

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием «Ассоциации судоходных компаний». На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие и совершенствование отрасли в 1982 году газета «Водный транспорт» награждена орденом Трудового Красного Знамени.



№7 (12916)

Выходит один раз в месяц
15 июля 2012 года

Чтобы не повторилась трагедия

Иностранные яхты прошли по ВВП



Впервые в летнюю навигацию-2012 по внутренним водным путям России (ВВП) прошли иностранные суда, для которых с 25 мая 2012 года действуют новые правила посещения портов и рек Российской Федерации.

Стр. 8

27 июля «Волго-Дон» отметит 60-летие

Олег ШАХМАРДАНОВ,
руководитель ФБУ
«Волго-Дон»:

– Несмотря на гидротехническую и архитектурную уникальность Волго-Донского комплекса сооружений, главной гордостью канала всегда будут люди, построившие и эксплуатирующие это великолепное творение. За 60-летний период уже сменилось не одно поколение. На канале работают дети, внуки, правнуки первых строителей и эксплуатационников, трудятся и целые династии, где старшее поколение передает свой опыт, знания и верность каналу молодым. Благодаря их профессиональным знаниям, мастерству канал со дня его ввода в эксплуатацию сохранил прежний вид и былую славу.

На протяжении 60 лет коллектив ФБУ «Волго-Дон» обеспечивает бесперебойную и безаварийную эксплуатацию всего комплекса гидротехнических сооружений канала. Сегодня ведется подготовка к реализации комплексного проекта реконструкции объектов Волго-Донского судоходного канала. Начало реконструкции объектов — 2013 год. Завершение всего комплекса работ запланировано на 2018–2019 годы.

Серьезное внимание ФБУ «Волго-Дон» уделяет транспортной безопасности: на судоходных гидротехнических сооружениях организована вооруженная круглосуточная охрана, проводятся постоянные работы по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.



В годовщину трагического крушения теплохода «Булгария» в Татарстане открылся мемориальный комплекс — в селе Сюкеевский Взвоз построены часовня, мечеть и стена памяти, на которой высечены имена 122 погибших 10 июля 2011 г. во время грозы на Куйбышевском водохранилище.

Э то место будет указано на всех речных лоциях, чтобы все проходящие суда могли отдать почести людям, чья жизнь оборвалась в трех километрах от берега. На борту судна находился 201 человек. Из них спаслись только 79. Трагедия стала крупнейшей катастрофой на речном транспорте в современной истории России.

В день, когда на открытие мемориала в Камско-Устьинский район собрались сотни родственников и близких погибших, в Москве принимался важнейший для отрасли закон, который самым тесным образом оказался связан с трагедией на Волге — закон о реформе управления внутренним водным транспортом. Представлявший документ к третьему чтению заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Виталий Ефимов напомнил, что в годовщину трагедии «мы должны отчитаться перед родственниками погибших о том,

что приняли все возможные меры для недопущения подобного в будущем посредством принятия данного законопроекта».

Восновной части данный закон может вступить в силу до конца августа 2012 года. Об этом на прошедшем в Казани совещании по вопросам повышения безопасности судоходства на внутренних водных путях (ВВП) заявил заместитель министра транспорта Виктор Олерский. В совещании приняли участие полномочный представитель Президента РФ в Приволжском федеральном округе Михаил Бабич, Министр транспорта РФ Максим Соколов, советник Президента РФ Игорь Левитин, Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов.

Виктор Олерский в ходе своего доклада отметил, что с появлением нового закона выстраивается четкая, понятная система управления безопасностью судоходства. Он выразил надежду, что она сыграет ключевую роль в обеспе-

чении безопасной, устойчивой работы внутреннего водного транспорта.

Новым законом предусмотрено создание Администраций бассейнов внутренних водных путей в форме государственных бюджетных учреждений (на базе существующих бассейновых органов государственного управления) и введение должности капитана бассейна внутренних водных путей, с наделением его функцией контроля речных судов. Капитан бассейна внутренних водных путей будет возглавлять службу государственного портового контроля.

Функции надзора за исполнением законодательства в области внутреннего водного транспорта, контроля состояния водных путей, судоходных гидротехнических сооружений остаются за Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

Вводится система управления безопасностью судов на внутренних водных путях.

Поправками в Кодекс внутреннего водного транспорта упорядочивается перечень нормативных правовых актов, регулирующих судоходство на внутренних водных путях. Это — правила плавания судов по ВВП, правила

движения и стоянки судов в бассейнах ВВП, правила пропуска судов через шлюзы ВВП, правила диспетчерского регулирования движения судов и управления движением судов на ВВП, которые утверждаются Минтрансом России.

Еще одним важным нововведением является детализация правил аренды судов без экипажа.

Законом предусматривается введение страхования ответственности судовладельца за причинение вреда другим судам, инфраструктуре внутреннего водного транспорта и ряд других мер.

В. Олерский отметил, что в последнее время предпринят еще ряд законодательных и технических мер по повышению безопасности на внутреннем водном транспорте. С 25 мая 2012 года вступил в силу Федеральный закон в отношении маломерных судов, которым внесены поправки в Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта, Налоговый кодекс, КоАП.

Росморречфлот в 2012 году завершает установку береговых средств Автоматической идентификационной системы (АИС) в европейской части России. Таким образом, на реке появляется автоматизированная система мониторинга судоходства.

Теплоход «Усть-Сысольск» спущен на воду на Московском ССЗ

На Московском судостроительном и судоремонтном заводе спущен на воду теплоход «Усть-Сысольск», являющийся одной из модификаций прогулочно-экскурсионного судна проекта 23020 «Пилигрим».

Теплоход «Усть-Сысольск» является пассажирским судном нового поколения и будет работать в районе Сыктывкара на реке Вычегда, являющейся в период навигации единственной транспортной артерией, соединяющей населенные пункты Республики Коми. Малая осадка судна — 0,7 метра, позволяет существенно расширить географию пассажирских перевозок за счет малых рек, протоков и каналов. Теплоход обладает высокой маневренностью благодаря современной двухвальной пропульсивной установке.

Впервые на судне данного поколения установлены Глонасс (Глобальная навигационная система, предназначенная для определения местонахождения, скорости движения судна), также AIS (автоматическая идентификационная

система — информация о параметрах движения судна, которая в УКВ диапазоне передается автоматически и непрерывно специальной аппаратурой).

Судно идеально приспособлено для зимних условий: одна закрытая палуба имеет дополнительную теплоизоляцию; корпус и надстройка выполнены из стали; утолщенный ледовый пояс в районе форпика позволяет вести эксплуатацию даже в мелкобитом льду. Салон теплохода площадью 82 м² рассчитан на 141 пассажира. На судне имеется багажное отделение, что значительно улучшает комфорт пассажиров.

Напомним, что имя новому теплоходу придумали сами жители Сыктывкара. Столичная мэрия объявила конкурс, в котором победу одержало имя «Усть-Сысольск». Судно с таким именем уже существо-



вало: сто лет назад, в 1912 году, в мастерских Северного пароходного общества в Великом

Устюге Вологодской губернии был построен речной колесный товаро-пассажирский пароход

«Усть-Сысольск», который проработал на Северной Двине до 1962 года.



«Рыбинск» из Ярославля

Ярославский судостроительный завод (управляющая компания ЗАО «ВП «Финсудпром») спустил на воду четвертое в серии морское водолазное судно проекта SDS08 «Рыбинск».

Судно построено для ФГУП «Балтийское бассейновое аварийно-спасательное управление» по заказу Федерального агентства морского и речного флота.

Проект заметно отличается от имеющихся в эксплуатации аналогичных судов.

Уникальное сочетание установленного на судне оборудования, а также мощная энергетическая установка позволяют судну ре-

шать практически любые специализированные задачи, связанные с подводно-техническими работами на глубинах до 100 м. Помимо этого судно может тушить пожары на других судах с помощью двух воздушно-пенных лафетных стволов производительностью по 180 куб. м в час, выполнять функции буксировщика, откачивать воду из отсеков аварийного судна, участвовать в операциях по борьбе с разливом нефти.

Двадцать пятая баржа-площадка

Красноярская судостроительная верфь спустила на воду новое несамоходное судно — двадцать пятую баржу-площадку. Это третье судно, которое сошло со стапелей в 2012 году.

Ранее судовой верфь спустила на воду две баржи-площадки грузоподъемностью 1 тыс. тонн и 3 тыс. тонн.

Судно построено по заказу ОАО «Енисейское речное пароходство» и предназначено для перевозки широкой номенклатуры грузов открытого хранения, а также автотехники, оборудования, контейнеров. На строительстве каждой такой баржи задействованы более 60 человек берегового состава рабочего ядра предприятия, стоимость судна составляет порядка 37 млн руб.

«Для нас потребность в несамоходных баржах всегда была и будет, потому что именно этот флот подвергается большому физическому воздействию в тяжелых судоводных условиях в период маловодности. Для судовой верфи же подобные заказы имеют боль-

шую социальную значимость, так как они позволяют создавать не только рабочие места, но и индексировать заработную плату», — отметил генеральный директор ОАО «ЕРП» Александр Иванов.

Новая баржа уже стоит в графике работы флота пароходства навигации 2012 года. Она будет работать на линии Красноярск-Дудинка. В навигацию судно должно сделать примерно 5 рейсов и перевезти порядка 10 тыс. — 12 тыс. тонн груза.

В конце года судостроители предполагают спустить на воду еще одну баржу-площадку грузоподъемностью в 3 тыс. тонн. В итоге по программе обновления флота ОАО «ЕРП» в 2012 году парк судов ЕРП пополнится четырьмя баржами. Всего же по данной программе должно быть построено 50 новых судов.





Возвращение паруса

Волжская государственная академия водного транспорта (ВГАВТ), НРО «Общероссийское движение поддержки флота» и «Нижегородский морской клуб» подписали соглашение о сотрудничестве.

Документ предусматривает совместную организацию морских экспедиций с участием студентов ВГАВТ. По словам представителей «Нижегородского морского клуба», важной составной частью соглашения является практика на парусных судах, которая будет организована для студентов. В будущем, по окончании вуза, выпускники смогут получить дополнительный диплом капитана парусного судна.

Нынешним летом организована стажировка нижегородских школьников, курсантов навигацкой школы на учебных парусных судах России по международному маршруту через морские порты Польши, Германии, Норвегии, Швеции, Франции.

Кто гарантирует качество образования?

Практика использования менеджмента качества при подготовке специалистов водного транспорта

Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций — старейший транспортный вуз, функционирующий как вертикально интегрированный научно-образовательный комплекс в Северо-Западном регионе России.

Для решения комплекса задач, поставленных Транспортной стратегией РФ в области водного транспорта, объективно возрастет потребность в квалифицированных кадрах для транспортной отрасли. По имеющимся оценкам прогнозная потребность в специалистах для водного транспорта составляет ежегодно: инженеров 300 человек, специалистов со средним специальным образованием для флота до 800 человек, с начальным профессиональным образованием для работы в навигационный период 3–4 тыс. чел. Остро нуждается в высококвалифицированных специалистах и быстро развивающаяся на территории Ленинградской области высокотехнологичная портовая инфраструктура.

В связи с этим, главной задачей Университета является подготовка необходимого числа квалифицированных и адаптированных кадров для организаций комплекса водного транспорта. В деятельности этих специалистов их всех объединяет единое требование высокого профессионализма, так как транспорт является источником повышенной опасности.

Для того, чтобы каждый член судового экипажа быстро и правильно реагировал на возникновение экстремальной ситуации, необходимы годы теоретического и практического обучения для доведения до автоматизма профессиональных навыков и умений. Поэтому в свете безопасности мореплавания качество образования получает новое звучание.

Сегодня образовательным учреждениям приходится сталкиваться с реальным снижением качества подготовки выпускников школ, усилением конкуренции на рынке образовательных услуг между образовательными учреждениями; появлением новых недобросовестных образовательных структур (курсов, центров и пр.)

Вместе с тем, переход на Федеральные государственные образовательные стандарты (ФГОС) выдвигает новые требования к качеству образования и его оценке. Например, в разделе ФГОС «Оценка качества освоения основных образовательных программ бакалавриата» в частности указывается, что «Обучающимся должна быть предоставлена возможность оценивания содержания, организации и качества учебного

процесса в целом, а также работы отдельных преподавателей».

Возможны разнообразные пути решения проблемы повышения качества образования. Следует различать качество образования как процесса и качество образования как его результата. Качество образовательного процесса (уровень его организации, адекватность методов и средств обучения, квалификация преподавателей и т. д.), реализуемого в вузе, может только гарантировать создание условий, которые уже с учетом личностных характеристик и способностей студентов позволят получить высокое (заданное образовательными стандартами) качество результата образования в целом.

В современных условиях конкурентной среды в сфере образования значительно возрастают требования к обеспечению гарантии качества подготовки специалистов и удовлетворенности потребителей. Успешная реализация этой комплексной задачи зависит от многих факторов. В первую очередь, — это вовлечение в образовательный процесс ведущих специалистов отрасли, перенесение направления образовательного вектора в область практической подготовки, совмещение современного учебного оборудования с производственной базой предприятий. Поэтому в условиях новых требований общества важной задачей является эффективное

управление университетом. Для удовлетворения потребностей и поступательного развития учебного заведения необходимо использовать специальные средства и методы.

Система управления качеством, сформировавшаяся в Санкт-Петербургском государственном университете водных коммуникаций (СПГУВК), состоит из двух составляющих:

- Мониторинг качества обучения (с точки зрения результата обучения);
- Система менеджмента качества (с точки зрения организации и управления образовательным процессом).

Мониторинг качества результатов обучения наряду с традиционными формами аттестации реализуется посредством регулярного участия вуза в интернет-экзамене, проведения диагностического тестирования первокурсников, использования интернет-тренажеров и АСТ-тестирования для текущей и промежуточной аттестации студентов, внедрения балльно-рейтинговой системы оценивания знаний студентов.

Как показывает опыт передовых российских вузов, внедрение принципов менеджмента качества, как одной из составляющих общего управления университетом, является одним из эффективных средств совершенствования его деятельности. Поэтому еще в 2005 году в СПГУВК была начата

работа по созданию и внедрению в деятельность университета элементов системы менеджмента качества, заложена основа качественно новой системы нормативно-правового обеспечения деятельности университета. Действие системы менеджмента качества (СМК) распространяется на деятельность всего университета в целом, однако в область, подлежащую сертификации, вошли по рекомендации учредителя университета — Федерального агентства морского и речного транспорта эксплуатационные специальности, осуществляющие подготовку и повышение квалификации плавсостава, «Судовождение», «Эксплуатация судового энергетического оборудования», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики».

Система менеджмента качества в СПГУВК представляет собой организованную структуру, объединяющую подразделения и должностных лиц, которые совместными действиями обеспечивают функционирование и развитие СМК подготовки специалистов плавательных специальностей. Деятельность СМК призвана обеспечить гарантированное качество подготовки специалистов в соответствии с национальными образовательными стандартами и международной конвенцией ПДНВ-78/95.

Начало, окончание на стр. 5



«Ксения» означает «странница»

«Балтийский завод» спустил на воду четвертый танкер для БТК

На «Балтийском заводе» спущено на воду завершающее серию из четырех несамоходных нефтеналивных танкеров проекта 2734, построенных по заказу Группы Компаний «Балтийская Топливная Компания» (БТК). Судно получило в переводе с греческого, имя «Ксения», что означает «странница».



Строительство серии было начато в январе 2011 года, в рамках контракта, подписанного в ноябре 2010 года. Заказ на строительство серии танкеров финансируется при участии постоянного партнера БТК — «Банка Санкт-Петербург». Инвестиции в строительство составили порядка 400 млн рублей.

Серия судов спроектирована ООО «Морское инженерное бюро». Танкеры предназначены для перевозки нефтепродуктов с температурой вспышки паров 60 градусов и выше, в том числе требующих подогрева. Район плавания — внутренние водные пути и морские районы для несамоходных грузовых судов, где толщина ледяного льда не превышает 20 см. Все танкеры оборудованы двойным дном и двойными бортами, имеют грузоподъемность 5000 тонн, длину 108,32 м, ширину 16,86 м, высоту борта 4,75 м. Основной метод вождения судна толкание, резервный — буксировка.

Строительство велось под наблюдением Российского Речного Регистра в соответствии с современными стандартами,

правилами и нормами коммерческого судостроения.

«Балтийский завод» выполнил заказ в предусмотренный условиями контракта срок, что позволяет БТК неуклонно следовать своим планам по работе в летнюю навигацию 2012 года на внутренних водных путях России, — отметил генеральный директор ООО «Балтийская Топливная Компания» Станислав Корнеев. — Это одно из направлений, успешно реализуемых нашей компанией в рамках инвестиционной программы, рассчитанной на 2011–2016 годы. Компания планирует продолжить строительство судов данной серии, общее количество достигнет 10 единиц. Ко второму этапу работ компания приступит через год. В рамках программы развития компании подготовлен проект организации перевалки нефтепродуктов на собственных причалах в порту Санкт-Петербург, получены все необходимые лицензии, проведена реновация береговой производственной инфраструктуры».



«Нева-Лидер 2» спущен на воду

«Невский судостроительно-судоремонтный завод» (Шлиссельбург, Ленинградская область) спущен на воду второй сухогруз проекта RSD49 грузоподъемностью до 7 тыс. тонн для ОАО «Северо-Западное пароходство». Как сообщает пресс-служба ОАО «СЗП», судно получило название «Нева-Лидер 2».

Универсальные сухогрузы проекта RSD49 предназначены для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

«По водоизмещению они должны стать самыми большими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала. Теплоход имеет три трюма, длина одного из которых составляет 51 м, что особенно востребовано при перевозках негабаритных грузов», — отмечается в сообщении.

Всего для СЗП планируется построить 12 таких судов: 10 — на Невском судостроительно-судоремонтном заводе (НССЗ), и два — на Астраханском судостроительном заводе «Лотос». При этом достройка головного судна серии ведется на Онежском судостроительном заводе (Петрозаводск) ввиду отсутствия достаточных стапельных мест на НССЗ.

Головное судно спущено на воду в мае 2012 года. Планируется, что оно будет введено в эксплуатацию осенью этого года.

Северо-Западное пароходство — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых,



насыпных и навалочных грузов, буксировкам негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится около 105 грузовых транспортных средств суммарным дедевейтом 350 тыс. тонн, включая 83 судна класса «река-море», 8 барж, 7 буксиров и 7 вспомогательных судов. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет 6 млн тонн.

Пароходство входит в ВВТН — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером ВВТН), консолидирующей также ряд железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона также входит Волжское пароходство, ряд судостроительных и круизных активов.



Священный негабарит

В Нижний Новгород на теплоходе «Окский-71» прибыл колокол «Соборный»

Торжественная встреча колокола «Соборный» состоялась на площади у Александро-Невского кафедрального собора г. Нижнего Новгорода на слиянии Волги и Оки. Как сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе Нижегородской епархии, колокол был отлит на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге.



Перевозка колокола с территории Балтийского завода в Нижний Новгород началась 17 июня 2012 года. На Балтийском заводе был произведен молебен с участием митрополита Нижегородского и Арзамасского.

Весь процесс доставки выполнен силами специалистов ЗАО «Совфрахт-НН», начиная с фрагования судна «Окский-71» и привлечения специализированной техники для организации погрузки. Также были произведены расчеты для правильного расположения и крепления груза.

По приходу судна в Нижний Новгород была произведена разгрузка и доставка колокола на место установки.

На протяжении всей перевозки груз сопровождается специалистами ЗАО «Совфрахт-НН».

Медно-оловянный колокол «Соборный» — это третий по величине «звонящий» колокол в России. Его вес составляет 64 тонны, он был отлит к 400-летию народного ополчения Минина и Пожарского. Его украшают рельефные иконы нижегородских святых — преподобных Серафима Саровского, Макария Желтоводского, благоверных князей Александра Невского и Георгия Всеволодовича, основателя Нижнего Новгорода.



В Санкт-Петербурге появилась спецстоянка для задержания маломерных судов

Пресс-конференция, посвященная вступлению в силу с 1 июля 2012 года нового порядка перемещения, хранения и возврата задержанных транспортных средств и маломерных судов, состоялась в Санкт-Петербурге.

Согласно новому порядку расходы на перемещение и хранение задержанного транспортного средства и маломерного судна возмещаются правонарушителем. Отвечая на вопрос корреспондента «Водного транспорта», председатель Комитета по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга Алексей Бакирей пояснил, что для задержания маломерных судов (в отличие от автотранспорта) существует лишь два основания: управление судном без соответствующих документов, а также управление судном в состоянии алкогольного опьянения.

Однако, несмотря на то, что подобные случаи в Санкт-Петербурге встречаются довольно часто, задержания судов до сих пор не производились из-за отсутствия спецстоянки для МС. Весной 2012 года необходимый объект появился. «Стоянка расположена на Елагином острове у Приморского проспекта, рядом

с базой водного ОМОНа», — пояснил А. Бакирей.

Перемещение маломерного судна на спецстоянку обойдется нарушителям гораздо дороже, чем эвакуация автотранспортных средств, сообщил Иван Болтенков, первый заместитель председателя Комитета по тарифам Санкт-Петербурга, поскольку технологически это более трудоемкая операция. Размер платы составит 20 тыс. руб. за одно задержанное маломерное судно, кроме того, будет оплачиваться и хранение МС из расчета 21 рубль за час нахождения на стоянке для судна длиной до 10 метров, и 41 рубль — для судна длиной от 10 до 20 метров.

Для осуществления задержания и перемещения маломерных судов на специализированную стоянку (управляемую подведомственным Комитету по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга «Агентством внешнего транспорта») будет использоваться специальный буксир, пояснил А. Бакирей.

Кто гарантирует качество образования?

Окончание, начало на стр. 3

СМК выполняет управляющую роль в организации подготовки данных специалистов:

- определяет стратегию и политику, а также связанные с ними цели и требования по качеству образования;
- разрабатывает процедуры, обеспечивающие гарантированное достижение установленных целей;
- постоянно проводит анализ степени достижения указанных требований и целей и при необходимости оперативно вырабатывает корректирующие воздействия на процесс подготовки специалистов;
- планирует развитие системы подготовки специалистов плавательных специальностей в соответствии с меняющимися нормативными документами и реальными процессами в морской отрасли;
- обеспечивает эффективность функционирования системы подготовки специалистов по критерию «результат и использованные ресурсы».

В мае 2012 года СМК университета прошла ресертификацию в Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» и признана соответствующей требованиям международного стандарта ИСО 9001:2008. Это подтверждает то, что система менеджмента качества подготовки специалистов плавательных специальностей поддерживается в действии, развивается в соответствии с прин-

ципом постоянного улучшения, результативна и соответствует требованиям МС ИСО 9001:2008.

Принципами менеджмента качества по ISO 9001:2008, реализуемыми в СПГУВК, являются: лидерство руководства; процессный подход; принятие решений, основанное на фактах; системный подход к менеджменту; постоянное улучшение; взаимовыгодные отношения с поставщиками; вовлечение работников; ориентация на потребителя.

Одним из инструментов реализации этих принципов, в частности, Принятие решений, основанное на фактах; Постоянное улучшение; Ориентация на потребителя является мониторинг удовлетворенности

- организацией образовательного процесса студентов и их родителей,
- уровнем подготовки специалистов со стороны работодателей,
- условиями труда профессорско-преподавательского, учебно-вспомогательного и административно-управленческого персонала вуза.

Процессный подход в вузе, реализуемый системой менеджмента качества университета, формируется не только требованиями государственных образовательных стандартов и требованиями лицензирования и аккредитации, но и регулируется требованиями, ожиданиями и удовлетворенностью потребителей.

Можно говорить о том, что требования и ожидания студентов, работодателей и сотрудников университета являются управляющим воздействием на деятельность университета как образовательной системы, а результаты мониторинга их удовлетворенности — обратной связью (откликом).

Среди различных способов мониторинга удовлетворенности различных групп потребителей можно рассматривать регулярное анкетирование (измерение удовлетворенности), опросы мнения и другие виды социологических обследований.

На протяжении последних шести лет в университете в соответствии с приведенными выше принципами менеджмента качества проводится выяснение мнения потребителей об удовлетворенности получаемых образовательных услуг путем анкетирования выпускников всех специальностей университета. Полученные результаты анкетирования по специальностям, факультетам и университету в целом передаются в ректорат и деканаты факультетов, обсуждаются на Ученом совете и используются руководством университета и факультетов для принятия управленческих решений по различным направлениям деятельности в рамках всего университета и каждого факультета.

Так как анкетирование проводится на протяжении шести лет одной категории опрашиваемых,



то это позволяет проследить изменение значений обследуемых характеристик и говорить о достоверности получаемых результатов. В 2006 г. в опросе приняли участие 610 человек из 732 выпускников (83%), в 2007 г. — 596 человек из 830 выпускников (72%), в 2008 г. — 608 человек из 780 выпускников (78%), в 2010 г. — 557 человек из 730 выпускников (76%), в 2011 г. — 501 человек из 630 выпускников (79%).

Несомненно, что реальное функционирование СМК в вузах начнется тогда, когда у сотрудников и преподавателей придет понимание и осознание того, что СМК это не комплект документации по делопроизводству, а инструмент эффективного управления университетом для реализации учебного процесса на заданном образовательными стандартами уровне. Однако надо понимать, что разработанная, внедренная и сертифицированная СМК сама по себе не обеспечивает устойчивого

успешного функционирования и развития университета без строгого контроля и выделения соответствующих ресурсов (финансовых, материально-технических, информационных, кадровых) со стороны руководства и систематической работы всего коллектива вуза.

Качество образования — многомерное понятие, измерение и улучшение которого носит комплексный характер. Оценка качества освоения знаний студентами, удовлетворенность студентов качеством организации и обеспечения учебного процесса в вузе, удовлетворенность предприятий — потребителей кадров специалистами — выпускниками университета — именно такая интегрированная оценка различных групп (категорий) потребителей дают деятельности вуза наиболее объективную оценку, заставляя руководство вуза принимать эффективные управленческие решения, направленные на неуклонное развитие нашего университета.

СПГУВК: управление карьерой

Отзвенели последние звонки у школьников, завершились защиты дипломных работ у студентов, наступило время выбора – куда пойти учиться или работать. Ежегодно в решении этих вопросов принимают участие не только специалисты приемной комиссии СПГУВК и отдела практик студентов и содействия трудоустройству выпускников, но и все преподаватели Университета водных коммуникаций.

Сегодня на 8 факультетах СПГУВК ведется подготовка по 24 специальностям, 17 направлениям бакалавриата, 2 направлениям магистратуры, отражающими весь спектр жизни судна и все, что с ним связано: от этапа проектирования, строительства, эксплуатации, ремонта до организации всей инфраструктуры порта, логистических процессов и т. д.

Абитуриенты, выбравшие СПГУВК, получают качественную подготовку в сфере водного транспорта. Университет располагает исключительным кадровым потенциалом – около 100 человек имеют ученую степень доктора наук и (или) ученое звание профессора. Кроме того, вуз обладает уникальной учебно-лабораторной и научно-исследовательской базой, в составе которой можно отметить гидротехническую лабораторию им. проф. В.Е. Тимонова, специализированную лабораторию моделирования транспортных процессов и инновационных методов обучения им. проф. А.С. Бутова, учебную лабораторию им. проф. К.В. Гришанина, лабораторию мореход-

ных качеств судов, дизельную лабораторию, учебную лабораторию на факультете портовой техники и электромеханики им. проф. Ю.А. Рейнгольда; учебно-тренажерный центр им. проф. В.И. Зайкова. Помимо этого, для подготовки судоводителей, судомехаников и электромехаников в Университете имеется широкий спектр учебно-тренажерных центров.

Современные образовательные стандарты переносят акцент на практическую подготовку и неразрывные связи с производством. Для эффективного решения этой задачи в Университете специально был создан отдел практик, который обеспечил каждого студента местом прохождения практики на предприятии. За два года были установлены тесные контакты и заключены долгосрочные договоры о практиках более чем с тридцатью организациями. Ежегодно Университетом заключается более 250-ти индивидуальных договоров по запросам предприятий и пожеланиям студентов. Наиболее широкие и тесные контакты по организации практик студентов различных специальностей налажены с пред-

приятиями отрасли. Это ЗАО «Канонерский судоремонтный завод», ГБУ «Волго-Балт», ОАО «Северо-Западное парокорпусное», ОАО «Морской порт Санкт-Петербурга» и другие организации. Специалистам отдела приходится решать вопросы не только по организации и устройству студентов на практику, но и осуществлять психологическую подготовку студентов, которые порой, даже хорошо усвоив теоретические знания, боятся встретиться лицом к лицу с производством, а нередко и занять штатную должность в экипаже судна или на предприятии.

Не только преподаватели вуза, но и выпускники СПГУВК оказывают помощь в формировании и подготовке специалистов высочайшей квалификации. На предприятиях отрасли студенты встречают вчерашние выпускники Университета, многие из которых уже стали заслуженными людьми и известными специалистами, добившись значительных успехов в профессиональной деятельности. Среди них можно отметить Николая Михайловича Вихрова, генерального директора Канонерского судоремонтного

завода, Адама Васильевича Ребковца, генерального директора ЗАО «Ленгипроречтранс», Владимира Константиновича Николаева, руководителя ГБУ «Волго-Балт», Геннадия Иосифовича Айзен, заместителя руководителя ГБУ «Волго-Балт», Феликса Владимировича Кармазинова, генерального директора ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга», Олега Юнусовича Шахмарданова, руководителя ФБУ «Волго-Дон» и многих, многих других.

После окончания Университета выпускникам оказывается поддержка не только на уровне трудоустройства, но и на определенном этапе их карьерного роста. С этой целью отделом практик студентов и содействия трудоустройству выпускников формируется база данных по выпускникам всех специальностей и направлений подготовки. Специалисты отдела проводят мониторинг заявок и запросов работодателей, рассматривая весь спектр предложений от предприятий и организаций. Вектор этой деятельности направлен на формирование профессионального и карьерного роста выпускника. В современных условиях высокая конкуренция на рынке труда и рынке образовательных услуг предъявляют повышенные требования к качеству образования, которое подразумевает не только высококвалифицированный профессорско-преподава-



тельский состав и современное оборудование, но и непрерывное управление образовательным процессом. Повышение качества образования является одной из приоритетных задач деятельности СПГУВК. Мониторинг качества образования Университет уделяет постоянное внимание. Весной этого года после успешного прохождения ресертификационного аудита, Университет получил признание Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» на соответствие требованиям стандарта ISO 9001:2008 в отношении разработки образовательных программ и предоставления образовательных услуг в области высшего и дополнительного профессионального образования по специальностям 180402 «Судоводение», 180403 «Эксплуатация судовых энергетических установок», 180404 «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматизации»; научных исследований и разработок по данным направлениям.



«... Движение внутренней и внешней торговли превосходит уже меру прежних путей сообщения...»



Первое здание ИКИПС.

«Водный транспорт» продолжает публикацию серии статей, посвященных истории развития системы управления водными путями России. Сегодня автор этих работ ректор СПГУВК Сергей Барышников знакомит читателей с кадровой политикой, проводившейся в отрасли в начале XIX века.

Расширение сети водных магистралей и упорядочивание движения судов потребовали изменений в подборе кадров, на которых можно было возложить обязанности по выполнению поставленных задач. Внешний вид специалистов должен был соответствовать новым требованиям моды, и в 1806 году по ведомству водных коммуникаций была установлена новая форма одежды военного образца. Классным чинам ведомства Департамента водных коммуникаций был присвоен темно — синий однобортный мундир.

18 апреля 1809 года император Александр I назначил Главным директором водных коммуникаций принца Георгия Голштейн — Ольденбургского, который был женат на сестре императора Екатерине Павловне. По предложению принца Департамент упразднили и учредили Экспедицию водных коммуникаций с местопребыванием в городе Твери. 30 августа 1809 года Экспедицию водных коммуникаций объединили с Экспедицией устройства дорог.

20 ноября 1809 года по инициативе известных государственных деятелей России, М. М. Сперан-

и сухопутными путями. Управление водными и сухопутными сообщениями возлагалось на Главного директора путей сообщения. При нем создавался Совет в составе Главного директора и трех советников, которые одновременно являлись генерал-инспекторами. Местом пребывания Главного директора и Совета был определен город Тверь. При Главном директоре образовали Экспедицию водных и сухопутных сообщений. Экспедиция состояла из трех разрядов. Первый разряд ведал водными сообщениями, второй — сухопутными, третий — торговыми портами, Все внутренние водные и сухопутные сообщения разделили на 10 округов, во главе которых стояли окружные начальники. Ранее всех начал функционировать 1 округ путей сообщения. В него вошла система верхней Волги, трасса Вышневолоцкого пути,

бассейны озера Ильмень, Невы, Луги, Наровы, Ладожского озера. В основном водные пути проходили по территориям Тверской, Новгородской и Петербургской губерний.

Корпус инженеров, находився «на положении воинском» и предназначался для руководства строительством дорог, мостов, гидротехнических и других инженерных сооружений.

Корпус состоял из генерал-инспекторов, окружных начальников 15 управляющих — директоров, 20 директоров — производителей работ, 30 инженеров 1-го класса, 45 инженеров 2-го класса и 70 инженеров 3-го класса. Генерал-инспекторы и окружные начальники должны были быть в генеральских чинах, а остальные — в офицерских. При Корпусе для успешного производства работ учреждалась мастерская бригада, а «для судоход-

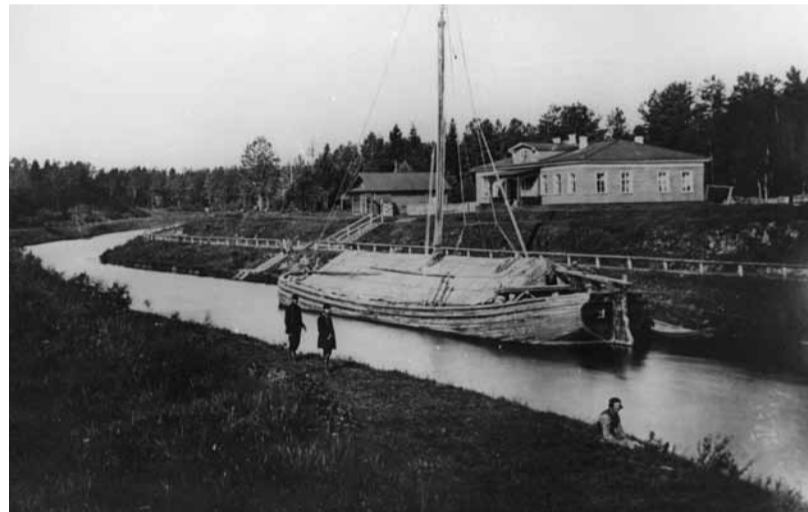


Августин Бетанкур.

ститута числились в чине портупей-прапорщиков. После окончания второго курса студентам института присваивалось звание прапорщика, после третьего — подпоручика. Все, кто окончил четырехгодичный курс обучения в институте, получали звание инженера путей сообщения — поручика.

Первым испытанием для воспитанников Института стала война 1812 года. В самом начале боевых действий 16 человек, только что выдержавших экзамен на звание подпоручика, отправляют в Первую Западную армию Барклая де Толли. В распоряжение директора военных сообщений, в действующую армию командируют пять штабных офицеров, 7 обер-офицеров из Корпуса путей сообщения. Известно, что эти инженеры-путейцы принимали участие почти во всех крупных сражениях 1812–1815 годов.

Тем временем жизнь Института



ства и полицейского надзора, как по водным, так и по сухопутным сообщениям — ... полицейская команда».

Для подготовки инженеров Корпуса в Санкт-Петербурге создали Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Первым руководителем Института (должность имела название «инспектор Института») стал генерал-лейтенант Августин Августинovich Бетанкур, принятый на русскую службу 30 ноября 1808 года.

Приезд такого талантливого человека, каким являлся Бетанкур, был большой удачей для России. Будучи одним из авторов проекта Манифеста о преобразовании Института Корпуса инженеров путей сообщения, Бетанкур использовал все самое лучшее, что было создано к тому времени в системе высшего технического образования. Один из параграфов составленного им документа «Распределение курсов учения в Институте путей сообщения» гласил: «Цель института — снабдить Россию инженерами, которые, прямо по выходе из него, могли бы быть назначаемы к производству всяких работ в Империи». Введенная Бетанкуром программа обучения основывалась на сочетании фундаментальной, общеинженерной и специальной подготовки. Это позволяло

выпускникам института проектировать и создавать широкий спектр инженерных объектов без последующего доучивания и переквалификации. Бетанкур совершил несколько поездок по России, ознакомился вочью транспортными проблемами и еще не раз мог убедиться в недостатке специалистов по строительству дорог. 1 ноября 1810 года состоялось торжественное открытие Института Корпуса инженеров путей сообщения, а 3 ноября в нем начались занятия.

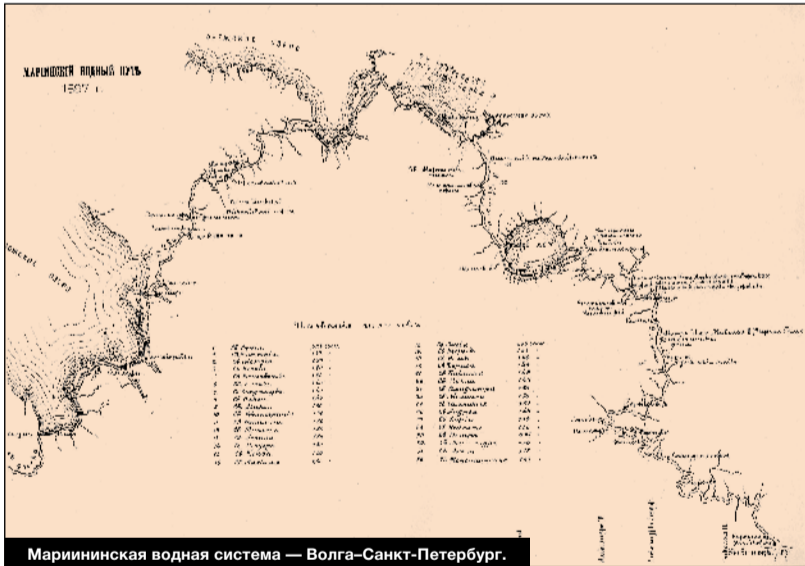
Корпус и Институт находились на военном положении, но в составе ведомства путей сообщения, а не военного министерства. Инженеры Корпуса, в их числе и ученые Института, имели военные чины и носили военные мундиры. Более половины преподавательского состава Института были иностранцы, в основном французские специалисты, по тем или иным причинам покинувшие родину, что накладывало на стиль учебного заведения французский отпечаток. Большинство молодых людей, обучающихся в Институте, принадлежало к самым лучшим дворянским русским и иностранным фамилиям. Для поддержания престижа учебного заведения в первое время воспитанникам было разрешено носить офицерские мундиры, но без эполет.

Младшие воспитанники ин-



Герб Бетанкуров.

и Корпуса инженеров путей сообщения имела обычное течение: набирались очередные курсы учащихся, обновлялся преподавательский состав, так как некоторые воспитанники Института, пользуясь полученными военными званиями, по окончании учебы переходили на службу в другие ведомства или в армию. Но были случаи когда, получив образование в военном учебном заведении и боевое крещение в боях люди, стремились получить звание инженера путей сообщения. 23 августа 1814 года император Александр своим Указом ввел Главного директора путей сообщения в состав Комитета министров России.

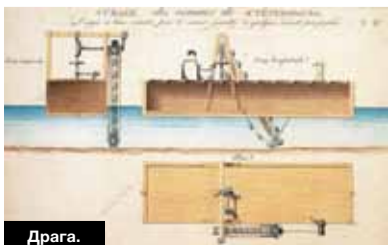


Мариинская водная система — Волга—Санкт-Петербург.

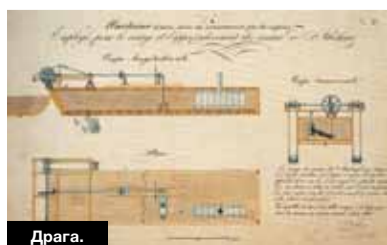
ского и Н. П. Румянцева, вместо Департамента водных коммуникаций и Экспедиции устройства дорог были образованы Главное управление водными и сухопутными путями сообщения, Корпус и Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Закону предшествовал Манифест, в котором говорилось, что «устройство многочисленных и удобных сообщений в государстве, толико обширном и обилующем столь различными произведениями, составляет одну из важнейших частей управления, и с течением времени опытом удостоверяется,

что распространение земледелия и промышленности, возрастающее население столицы и движение внутренней и внешней торговли превосходит уже меру прежних путей сообщения, мы признали нужным доставить части сей все расширение, какое может быть ей свойственно по пространству Империи, по обилию ее произведений и по соревнованию промышленности».

В соответствии с «Учреждением об управлении водными и сухопутными сообщениями» в России была установлена следующая структура управления водными



Драга.



Драга.



Устойво для чистки акватории Кронштадта.



Папровая землечерпалка.



Новый кадровый призыв

Для отраслевых учебных заведений начался горячий сезон — очередной набор курсантов. При повсеместной нехватке флотских кадров высшие и средние отраслевые учебные заведения остаются основным поставщиком молодых специалистов. «Водный транспорт» посчитал, сколько молодых специалистов потенциально придет на флот в ближайшие 3–5 лет.

В донской столице подготовку специалистов речного и морского транспорта осуществляют Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта, Ростовский филиал Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ) и Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиал ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова.

КОГО ГОТОВИМ

Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта осуществляет подготовку по специальностям среднего профессионального образования (СПО): «Судовождение» и «Право и организация социального обеспечения». Учебное заведение также готовит специалистов по программе начального профессионального образования (НПО) «Матрос». Выпускники колледжа могут продолжить обучение на базе Нижегородской академии водного транспорта. Соответствующий договор заключен колледжем с академией, что обеспечивает систему многоуровневого непрерывного профессионального образования.

В прошлом году колледж открыл заочное отделение, где осуществляет подготовку по тем же специальностям СПО. Срок обучения на заочном отделении на базе 11 классов составляет 3 года 10 месяцев по специальности «Судовождение» и 2 года 10 месяцев по специальности «Право и организация социального обеспечения».

Ростовский филиал МГАВТ включает четыре факультета: судоводительский, судомеханический, электромеханический, факультет заочного и дополнительного образования. Учебное заведение работает по программам высшего и среднего образования, предлагает очную и заочную формы обучения. В частности, среднее профессиональное образование как в очной, так и в заочной форме можно получить по специальности: «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики». По специальности СПО срок обучения по очной форме для поступивших в филиал на базе основного общего образования (9 классов) составляет 3 года 10 месяцев, на базе среднего (полного) общего образования (11 классов) — 2 года 10 месяцев.

Начало, окончание на стр. 4

Навигация в разгаре

Июль – пик навигации на внутренних водных путях России и время подведения полугодовых итогов работы.

Несмотря на чрезвычайно сложную ледовую обстановку в Таганрогском заливе и Азовском море, повлекшую длительные вынужденные простои судов во льдах и многомиллионные потери судовладельцев, морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог показали положительную динамику в период с января по июнь 2012 года.

Так, общий грузооборот порта Ростов по итогам 6 месяцев 2012 года составил 4 млн 75 тыс. тонн различных грузов, что на 39% превышает аналогичный показатель прошлого года. Судоборот морского порта за отчетный период также вырос: капитания зарегистрировала 2412 приходов и 2515 отходов судов с января по июнь 2012 года. За аналогичный период 2011 года было зарегистрировано 2049 приходов и 2102 отхода судов.

«Увеличение грузооборота связано с увеличением количества судов с грузом, следующих на выгрузку в порт Ростов-на-Дону, и увеличением количества отгружаемых грузов: пшеницы, шрота подсолнечного, ячменя, печного топлива, — пояснил ка-

питан порта Павел Захарченко. — Кроме того, рост связан с началом транзитной навигации и с увеличением судозаходов почти на 40% как с моря, так и ВВП».

По итогам июня грузооборот и судоборот порта Ростов также демонстрируют положительную динамику. Общий грузооборот порта в июне 2012 года вырос на 56% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 1 млн 132 тыс. тонн грузов. При этом увеличилась как погрузка (+49%, 877 тыс. тонн грузов), так и выгрузка (+83%, 256 тыс. тонн грузов) порта.

В администрации морского порта Ростов-на-Дону отметили, что в номенклатуре грузов преобладали пшеница, кукуруза, шрот подсолнечный, ячмень, уголь, сера, мазут, печное топливо, цемент, нефть и полевой шпат.

Капитания зарегистрировала в июне 2012 года 810 приходов и 820 отходов судов против 678 приходов и 678 отходов годом ранее.

Грузооборот морского порта Азов в первом полугодии 2012 года увеличился на 34% по сравнению с аналогичным

показателем 2011 года и составил 3 млн 733 тыс. тонн. При этом наибольший рост (+64%) показал экспорт, который был равен 1 млн 718 тыс. тонн. Импорт составил 389 тыс. тонн, что на 12% больше аналогичного показателя первого полугодия 2011 года. Транзит увеличился на 18% по сравнению с прошлогодним аналогичным показателем и по итогам отчетного периода составил 1 млн 626 тыс. тонн.

В капитании отметили, что в номенклатуре грузов по итогам 6 месяцев 2012 года преобладают зерновые, стройматериалы, нефтепродукты и уголь. Для сравнения в прошлом году в числе лидирующих грузов были уголь, цемент и нефтепродукты.

Судоборот порта в первом полугодии 2012 года также увеличился: за отчетный период администрацией морского порта Азов было зарегистрировано 1519 приходов и 1529 отходов судов против 1183 приходов и 1192 отходов годом ранее.

Июньские показатели 2012 года также увеличились по сравнению с прошлогодними. Так, общий грузооборот порта Азов в июне этого года составил 1 млн 219 тыс. тонн различных грузов (+27%), экспорт — 440 тыс. тонн (+72%), транзит — 679 тыс. тонн (+12%).

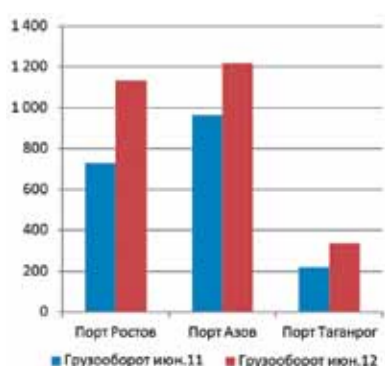
Импорт остался на уровне прошлого июня и составил 101 тыс. тонн грузов. В прошедшем месяце капитания порта Азов зарегистрировала 498 приходов и 501 отход судов против 423 приходов и 419 отходов год назад.

«Рост грузооборота и судоборота связан с увеличением экспорта зерновых и угля, а также с уменьшением времени обработки судов стивидорными компаниями и государственными контрольными органами», — пояснил капитан порта Азов Владимир Брагин.

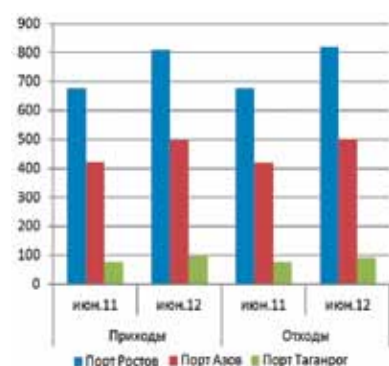
Морской порт Таганрог по итогам первого полугодия 2012 года демонстрирует скромный рост грузооборота на 2% — 1 млн 437 тыс. тонн грузов. Администрация порта зарегистрировала 430 приходов и 433 отхода судов за период январь-июнь 2012 года. Для сравнения: годом ранее было зарегистрировано 405 приходов и 407 отходов судов.

В июне 2012 года общий грузооборот морского порта составил 335 тыс. тонн, что на 53% больше аналогичного показателя июня 2011 года. Заметно вырос и судоборот: за отчетный период было зарегистрировано 95 приходов и 92 отхода судов против 77 приходов и 77 отходов судов в июне 2011 года.

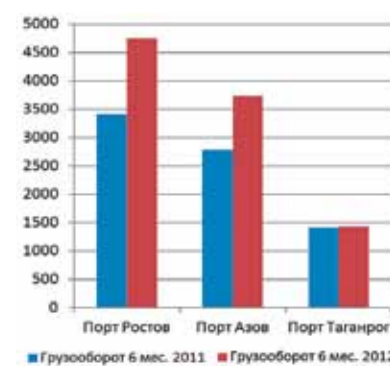
ГРУЗОБОРОТ



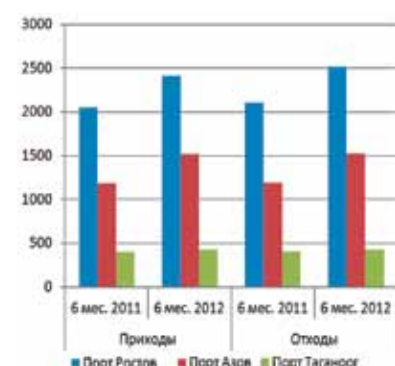
СУДОБОРОТ



ГРУЗОБОРОТ



СУДОБОРОТ





Новый кадровый призыв

Окончание, начало на стр. 3

В заочной форме филиал реализует программы среднего образования по специальностям «Эксплуатация внутренних водных путей» и «Экономика и бухгалтерский учет».

Высшее профессиональное образование Ростовский филиал МГАВТ предлагает получить заочно по специальностям: судовождение, эксплуатация судовых энергетических установок, эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики, экономика.

Институт водного транспорта имени Г. Я. Седова осуществляет образовательную деятельность по программам СПО и ВПО. Среднее профессиональное образование курсанты получают по специальностям «Судовождение» и «Эксплуатация судовых энергетических установок», причем есть очное и заочное отделения.

Ученым советом Государственного морского университета им. адмирала Ушакова принято решение об открытии с 1 сентября 2012 года в ИВТ им. Г. Я. Седова новых специальностей и направлений подготовки на базе ВПО: «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства» и «Технология транспортных процессов».

ЯЗЫКОМ ЦИФР

Ростовский колледж водного транспорта планирует набрать в этом году 150 курсантов очного

отделения на бюджетной основе, в том числе по программам СПО на специальность «Судовождение» — 75 человек, на специальности «Эксплуатация судовых энергетических установок» и «Право и организация социального обеспечения» — по 25 человек. Отделение НПО располагает 25 бюджетными местами. Обучение на заочном отделении по большей части платное: из 45 мест более половины (25) коммерческие.

Ростовский филиал МГАВТ в 2012 году планирует набрать на очное отделение 226 курсантов для обучения на бюджетной основе и 55 — на коммерческой основе. Из 226 бюджетных мест 76 приходится на судоводительский факультет, 90 — на судомеханический, 60 — на электромеханический. «В прошлом году самый высокий конкурс был на судоводительский факультет — 3 человека на место. На судомеханический и электромеханический факультеты претендовали 2 человека на место», — отметил директор филиала Сергей Кравцов.

В Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова на очную форму обучения в 2012 году планируется набрать 265 курсантов. На базе основного общего образования выделено 145 бюджетных и 60 коммерческих мест. Из них по специальности «Морское судовождение» — 30 бюджетных и 30 коммерческих, по специальности «Судовождение и эксплуатация технического флота» — 60 бюджетных мест, по специальности «Эксплуатация судовых энергетических уста-

новок» — 55 бюджетных мест, по специальности «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» — 30 коммерческих мест.

Еще 60 курсантов со средним (полным) общим образованием могут поступить в ИВТ им. Седова только на коммерческой основе.

ДОВЕСОК К ОБРАЗОВАНИЮ

Для многих курсантов большую роль играют дополнительные условия учебы, которые делают более приятным путь к знаниям. Такими приятными бонусами становятся бесплатно выдаваемая форма, питание и предоставление общежития курсантам. Во всех флотских учебных заведениях Ростова-на-Дону введена собственная форма. «Колледж водного транспорта предоставляет бесплатно питание курсантам, обучающимся по программе среднего образования, и платно — обучающимся по программам СПО», — сообщили корреспонденту «Водного транспорта» в образовательном учреждении. Ростовский филиал МГАВТ предоставляет своим курсантам как питание, так и проживание в общежитии для иногородних.

ПРАКТИЧЕСКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

Договоры о сотрудничестве с региональными предприятиями водного транспорта значимы для курсантов, поскольку дают возможность закрепить полученные теоретические знания на практике. По словам Сергея Кравцова, у Ростовского филиала

МГАВТ заключен 21 договор о социальном партнерстве с судоходными компаниями, среди которых «Донречфлот» и «Палмали».

В Ростовском-на-Дону колледже водного транспорта отметили, что спрос на выпускников растет с каждым годом. Учебное заведение сотрудничает с компаниями «Донинтурфлот», «Донречфлот», «Кадр», «Астон», «Бора», «Алброс Дон», «Донмастер» и другими.

ПОЛЕЗНОЕ ДОПОЛНЕНИЕ

Помимо первичной подготовки специалистов водного транспорта, зачастую отраслевые учебные заведения осуществляют переподготовку, предоставляют услуги повышения квалификации и дополнительной тренажерной подготовки. Так, на базе Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта работают краткосрочные курсы подготовки, переподготовки и повышения квалификации для флотских специалистов. Примечательно, что помимо профильных специальностей водного транспорта в учебном заведении функционируют курсы «Водитель категории «В».

На факультете заочного и дополнительного образования Ростовского филиала МГАВТ осуществляется повышение квалификации командного состава судов внутреннего плавания и работников береговых предприятий. В частности, на базе морского учебно-тренажерного центра реализуется около 20 программ тренажерной подготовки плавосаства морских и речных судов с выдачей международных

сертификатов.

Несложный подсчет показывает, что в планах отраслевых учебных заведений Ростова-на-Дону набрать в 2012 году 741 курсанта для обучения по программам начального, среднего и высшего профессионального образования. Таким образом, через 3–5 лет рынок получит 741 специалиста. Между тем директор по персоналу судоходной компании «Донречфлот» Вячеслав Ширококов отмечает, ссылаясь на официальную статистику, что только 63% выпускников флотских вузов остаются работать на флоте, остальные находят работу на берегу. При таком раскладе на флот придут лишь 467 специалистов. Сколько из них будут работать на внутренней водном транспорте и судах заграничного плавания под флагом Российской Федерации, сегодня сказать сложно. Квалифицированные флотские кадры пользуются повышенным спросом по всему миру в связи с глобальным дефицитом специалистов. Более высокие зарплаты, возможность работать на новых, высокотехнологичных судах и другие привлекательные условия зачастую определяют решение выпускников российских вузов и ссузов уйти работать на флот иностранных государств. Чтобы переломить ситуацию, нужны как меры со стороны государства, так и изменение кадровой политики самих предприятий. Еще есть несколько лет, чтобы трудоустроить и сохранить в России хотя бы тех специалистов, которые только поступают в профильные учебные заведения.

Диплом для безопасности

Приказ «Об утверждении положения о дипломировании членов экипажа морских судов», проект которого разрабатывался на протяжении трех лет, был подписан экс-министром транспорта РФ Игорем Левитиным 15 марта 2012 года и зарегистрирован Министерством юстиции России 4 июня 2012 года. Об этом сообщается на официальном сайте Минтранса.

Таким образом, ситуация с дипломированием членов экипажа морских судов становится все более определенной. Напомним, о проекте положения стало известно еще в 2009 году: государство всерьез озаботилось вопросами безопасности на судах, появились предложения по ужесточению требований к уровню образования моряков.

В 2010 году на Дипломатической конференции Сторон Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ-78) в городе Манила (Филиппины) были приняты поправки к ПДНВ-78 и Кодексу по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты, согласно которым требования к теоретической подготовке и одобренному стажу плавания членов экипажей морских судов были ужесточены. «В Конвенции ПДНВ-78 для лиц командного состава уровня управления введены новые компетенции, знания и умения, предусматривающие различные виды подготовки, вызванные внедрением на современных судах новых технологий и сложного современного оборудования», — сообщает

в официальном письме директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Константин Пальников, разъясняя проект приказа Министерства транспорта РФ «Об утверждении положения о дипломировании членов экипажей морских судов».

По словам разработчиков документа, основные цели положения — обеспечить подготовку квалифицированных морских кадров, поддержать высокий профессиональный уровень действующих членов экипажей морских судов, способствовать востребованности высших учебных заведений, что в совокупности позволит обеспечить должный уровень безопасности на судах. Такие меры стали необходимостью, поскольку основной причиной большинства аварийных ситуаций на флоте является пресловутый человеческий фактор.

Однако Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) встретил Положение враждебно. РПСМ посчитал оскорбительными сомнения в компетенции российских моряков и отметил, что россияне входят в десятку самых востребованных моряков в мире. По мнению

профсоюза, положение о дипломировании содержит спорные пункты, нарушающие права моряков и препятствующие их трудовой деятельности. В частности, речь идет о 35–38-м пунктах Положения, согласно которым командные должности на флоте смогут занимать только специалисты с высшим образованием. Такое ограничение, по мнению профсоюза, противоречит как Манильской конвенции, так и реальной практике. РПСМ говорит о том, что диплом вуза не является показателем подготовки моряка, что только личный опыт и практика могут стать залогом профессионализма.

Согласно пункту 85 Положения, при приеме документов для выдачи дипломов лицам, поступившим на учебу в морские образовательные учреждения до 1 июля 2013 г., разрешается взамен документа о высшем профессиональном образовании предъявлять документ о среднем профессиональном образовании по соответствующей специальности. В дальнейшем требование о наличии высшего профессионального образования для получения дипломов капитанов, старших помощников капитанов, старших

механиков, вторых механиков и старших электромехаников будет действовать только при первоначальной выдаче указанных дипломов. Лица со средним профессиональным образованием, имеющие в настоящее время действующие рабочие дипломы капитанов, старших помощников капитанов, старших механиков, вторых механиков и старших электромехаников, как и получившие их до 1 июля 2013 г., смогут продлевать дипломы без предъявления документа о высшем профессиональном образовании.

Для выпускников средних морских учебных заведений в Положении предусмотрена возможность для работы на судах в дальнейшем плавании в должностях вахтенных помощников капитана, вахтенных механиков, электромехаников, рефмехаников второй и третьей категории и радиоэлектроников второго класса на морских судах без ограничений по тоннажу и мощности главной двигательной установки и старших и вторых механиков на судах с мощностью главной двигательной установки до 3000 кВт, а также занятия должностей комсостава в прибрежном плавании без ограничений, вплоть до капитана и старшего механика.

Другой спорный вопрос — это регулярное подтверждение квалификации специалистов. Продление срока рабочих дипломов раз в пять лет, которое раньше отнимало у моряков много времени, сил и средств, в соответствии с принятым положением

становится еще более затруднительным. Согласно положению, время переподготовки может увеличиться за 8–9 недель, а заплатить за это моряку придется до 50 тыс. руб.

РПСМ развернул масштабную кампанию против принятия проекта, которая заключалась в широком освещении проблемы в СМИ, обращениях в Минтранс России, к Президенту и премьер-министру России, сборе подписей моряков, в участии во встречах с разработчиками проекта, подключении судоходных компаний и т. п.

Однако требование профсоюзов по упрощению процедуры переподготовки также можно назвать спорным, поскольку обучению и переподготовке моряков по вопросам безопасности уделяется большое внимание в Манильской конвенции. Курсы по обеспечению безопасности становятся все более актуальными в связи с ростом аварийности на флоте.

По мнению начальника Морского учебно-тренажерного центра Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова Сергея Айзинова, профсоюзам стоит задуматься о финансировании переподготовки по примеру морских профсоюзов США, обустроивших на свои средства современные тренажерные центры. «Понятно, что профсоюзы пекутся о затратах моряков на обучение, но, к сожалению, безопасность требует вложения средств. Она никогда не бывает рентабельной», — отметил Айзинов.



Ледокольную проводку ГОТОВЬ С ЛЕТА

Прошедшая аномальная зима заставила пересмотреть систему управления ледокольным флотом в Азовском море. Планируется внедрить в регионе положительный опыт организации ледокольных проводок в Финском заливе, а также ввести систему оперативного мониторинга погодных условий и движения льдов. Об итогах ледовой кампании 2011-2012 года и запланированных нововведениях в Азово-Донском бассейне в рамках Совета Росморречфлота рассказал капитан морского порта Ростов-на-Дону Павел Захарченко:

— Зимняя навигация в Азовском море началась сравнительно поздно. Резкое похолодание во второй декаде января 2012 года стало причиной интенсивного льдообразования, и в течение нескольких дней сначала покрылся льдом Таганрогский залив, а потом все Азовское море. К началу февраля в акватории Азовского моря сложились аномальные для данного региона ледовые условия. Возникла необходимость осуществления ледокольной проводки.

На эффективность ледокольных проводок, которые и так были затруднены погодными условиями, оказал влияние ряд факторов, которые в дальнейшем для обеспечения безопасной и бесперебойной работы портов нельзя не учитывать.

Один из таких факторов — это особенность судоходства в Азовском море. Когда ледокольные проводки осуществляются только в светлое время суток, а выведен-

ные на чистую воду суда вставляли в очередь в ожидании прохода Керченского пролива — это угрожало судам повторно оказаться в ледовом плену.

Второй немаловажный фактор — это бездействие капитанов ряда судов, пренебрежение хорошей морской практикой и рекомендациями диспетчерских служб Азовского моря. Многие капитаны не смогли до периода наступления льдообразования обеспечить безопасное укрытие своим судам.

Так например, в прошедшую навигацию, находясь в районе косы Должанской и вовремя не укрывшись, несколько судов попали в ледовый плен. За 1–2 дня они полностью вмерзли в лед и были в дальнейшем отнесены в западную часть Азовского моря. В то же время большая часть судов, находившихся в этом районе, смогла укрыться за косой Елены и благополучно дождаться

возвращения ледокола, чтобы пройти в порт.

Хочется отметить, что капитаны, суда которых не попали в ледовый плен, имели большой опыт плавания в Азовском море в зимних условиях. В этой связи хочется отметить работу судоходных компаний «Донречфлот», «Альброс», «Палмали».

Стоит отметить, что некоторые судовладельцы направляли свои суда в тяжелый район плавания с неоправданно малым судовым запасом, что, в свою очередь, также повлияло на эффективность осуществления ледокольных проводок.

Еще одна проблема, которую хочется отметить — это конструктивная особенность некоторых судов типа река-море. Некоторые суда не имеют достаточно прочного набора корпуса, позволяющего осуществлять безопасное мореплавание в сложных ледовых условиях.

В ходе ледовой кампании рас-

поржением Росморречфлота работа бассейновой комиссии по организации и обеспечению ледокольной проводки судов в российские порты Азовского моря была перенесена в Ростов-на-Дону, где сосредоточено большинство торговых мощностей и судовладельцев региона. Управление ледоколами начало осуществляться из единого центра, благодаря чему удалось стабилизировать обстановку и обеспечить более ритмичное движение судов.

За период осуществления ледокольных проводок прошедшей зимой ледоколами ФГУП «Росморпорт» в Азовском море проведено на вход в российские порты 405 судов, на выход — 355 судов.

Учитывая опыт прошедшей ледовой навигации, для обеспечения безопасности и эффективности ледовых проводок в Азовском море планируется выполнить ряд мероприятий;

в том числе, создать в Ростов-на-Дону бассейновую комиссию, которая начнет работать с объявления периода ледокольной проводки судов в первом порту бассейна. Наделить бассейновую комиссию полномочиями по управлению всеми имеющимися в бассейне ледоколами. Создать при бассейновой комиссии единый ситуационный центр для оперативной работы.

До начала периода ледовой навигации провести региональное организационное совещание с участием АСК и судовладельцев, намеревающихся осуществлять плавание в зимний период, с целью единого понимания организации ледокольных проводок.

Четко определить источники, сроки и форму поступления информации, необходимой для принятия решений о формировании каравана.

Определить алгоритм подачи заявок на ледокольную проводку капитанами портов на основе заявок стивидорных компаний.

На период зимней навигации ввести разрешительный порядок прохода Керченского пролива и движения судов по Азовскому морю.

Согласовать с капитаном порта Керчь возможность установления безоцманского прохода каравана под проводкой ледокола в случае угрозы блокирования судов в Азовском море.

Оснастить ледоколы современными спутниковыми системами связи.

ФЛОТ ПОД КОНТРОЛЕМ

После крушения теплохода «Булгария» на Куйбышевском водохранилище, в результате которого погибло 122 человека, прошел год. Возможно ли на Дону повторение этой страшной трагедии и как сегодня в нашем регионе осуществляется контроль за состоянием флота и объектов инфраструктуры водного транспорта, корреспонденту «Водного транспорта» рассказали в Южном управлении государственного морского и речного надзора Ространснадзора.

В первом квартале 2012 года Южным управлением надзорной организации было проведено 33 проверки хозяйствующих субъектов транспортного комплекса, в том числе 36 осмотров судов. В ходе проверок нарушения выявлены в 10 организациях.

Начальник управления Александр Андрусенко считает, что Ространснадзор не имеет права допустить даже малейшего шанса повторения трагедии с «Булгарией» в Азово-Донском бассейне, поэтому надзор здесь организован достаточно строго. «На следующий же день после крушения на Куйбышевском водохранилище Южное управление совместно с Азово-Донской транспортной прокуратурой провело проверку аналогичного пассажирского теплохода того же года выпуска «Анатолий Папанов». На судне не было выявлено серьезных нарушений. Так, на «Анатолии Папанове» не было проблем ни с экипажем, ни со спасатель-

ными жилетами, ни с дипломами и другими документами. Год постройки не всегда определяет состояние судна, важно, как оно эксплуатируется. А это зависит от ответственности руководства компании-судовладельца и экипажа. Нужна четкая картина реального положения дел и кропотливый ежедневный контроль. И эти задачи мы выполняем в по-

«Дельфин», принадлежащим МОУ ДОО «Дворец творчества детей и молодежи». Капитан судна ночью перевозил 26 человек, в том числе 24 детей, хотя по документам имел право взять на борт не более 12 человек. В этом году история с «Дельфином» получила продолжение. «Во время проверки всех судов при вводе в эксплуатацию было

чекским последствиям, тем более на судне, которое перевозит детей. Ситуация усугубляется тем, что это же судно в прошлом году стало ярким примером безответственности. К таким судоводителям будут приниматься самые жесткие меры», — подчеркнул Александр Андрусенко.

В Южном УГМРН отметили, что практически не изменились штрафы, которые обещали повысить после трагедии на Волге. Кроме того, в плановом порядке сокращается численность штата надзорного органа.

«Основная проблема состоит в том, что и судовладельцы, и бизнес должны понимать свою ответственность, заботиться о безопасности пассажиров и экипажа», — добавил начальник Южного управления государственного морского и речного надзора Ространснадзора.

Напомним, в число поднадзорных Южному УГМРН хозяйствующих субъектов входят 56 организаций-судовладельцев на морском транспорте, 230 организаций-судовладельцев на ВВТ, 46 организаций, эксплуатирующих морские судоходные и портовые гидросооружения, и 375 организаций, эксплуатирующих речные судоходные и портовые гидросооружения на ВВТ, 10 лоцманских организаций, АМП, 2 ГБУВПис, 5 речных портов, 4 учебно-тренажерных центра и 4 отраслевых учебных заведения.

На начало текущего года обнаружено 25 неустраненных нарушений, 8 нарушений из выявленных в предыдущем году были устранены. Из выявленных в первом квартале 2012 года устранены 11 нарушений. Предписания по результатам проверок выданы 18 хозяйствующим субъектам, в том числе 9 судовладельческим организациям, 3 организациям, эксплуатирующим ГТС и СГТС, а также 6 предписаний в результате осмотра судов. По данным ГМРН Ространснадзора, в первом квартале исполнено 9 предписаний. В связи с грубыми нарушениями приостановлено движение трех плавсредств. К первому июля проверено уже 521 судно, 88 юридических лиц.

стоянном взаимодействии с Южной транспортной прокуратурой», — рассказал А. Андрусенко.

Наряду с положительными примерами в практике Южного УГМРН встречаются и случаи серьезных нарушений правил КВВТ и КТМ. Так, в прошлом году большой общественный резонанс вызвала история с теплоходом

проверено и это судно. В результате выявили серьезные нарушения требований пожарной безопасности на этом катере. Например, на судне находилась газобаллонная установка. Для того чтобы произошел настоящий большой пожар, маленького баллона вполне достаточно, это может привести к катастрофи-

Новые ставки портовых сборов

Изменения в ставки портовых сборов и правила их применения в России вступили в силу 12 июня 2012 года. Это следует из норм законодательства, в соответствии с которыми приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ) вступает в силу по истечении 10 дней после его опубликования.

В соответствии с приказом были проиндексированы ставки портовых сборов для судов в заграничии и каботаже в среднем на 5% во всех морских портах Российской Федерации, за исключением морских портов Азов, Архангельск, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Ростов-на-Дону, а также морских портов Чукотки.

Существенное изменение — сокращение сроков взимания ледокольного сбора в морских портах Азов и Ростов-на-Дону на 26 дней. «Ранее ледокольный сбор взимался с 1 декабря по 1 апреля, а в настоящее время этот период ощутимо сократился: сбор будет действовать с 11 декабря по 15 марта. Прежде такая практика действовала в регионе в морском порту Таганрог. Судовладельцы, безусловно, приветствуют нововведение. Видимо, сокращение срока взимания ледокольного сбора — это следствие присвоения портам Ростов-на-Дону и Азов статуса морских», — отметил первый заместитель исполнительного директора ОАО «Донречфлот» Юрий Крахотин.

Кроме того, внесены изменения в порядок взимания портовых сборов в морских портах Азов, Архангельск, Астрахань, Выборг, Высоцк, Оля и Ростов-на-Дону.



Экипаж «Сибирского-2118» в новом составе

В разгар навигации в ожидании груза на причале в Усть-Донецком порту стоит теплоход «Сибирский-2118», готовый вот-вот отправиться в Турцию. Воспользовавшись короткой стоянкой, корреспонденты «Водного транспорта» побывали на «Сибирском» и расспросили экипаж о ходе навигации и о жизни на теплоходе.



14 июня команда «Сибирского» встретила нового капитана — Вячеслава Александровича Стихина. Он прибыл на замену штатному капитану, до этого работал на теплоходе «Коралл». На «Сибирском» он не впервые — уже работал здесь по прошлому контракту.

Вячеслав Александрович по образованию инженер, окончил РИСХМ (нынешний ДГТУ). Работал на заводе Ростсельмаш конструктором, рабочим. Когда в 90-х завод остановился, Вячеслав Александрович, от-

учившись в Ростовском речном училище (РРУ, ныне Ростовский филиал МГАВТ), пришел на флот. «Отец-то у меня на флоте всю жизнь работал — в «Волготанкере», «Азово-Донском пароходстве», преподавал в морском училище, в последние годы был лоцманом. Вот и пошел по его стопам», — рассказывает капитан. Вслед за ним — и двадцатидвухлетний сын Владимир, второй штурман «Сибирского». «Вместе на одно судно мы с сыном попали в первый раз, — говорит Стихин. — Он еще

на грузовых судах не работал, вот я и попросил направить его ко мне, научить работать грузовым штурманом. Первый день сегодня вместе».

В скором времени на теплоход придет и новый старпом. Несмотря на уговоры капитана, в Ростове-на-Дону сходит Вячеслав Петрович Хожьялов — опытный, грамотный, талантливый старший помощник. Вячеслав Петрович — выпускник штурманского факультета Бакинского военно-морского училища. Долгое время (с 1974 по 1990 гг.) служил на Черноморском флоте, в Крыму. Был командиром поисково-спасательного корабля, после увольнения работал капитаном морского буксира в Феодосии, а затем ушел в торговый флот. «Захотелось походить подальше», — смеется Вячеслав Петрович. «Вся моя жизнь связана с флотом, — рассказывает он, — сразу после школы уехал из дома, поступил в училище, и с тех пор все время на кораблях, с небольшими перерывами». Попытка Вячеслава Петровича устроиться на берег — не вышло: от сидячей работы заболел, дало знать о себе сердце. Справиться помогли бег по утрам, зарядка. И снова в море! «На берегу на работе сидишь — стул так и давит под лопатки, — улыбается старпом. — А в море выйдешь, вдохнешь морской воздух, покрутишься за работой, и все проходит». С возрастом тяжелее справиться с нагрузками, потому и сходит старпом на берег. Но закалка, привычки — прежние: подъем в четыре утра, даже дома — как на вахту. Ритм жизни сложился крепко.

Несмотря на то, что в команде то и дело появляются новые люди, коллектив живет дружно, обстановка на корабле спокойная. Повар-буфетчик Людмила со вкусной фамилией Лепёшкина говорит: «Ссоры если даже и случаются, то быстро сходят на нет. Все понимают, что несогласия — по мелочам, просто за долгое время вместе, бывает, друг другу надоедаем, сказывается на людях усталость». Людмила родом из Астрахани, окончила Лицей водного транспорта. На флоте работает уже десять лет и признается, что чувствует себя здесь как рыба в воде — ком-



фортней, чем на суше. Готовит с удовольствием и азартом, импровизирует. Самой главной составляющей флотского питания, исходя из опыта работы в мужском коллективе, считает мясо: мясные блюда — на первом месте в меню. Мастерства Людмиле не занимать — до «Сибирского» она работала на рыболовецком судне, где ежедневно кормила команду из 45 человек.

В команде «Сибирского-2118» — 13 человек. Среди них немало молодых. Моторист Кирилл Клименков и матрос Алексей Игнатъев — пока еще совсем новички во флоте. Больше опыта у матросов Сергея Кунева и Дмитрия Ворфоломеева, электромеханика Дениса Бекетова, третьего механика Юрия Мяснянкина. «Толковые ребята, — говорит о них капитан. — На флот сейчас требуются хорошие специалисты, так что если хочешь здесь работать — надо работать. Обидно, когда приходит человек необучаемый: объяснишь ему, а он назавтра уже этого не знает». Слова капитана подтверждает и старший механик Виктор Иванович Ноздрин. «Обучать

молодых непросто, — говорит он, — но если есть желание учиться — гораздо легче. Стараемся, чтобы они почувствовали, какво это — когда что-то сделаешь, и оно заработает, когда знаешь, что своими руками победил железо». Молодежь работает под присмотром более опытных товарищей, среди которых и третий помощник капитана Дмитрий Белый, и второй механик Александр Тепин.

Работы на теплоходе много, и потому отдых всегда долгожданный. Ожидая погрузки, трое суток не спал капитан. Вся команда признается, что в летнюю жару непросто бывает заснуть в матросских каютах. Так что сон остается самым драгоценным и самым популярным видом отдыха на судне. Когда же выдается времени чуть больше — в море, например, — можно собраться всем экипажем на корме, пожарить шашлык, поговорить — о семье, детях и работе. Без этого никак!

Впереди у «Сибирского-2118» путь в Анталию с грузом сульфата аммония. Желаем экипажу счастливого пути и удачи на протяжении всего сезона навигации!



СПРАВКА:

«Сибирский-2118» (судовладелец — ОАО «Донречфлот») — сухогрузный теплоход, предназначенный для перевозки генерального груза. Порт приписки — Таганрог. Длина судна составляет 122 м, ширина — 15,6 м, высота борта — 6 м. Теплоход оснащен двумя силовыми установками суммарной мощностью 1324 кВт. Валовая вместимость судна составляет 3743 т (чистая вместимость — 1122 т). Осадка судна — 3,72 м. Дедвейт судна — 4376 т.

Частица Севастополя в Ростове

Памятник адмиралу Нахимову установлен на территории Ростовского колледжа водного транспорта. Торжественное открытие состоялось 5 июля, в день 210-летия со дня рождения адмирала. Директору колледжа Евгению Сороколату вручен сертификат на хранение памятника.

В торжественном открытии приняли участие заместитель министра общего и профессионального образования Ростовской области Анна Паршина, герой России генерал-полковник Владимир Булгаков, председатель Суворовско-Нахимовского-Кадетского союза Геннадий Титарчук, председатель Ростовского морского собрания Юрий Зеленский, военный комиссар Ростовской области Анатолий Трушин, главы администрации г. Ростова-на-Дону, ветераны флота, студенты и преподаватели Ростовского колледжа водного транспорта.

«С открытием памятника

адмиралу Нахимову в Ростове появилась частица Севастополя, оплота Черноморского флота России», — сказал Юрий Зеленский. Он отметил, что установка памятника — это большая, хорошая коллективная работа, которая сделана в первую очередь для подрастающего поколения. «Молодежь должна воспитываться на таких героях — отважных, славных, которые защищали Родину», — подчеркнул он.

«Установление памятника великому флотоводцу — историческое событие для нашего учебного заведения, — отметил директор колледжа водного транспорта Евгений Сороколат. — И я хочу заверить, что

мы будем продолжать славные традиции адмирала Нахимова и других великих деятелей России».



Награждены лучшие работники транспорта

Распоряжение о присвоении звания «Лучший работник транспорта Дона» в преддверии празднования Дня работников морского и речного флота подписал Губернатор Ростовской области Василий Голубев.

За значительный вклад в обеспечение стабильного функционирования транспортного комплекса Ростовской области почетные звания были присвоены:

Авдееву Петру Михайловичу, старшему инженеру, диспетчеру службы управления движением флота ФБУ «Азово-Донское ГБУВ-ПИС»;

Андрееву Николаю Николаевичу, боцману теплохода «Максим Литвинов» ОАО «Донинтурфлот»;

Крижановскому Георгию Федоровичу, боцману земснаряда «Кубань-2» ФГУП «Росморпорт»;

Левченкову Сергею Леонидовичу, главному энергетнику ОАО «Усть-Донецкий порт»;

Сидорову Анатолию Ивановичу, докеру-механизатору погрузо-перегрузочного комплекса ОАО «Таганрогский морской торговый порт»;

Хоршеву Ивану Ивановичу, помощнику механика по электрооборудованию теплохода «ОТ-1506» ОАО «Донречфлот»;

Обладатели почетных званий получают премии в размере 47 000 рублей за счет средств организаций, в которых они работают.

Будущее Мурманска — российский Абердин

Государственная морская академия имени адмирала С. О. Макарова приняла решение о своем стратегическом развитии на территории г. Мурманска и Мурманской области. О том, почему петербургский вуз пришел в Заполярье, «Водному транспорту» рассказал Сергей Айзинов, начальник Морского учебно-тренажерного центра Государственной морской академии имени адмирала С. О. Макарова.



ПОЧЕМУ МУРМАНСК?

Мурманск всегда являлся стратегическим городом с момента своего основания в 1916 году. По сути, это единственный незамерзающий глубоководный порт страны, ворота в Арктику, ворота в Северную Европу и Северную Атлантику для всех типов транспортных судов, практически без ограничения тоннажа.

В советское время ведущим партнером «Макаровка» стало Мурманское морское пароходство (ММП) — крупнейший судовладелец региона. ММП и сейчас добрый партнер Академии, значительное число командного состава транспортных судов компании, — ее выпускники.

Академия много и плодотворно сотрудничала с организациями Мурманска, связанными с выловом и обработкой биологических ресурсов моря. Такие компании как «Севрыба», Мурманский траловый флот, «Севрыбхолодфлот», «Комплексные системы» еще с 80–90-х гг. прошлого столетия были заказчиками кадров, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в ГМА (тогда еще ЛВИМУ им. адмирала С. О. Макарова).

В свое время шотландский Абердин был британской столицей рыбопромыслового флота, основой экономики города, как и Мурманск в тот же период. Если вы сегодня прилетите в Абердин, то практически не увидите следов этой экономики. Уже в аэропорту вас встретят стенды, плакаты, а на улицах города — билборды с рекламой нефтедобывающей отрасли, которая с середины 70-х годов прошлого столетия перевернула жизнь населения региона, стала базой для его процветания. Книжные лавки завалены как специальной, так и научно-популярной литературой, посвященной вопросам добычи углеводородов и экологических

проблем отрасли. Прямо на центральной улице города можно узнать о том, как получить специальность буровика, записаться на краткосрочные курсы или поступить в любую из колледжей этой направленности.

У Мурманска есть все шансы повторить успех Абердина, и видна потенциальная роль «Макаровка» на этом пути очевидна. Варандейский проект, «Приразломная», «Штокман», «Ямал-СПГ», — все это важнейшие проекты для всей страны, реализация которых невозможна без обеспечения кадровой составляющей.

GO TO SEA

Международная морская организация объявила кампанию, призывающую молодежь получать морские специальности (Go to Sea).

Для России такая кампания также очень актуальна, особенно с учетом демографических проблем. Для Мурманска она имеет особый подтекст. За последние 15–20 лет население Мурманской области сократилось более чем на 30%. При этом рыболовная отрасль испытывала огромные трудности, которые не могли не сказаться на ее кадровом составе. В то же время огромный опыт и профессионализм, полученные за годы развития торгового судоходства и рыболовства в регионе, могут и должны быть использованы в новых, «стыковых» секторах экономики. Имеется в виду развитие арктических проектов по разведке, добыче и транспортировке нефти и газа.

ГМА им. адм. С. О. Макарова в последние годы предпринимает серьезные усилия по привлечению выпускников школ на морские факультеты Академии. В целях набора талантливой молодежи в систему непрерывного морского профессионального образования и подготовки кадров

для транспортных и судоходных компаний Мурманской области на базе гимназии № 1 города Североморска Мурманской области и на базе Мурманской кадетской школы созданы морские специализированные профильные классы. «Мы очень надеемся, что выпускники этих классов придут учиться на судовых механиков, электромехаников, судоводителей и радиоспециалистов в легендарную «Макаровку». А после успешного завершения обучения найдут себе достойное применение на командных должностях во флотах ведущих морских организаций Мурманска».

Для решения этой задачи Академией подписан долгосрочный договор аренды с Администрацией города Мурманска по передаче нежилых помещений общей площадью 2000 кв. м под нужды Мурманского филиала. Таким образом, к сентябрю 2012 года, после завершения основных ремонтных работ, филиал полностью организует свою образовательную деятельность на новой площадке. И нынешние учащиеся



морских специализированных профильных классов смогут учиться на новой площадке ГМА, оснащенной современными техническими средствами обучения.

В ближайшее время планируется расширить спектр программ по рабочим профессиям и программам среднего профессионального образования для удовлетворения кадровых потребностей транспортных предприятий и организаций Мурманской области; совместно с крупнейшими компаниями нефтегазовой отрасли открыть профильные специализированные арктические классы на базе школ и гимназий региона; организовать и открыть подготовку специалистов на базе Мурманского филиала по очной форме обучения с учетом потребностей регионального рынка труда, требований транспортных компаний, расположенных на территории Мурманской области, специфики и опыта Академии.

СОЗДАНИЕ ПОЛНОМАШТАБНОГО УЧЕБНО-ТРЕНАЖЕРНОГО ЦЕНТРА

Новые индустриальные проекты российской экономики,

базирующиеся на освоении и развитии объектов морского континентального шельфа, требуют кадрового потенциала уже сегодня. В течение 2010–2011 годов ГМА провела профессиональную подготовку более чем 300 членов экипажей полупогружных буровых установок (ППБУ) ООО «Газфлот», построенных совместно Выборгским заводом и компанией Samsung. Обучение осуществлялось на базе самого современного в России тренажерного комплекса ГМА им. адм. С. О. Макарова в С.-Петербурге.

В то же время Морской учебно-тренажерный центр Академии расширил свое сотрудничество в области профессиональной подготовки экипажей шаттл-танкеров ОАО «Совкомфлот» типа «Василий Диньков», обслуживающих Варандейский терминал ОАО «Лукойл», и приступил к обучению экипажей морской ледостойкой стационарной платформы «Приразломная» по эвакуации из аварийного вертолета под водой. Анализ такой подготовки, проведенный Академией совместно с заказчиками из ООО «Газфлот» и ООО «Газпромнефть Шельф» показал, что создание альтернативной тренажерной площадки в Мурманске позволит существенно сократить накладные расходы заказчиков. Конеч-



тренажерного центра подготовки специалистов по выживанию на море. В декабре 2011 года центр получил одобрение Росморречфлота и приступил к работе.

Вслед за этим решением Академия вошла в созданные на территории Мурманской области рабочие группы по подготовке персонала для освоения Штокмановского и Приразломного месторождений. В настоящее время проходят процедуру утверждения планы совместных работ с ООО «Газпром добыча шельф» и «Штокман Девелопмент АГ» на 2012–2015 годы. Академия официально поддержала проект ООО «Газпром добыча шельф» по созданию специализированного корпоративного учебного центра в Мурманске и намерена содействовать ему в дальнейшем.

ОАО «Атомфлот» создал совместно с ГМА рабочую группу по формированию новой модели взаимодействия обеих организаций, целью которой станет организация подготовки и переподготовки специалистов для работы на атомных ледоколах и других объектах с ядерными энергетическими установками, а также тренажерная подготовка экипажей по проводке судов в ледовых условиях Арктики.

Проектирование и строительство новой системы управления движением судов в Кандаалакше позволит расширить сотрудничество ГМА и Мурманского филиала ФГУП «Росморпорт» в области подготовки операторов системы управления движением судов (СУДС), повышения квалификации лоцманов и командного состава дизельных ледоколов по проводке судов во льдах.

В Академии понимают, что реализация указанных проектов вряд ли возможна, если не сформировать в Мурманске полномасштабного учебно-тренажерного центра, оснащенного современными техническими средствами обучения — тренажерами, мультимедийными комплексами, средствами дистанционного обучения и видеоконференции, а также подобрать и подготовить высококвалифицированный преподавательский и инструкторский состав. Это понимают и заказчики ГМА. В настоящее время руководством Академии и ее филиала ведутся переговоры с компаниями, которые имеют соответствующий бизнес-интерес в регионе. В «Макаровке» рассчитывают приступить к реализации своих стратегических планов уже во втором квартале 2012 года.



Из Санкт-Петербурга в Архангельск по ВВП прошли первые иностранные яхты

Впервые в летнюю навигацию-2012 по внутренним водным путям России (ВВП) прошли иностранные суда, для которых с 25 мая 2012 года действуют новые правила посещения портов и рек Российской Федерации. Как сообщили «Водному транспорту» в ГБУ «Волго-Балт», 7 иностранных и 2 российские яхты, члены второй Международной экологической парусной регаты Adventure Race 80 degrees («Восьмидесятая параллель»), в ночь с 24 на 25 июня прошли по Неве в сторону Ладожского озера.

Яхты во главе с флагманом — российской яхтой «Петр I» — через Санкт-Петербург направились в Беломорск. В этом году все плавания яхты «Петр I» посвящены памятной дате: столетию трех великих русских полярных экспедиций: Г. Л. Брусилова, В. А. Русанова и Г. Я. Седова.

В проекте «Восьмидесятая параллель»



принимают участие яхтсмены из Германии, Норвегии, Польши, России, США, Финляндии, Франции, Швеции, Эстонии. Среди участников регаты «Adventure Race 80 dg» профессиональные яхтсмены, путешественники, капитаны больших парусников.

Первый этап регаты прошел с 24 июня по 14 июля по маршруту Санкт-Петербург-Архангельск. На этом пути яхтсмены преодолели 700 морских миль, 21 шлюз, 3 реки, 2 озера и море. Флот швартовался в семи портах: в Шлиссельбурге, на островах Коневец и Валаам, на острове Кижы, на Соловецких островах и в Архангельске.

Второй этап регаты начался 15 июля и продлится до 4 августа по маршруту: Архангельск — Земля Франца-Иосифа — Мурманск. Однако не все суда отправятся в Арктику. По информации ГБУ «Волго-Балт», 3 яхты намерены обратно вернуться через ВВП России.

Как пояснил заместитель руководителя ФБУ «Волго-Балтское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» Александр Алексеев, лоцманы ГБУ «Волго-Балт»



провели иностранные яхты по Неве, без получения предварительной информации от пограничников. Далее суда проследовали самостоятельно, т.к. были соблюдены требования о наличии в составе экипажей русскоговорящих судоводителей.

Напомним, что Постановлением Правительства Российской Федерации № 472 от 12 мая 2012 г. утверждены Правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации спортивных парусных судов и прогулочных судов под флагами иностранных государств. С 25 мая вступил в силу полный комплект документов, определяющих какие иностранные суда и на каких условиях могут осуществлять плавание по российским ВВП без получения предварительных разрешений.

5 мая 2012 года издано распоряжение Правительства Российской Федерации № 734-р, которым утверждены перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств, и перечень внутренних водных путей Российской Федерации, по которым разрешено плавание таких судов.

Дипломы пока признают

В Департаменте государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации продолжается работа по рассмотрению заявлений и документации всех учебных заведений в части признания их образовательных программ. «Работа эта очень объемная, и она в определенной степени затянулась», — сообщил в ходе заседания Совета Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) директор Департамента Константин Пальников.

«Поэтому, — продолжил он, — мы готовим официальное поручение во все администрации морских портов (АМП) с указанием продолжать принимать и рассматривать учебные дипломы с целью выдачи рабочих документов ото всех учебных заведений, имеющих соответствующие лицензии. Были случаи отказов».

В дальнейшем, когда Минтранс завершит процесс признания учебных заведений, соответствующий список всех учебных заведений с перечнем всех образовательных программ будет направлен в АМП, в отделы дипломирования, пояснил выступающий. Таким образом, в администрация портов будет иметься точная информация о том, какое учебное заведение и какие дипломы признаны Минтрансом России.

Пальников добавил, что несколько дней назад первое заключение о признании учебного заведения было направлено в Дальневосточный университет имени Невельского.

«Однако, заключение о признании в данном случае выдано только на основные базовые специальности высшего профессионального образования и сопутствующие им программы дополнительного образования», — сказал Пальников. Программы среднего и начального образования будут рассматриваться Минтрансом отдельно.

Новое Положение о дипломировании вступило в силу с 10 июля 2012 года

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации 15 марта 2012 г. № 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» (зарегистрирован Минюстом России 4 июня 2012 г., регистрационный № 24456) вступил в силу 10 июля 2012 г., после вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации от 28 июня 2012 г. № 653 «О признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации». Признаны недействующими следующие документы:

- постановление Правительства Российской Федерации от 4 августа 1999 г. № 900 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов»;
- постановление Правительства Российской Федерации от 28 июля 2000 г. № 576 «Об утверждении Положения о дипломировании персонала судов рыбопромыслового флота Российской Федерации»;
- пункт 2 постановления Правительства Российской Федерации от 5 сентября 2002 г. № 659 «О мерах по реализации Конвенции Международной организации труда № 69 о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации».

Положение о дипломировании распространяется на членов экипажей морских судов, используемых в целях торгового мореплавания, за исключением

маломерных судов используемых в некоммерческих целях, и спортивных парусных судов, т.е., как на членов экипажей морских транспортных судов, так и на членов экипажей судов, используемых для рыболовства, а также на все остальные суда используемые в целях торгового мореплавания, на членов экипажей судов внутреннего плавания, выходящих в акватории морских портов, подходы к морским портам и прибрежное плавание и на лиц, имеющих военно-морское образование и опыт плавания на кораблях и судах Военно-Морского Флота и федеральных органов службы безопасности.

В соответствии с Положением о дипломировании Росморречфлот осуществляет организацию деятельности по дипломированию, в соответствии с Конвенцией ПДНВ согласо-

вывает программы подготовки и перечни вопросов для квалификационных испытаний, предусмотренных Положением о дипломировании, и публикует их в сети Интернет.

Капитаны морских портов в составе дипломных отделов создадут морские квалификационные комиссии (МКК), к работе в которых будут привлечены специалисты службы капитана морского порта, образовательных учреждений, научных и общественных организаций и судовладельцев. По представлению Федерального агентства по рыболовству в состав МКК включаются специалисты в области рыболовства (для проведения квалификационных испытаний членов экипажей судов рыболовного флота).

Капитаны морских портов должны вносить сведения о протоколах квалификационных



испытаний, выданных квалификационных документах, изъятых, аннулированных или приостановленных квалификационных документах в информационную систему государственного портового контроля.

Капитанами морских портов будут созданы в составе дипломных отделов морских портов МКК, и при проведении квали-

фикационных испытаний, выдаче и продлении дипломов и квалификационных свидетельств они должны руководствоваться Положением о дипломировании.

Будут внесены соответствующие изменения в информационную систему государственного портового контроля в целях исполнения требований Положения о дипломировании.