита кадров на российском морском флоте. Косвенно это подтверждается тем, что заявки судоходных компаний на молодых специалистов на 30–50% превышают количество выпускников плавательных специальностей в текущем и следующем годах. Судоходные компании привлекают к работе моряков, не имеющих опыта работы на специализированных судах, для работы на транспортных судах нанимаются моряки, работавшие ранее в рыбопромысловом или военно-морском флоте, специалисты, достигшие пенсионного возраста. Суда работают с предельно возможным сокращением численности экипажей, широко практикуется сокращение продолжительности межрейсовых восстановительных отпусков моряков, имеются случаи простоя судов из-за нехватки экипажей.

Встает проблема нехватки специалистов для судов нового поколения: высокотехнологичных сухогрузных судов, навалочных и наливных судов, газовозов, контейнеровозов, судов специального назначения.

Тенденция нарастания дефицита квалифицированных кадров характерна и для других элементов инфраструктуры морского транспорта. В отрасли не хватает квалифицированных специалистов для организации и работы логистических центров. Остро ощущается дефицит квалифицированных специалистов на судоремонтных предприятиях. Критической яв-

НЫНЕШНЕЕ РЕФОРМИРОВАНИЕ РОССИЙСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ НЕ УЧИТЫВАЕТ МНОЖЕСТВО ОТРАСЛЕВЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ КАДРОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ФЛОТА, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ БЫТЬ БАЗОВЫМИ В ФОРМИРОВАНИИ МОРСКОГО ВУЗА НА ПЕРСПЕКТИВУ.

ляется проблема привлечения молодых специалистов с морским образованием к научно-педагогической деятельности в государственных морских образовательных учреждениях, крайне недостаточно количество специалистов с флота и предприятий отрасли, пополняющих преподавательский состав морских учебных заведений.

Существует проблема снижения качества и ответственности кадров. Системные оценки уровня знаний выпускников морских учебных заведений, отзывы капитанов судов о молодых специалистах, анализ работы морских квалификационных комиссий, выводы комиссий по расследованию аварийных случаев на флоте и т.д. указывают на необходимость повышения уровня подготовки командных и рядовых кадров на судах морского флота.

Для отраслевой системы подготовки кадров на протяжении последних 15 лет характерно регулярное бюджетное недофинансирование деятельности государственных морских учебных заведений в соответствии с нормами, установленными Правительством Российской Федерации, отсутствие достойной социальной поддержки работников морских образовательных учреждений, что привело к обветшанию материально-технической базы, оттоку перспективных молодых преподавателей, застою в системе воспроизводства научно-педагогических кадров высшей квалификации для обучения по плавательным специальностям (так, для Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского объем финансирования на протяжении последних лет, включая настоящее время, составлял 30–35% от нормативного).

Наиболее значимые проблемные направления сложившегося отставания морского образования состоят в следующем:

- обветшание материально-технической базы;
- старение кадрового состава образовательных учреждений;
- отставание уровня практической и тренажерной подготовки;
- инвестиционная непривлекательность и отсутствие должной финансо-

вой поддержки со стороны основных потребителей выпускников.

Особенно глубоки пагубные последствия недофинансирования для конвенционной подготовки морских специалистов, где именно в годы перестройки нарастал уровень международных требований к техническому оснащению морских судов и к уровню образования специалистов, которые их обслуживают.

Низкий уровень заработной платы научно-педагогического состава вузов, слабая финансовая поддержка специалистов, имеющих ученые степени и звания, в первые годы перестройки привели к оттоку активной части педагогического состава в бизнес-структуры. Многократное превышение оплаты труда на флоте и в судоходных компаниях заработной платы научно-педагогического состава осложняет привлечение талантливой молодежи на пополнение естественно стареющего кадрового состава вузов. Без обеспечения приемлемого для творческой деятельности уровня жизни привлекать и удерживать молодых специалистов не представляется возможным.

Отсутствие современного лабораторного оборудования, устаревшая тренажерная база, морально и физически изношенное производственное оборудование снижают результативность инновационной деятельности как элемента привлечения творчески активной молодежи, падает восприимчивость педагогического коллектива к новым технологиям обучения.

Значительное отставание тренажерной базы от уровня оснащенности судов новостроя и низкая эффективность традиционных методов обучения приводят к отставанию уровня подготовки и тренинга, что, по оценкам ИМО, становится причиной роста аварийности на флоте.

Низкая инвестиционная привлекательность устаревшей учебно-производственной базы сдерживает финансовую поддержку морских учебных заведений судоходными компаниями, портами, судоремонтными заводами. В то же время в мире клубы взаимного страхования P&I призывают судовладельцев инвестировать средства в по-

вышение качества морского образования для снижения аварийности на флоте. Кардинальное переоснащение материально-технической базы университета, подъем и поддержание высокого уровня квалификации управленческого и научно-педагогического состав, рост конкурентоспособности выпускников на внутреннем и международном рынках труда обеспечат инвестиционную привлекательность и снизят зависимость подготовки кадров от государственного недофинансирования.

Заметное повышение уровня жизни в стране неизбежно затруднит привлечение молодежи в морские профессии, повысит отток молодых специалистов с флота. Япония уже столкнулась с массовым переходом моряков-магистров в инфраструктуру флота. Подготовка морских специалистов с опережением по количеству и по качеству, даже при мировом уровне оплаты труда и комфорта судовой быта, не гарантирует надежности обеспечения флота кадрами.

Морской вуз будущего должен готовить специалиста, способного и желающего на многие годы оставаться в плавсоставе, постоянно повышая компетентность. Надежность кадрового обеспечения на ближайшую перспективу, безусловно, связана с повышением зарплаты моряков и социальных гарантий для их семей.

Одним из основных параметров способности специалиста жить и трудиться в узком коллективе в отрыве от цивилизации является его самодостаточность, основанная на увлечениях и занятости как всесторонне развитого, здорового, стремящегося к самосовершенствованию в профессионализме, творчестве и самообладании современного человека.

Важнейшим элементом надежности обеспечения флота кадрами является возможность привлечения молодежи в учебные заведения отрасли. Кроме общеизвестных и настораживающих данных демографического провала, профессиональные затруднения должны быть учтены в деятельности морского вуза на перспективу. Психологическими исследованиями установлено, что не более 14% молодежи способны выбрать рискованную профессию, а мореплавание — занятие рискованное. За 10 лет, с 1991 по 2000 год, в мире погибло 1441 судно. Телевидение и печать стараются каждую аварию донести до мировой общественности, что закрепляет за мореплаванием статус занятия рискованного.



Значительная доля молодежи из 14% способных связать свою судьбу с рискованными профессиями — это девушки, которых принимают на командные должности флота только в порядке исключения. А ведь моряк — далеко не единственная рискованная профессия, куда зазывают молодежь. Согласно пойти в морские профессии не более 2–3% выпускников. Значительной части из них вуз вынужден отказать в приеме на основе высоких требований к здоровью абитуриентов. По здоровью отсеиваются преимущественно хорошо успевающие в школе. Желающие учиться и пригодные по здоровью проходят вступительные испытания и при их успешности вливаются в ряды курсантов.

Особенно остро общероссийский демографический провал ощущается на Дальнем Востоке, где он обострился еще и интенсивным оттоком населения в центральные и западные регионы страны. Сейчас более двухсот человек в день покидают этот регион. Принятие государственных мер по стабилизации

населения и подъему хозяйства с целью комплексного технологического освоения ресурсов Мирового океана со временем повысит эффективность привлечения молодежи в морскую вуз региона и удержание специалистов, которым необходимо проходить переподготовку и повышение квалификации.

Но на ближайшую перспективу необходимы активные методы предвузовской подготовки, воспитания интереса к морским профессиям в молодежной среде, что обеспечит искусственное расширение круга желающих связать судьбу с работой в море. Другое направление — расширение зоны отбора молодежи на Сибирь, центральные регионы и, возможно, западные, где наблюдается избыток желающих получить морское образование на бюджетной основе. В советский период функционирования вуза основная масса курсантов формировалась из молодежи Приморского края, Дальнего Востока и Сибири. Выпускники школ Владивостока были в меньшинстве.

Особенность морской профессии накладывает отпечаток на отбор специалистов. Современная статистика свидетельствует, что морской болезни — укачиванию — подвержены 80% людей, впервые попавших в шторм. Тяжесть этого состояния один из древнегреческих философов оценивал как промежуточное между «живым» и «мертвым». Естественно желание некоторых из испытуемых не попадать в такую ситуацию еще раз, и они отказываются от плавательных специальностей. Та же статистика показывает, что 80% из укачавшихся в первом шторме через 3–5 штормов «привыкают» к качке, приобретает способность осознанно действовать на судне в условиях шторма, 20 из 80% впервые укачавшихся не привыкают и, как правило, порывают с флотом. Это естественный отраслевой отсев.

Что необходимо предпринять? Дефицит и недостаточный уровень качества кадров в отрасли являются следствием недостаточного объема вложений в образование и содержание персонала на морском транспорте. Выравнивание ситуации до уровня мировых стандартов должно идти по двум направлениям:

- модернизация системы подготовки специалистов для морского транспорта на основе кардинального повышения ресурсного обеспечения государственных морских образовательных учреждений как базового элемента инфраструктуры морского транспорта, концентрации всех ресурсов, направляемых на подготовку кадров для флота, вокруг государственных морских образовательных комплексов;
- создание механизмов повышения ресурсного обеспечения труда работников морского транспорта на основе государственного регулирования кадрового обеспечения отрасли и государственно-частного партнерства.

Это позволит создать систему опережающей подготовки конкурентоспособных специалистов для морского транспорта, привлечет в отрасль и закрепит высококвалифицированных специалистов.

Необходимость надежного обеспечения отрасли квалифицированными конкурентоспособными кадрами на перспективу при фундаментально изменившихся условиях функционирования системы морского образования и прогнозах кардинального совершенствования флота стала базой постановки задачи создания морского университета будущего.

Опережающее кадровое обеспечение

КАК ПРАВИЛО, МОРЯКИ, РАБОТАЮЩИЕ НА ИНОСТРАННЫХ СУДАХ, ИМЕЮТ БОЛЕЕ ВЫСОКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ.



развития отрасли требует реализации комплекса мер, которые охватывают экономические, организационные и правовые аспекты функционирования национальной системы подготовки кадров для морского транспорта и системы обеспечения профессиональных условий труда и социальных гарантий.

Такой комплекс мероприятий сгруппирован по направлениям:

- ресурсное обеспечение;
- концентрация ресурсов;
- законодательное обеспечение.

Первый блок мероприятий направлен на модернизацию государственной системы подготовки кадров для морского транспорта на основе качественно нового ресурсного обеспечения. Комплекс мероприятий позволит создать на базе существующих государственных морских учебных заведений крупные морские государственные образовательные комплексы, обладающие мощным научным, методическим, имущественным, финансовым, управленческим, социальным и кадровым потенциалом. Качественно новые государственные морские образовательные

комплексы должны стать национальными инновационными структурами высокой ответственности к потребностям государства, общества и личности, быть центрами генерации прогрессивных моделей непрерывной системы морского образования, научных исследований и разработок. Такие образовательные отраслевые комплексы станут центрами инновационной активности в морской отрасли. Объединяя на одной площадке образовательную, научную и производственную деятельность, комплексы станут способными готовить специалистов, адаптированных к работе в среде бурно развивающегося флота, обеспечат отрасль высококвалифицированными конкурентоспособными специалистами, востребованными на внутреннем и международном рынках труда.

К перечню первоочередных мероприятий по ресурсному обеспечению системы подготовки кадров относятся следующие.

- Кардинальная модернизация материально-технической базы государственных морских образовательных

комплексов за счет концентрированных бюджетных средств. Обновление материально-технической базы трех государственных морских образовательных комплексов провести в течение 3 лет (2008–2010 гг.) в объеме не менее 3 млрд. рублей для каждого образовательного комплекса (сверх текущего финансирования на содержание).

- Поэтапное увеличение в среднем на 30% в год текущего бюджетного финансирования на содержание государственных морских образовательных комплексов: нужно довести к 2010 году долю бюджетных средств на содержание государственных морских образовательных комплексов до 70%.

- Увеличение государственного заказа на подготовку морских специалистов, начиная с 2008 года, в среднем на 50%, с сохранением такого роста набора на протяжении трех лет под строительство нового отечественного флота, приход судов под российский флаг.

- Включение в федеральные целевые программы строительства и модернизации учебного флота государственных морских образовательных комплексов. Обеспечить каждый государственный морской образовательный комплекс учебно-тренажерными судами нового поколения.

Второй блок мероприятий направлен на концентрацию ресурсов для повышения качества подготовки специалистов морского транспорта, радио-

ОСОБЕННО ОСТРО ОБЩЕРОССИЙСКИЙ ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ ПРОВАЛ ОЩУЩАЕТСЯ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ, ГДЕ ОН ОБОСТРИЛСЯ ЕЩЕ И ИНТЕНСИВНЫМ ОТТОКОМ НАСЕЛЕНИЯ В ЦЕНТРАЛЬНЫЕ И ЗАПАДНЫЕ РЕГИОНЫ СТРАНЫ. СЕЙЧАС БОЛЕЕ ДВУХСОТ ЧЕЛОВЕК В ДЕНЬ ПОКИДАЮТ ЭТОТ РЕГИОН.

ОПЕРЕЖАЮЩЕЕ КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ ТРЕБУЕТ РЕАЛИЗАЦИИ КОМПЛЕКСА МЕР, КОТОРЫЕ ОХВАТЫВАЮТ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА И СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА И СОЦИАЛЬНЫХ ГАРАНТИЙ.

нального использования государственных ресурсов на подготовку кадров, проведения масштабных научных исследований и научно-технических разработок в интересах отрасли. Комплекс мероприятий позволит получить качественно новый эффект в подготовке конкурентоспособных специалистов, привлечет средства предприятий отрасли в систему подготовки специалистов, позволит эффективно распорядиться государственными средствами. Мероприятия по концентрации ресурсов в системе подготовки кадров состоят в следующем.

- Сосредоточение подготовки специалистов для морского флота страны на всех уровнях в государственных морских образовательных комплексах. В этих комплексах предстоит вести подготовку кадров для морского флота на уровне начального, среднего, высшего, послевузовского и дополнительного профессионального образования. Все формы дополнительной образовательной деятельности (подготовка, переподготовка, повышение квалификации), завершающиеся выдачей государственных сертификатов для целей дипломирования моряков, осуществлять только в государственных морских учебных заведениях. Исключить из практики выдачу сертификатов государственного образца о прохождении конвенционной подготовки негосударственными образовательными структурами. Тренажерная база крупных судоходных компаний должна быть ориентирована на восстановительный тренаж моряков, предрейсовую тренажерную подготовку единого экипажа, особенно для работы на судах узкопрофильной специализации на интеграционной основе с государственными морскими образовательными комплексами.

- Создание регулируемых государством механизмов вовлечения потребителей кадров и научной продукции в ресурсное обеспечение системы подготовки кадров в масштабах, адекватных произведенным затратам, на основе принципов государственно-частного партнерства. Программы долгосрочного сотрудничества должны предусмат-

ривать целевую подготовку, плавательные практики курсантов, переподготовку специалистов компании, стажировки инструкторов и преподавателей, развитие учебной базы, целевые научные исследования и инновационные разработки.

Третий блок мероприятий направлен на законодательное обеспечение развития системы подготовки кадров, создание благоприятных условий для привлечения и закрепления кадров в отрасли, защиты рынка труда на российском флоте от притока зарубежной дешевой рабочей силы. Мероприятия правовой направленности должны охватывать следующие направления.

- Законодательное закрепление статуса специальных учебных заведений за тремя государственными морскими образовательными комплексами и восстановление в полном объеме военного обучения курсантов в них. Законодательное закрепление статуса специальных учебных заведений позволит упростить решение проблем ресурсного обеспечения, усилит роль организационно-строевых отделов государственных морских учебных заведений, привлечет в них способных кадровых офицеров и опытных воспитателей, обеспечит высокий статус национальной морской образования на международной арене, обеспечит обязательное прохождение курсантами военной подготовки.

- Осуществление поэтапного обновления нормативно-правовой базы национальной системы морского образования на основе рационального использования реформаторских решений российского профессионального образования для закрепления главных преимуществ отечественной системы морского образования и приведения ее к признанным международным стандартам.

- Корректировка нормативно-правовой базы системы подготовки кадров и социально-экономических условий труда моряков:

- Актуализация Устава службы на судах российского морского торгового флота.

- Приведение в соответствие с потребностями отрасли Положения о системе дополнительного профессионального образования специалистов морского транспорта.

- Приведение Постановления о дипломировании моряков в полное соответствие с Конвенцией о подготовке и дипломировании моряков, исключение ведомственного дублирования в системе дипломирования моряков.

- Внесение изменений в законодательную базу по защите внутреннего рынка труда на морском транспорте от проникновения дешевой и некачественной рабочей силы.

- Внесение изменений в федеральную законодательную базу по системе возмещения затрат на подготовку специалистов для морского транспорта, подготовленных за государственные средства. Система возмещения затрат должна предусматривать определенные сроки обязательной работы выпускников на судах отечественных компаний.

- Внесение изменений в федеральную законодательную базу по системе социальных гарантий для моряков, работающих на судах российского флота. В составе привлекательного для моряков пакета социальных гарантий следует предусмотреть повышение пенсионного обеспечения при работе на протяжении длительного времени на судах отечественного флота, повышение эффективности системы государственных и ведомственных наград и званий.

- Использование законодательных механизмов для развития государственно-частного партнерства по созданию благоприятных условий на предприятиях отрасли для привлечения и закрепления кадров, защиты внутреннего рынка труда на морском транспорте от дешевой и некачественной рабочей силы.

Таким образом, стратегической целью обновленного морского учебного заведения будущего является надежное обеспечение флота, всего морехозяйственного комплекса и его инфраструктуры кадрами всех международно признанных уровней компетентности. Кадров, способных в суровых климатических и экстремальных условиях квалифицированно и безопасно эксплуатировать новейшую технику для освоения Мирового океана и овладевших качествами всесторонне развитого человека, способного многие годы оставаться в кадрах плавсостава, наращивая навыки и компетенции, превосходящие мировой уровень.