

# ОТРАСЛЕВОЕ ОБРАЗОВАНИЕ – НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ



**Барышников Сергей Олегович**  
РЕКТОР ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА  
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА  
ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА

*Государственный Университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова под руководством Минтранса и Росморречфлота участвовал и продолжает участвовать в создании международных норм и правил в Международной морской организации, Международной организации труда, Международной палате судоходства, Международной организации транспортных рабочих, Международной ассоциации морских университетов, других международных и неправительственных организациях.*



ФГБОУ ВО «ГУМРФ ИМЕНИ  
АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА»  
198035, Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,  
УЛ. ДВИНСКАЯ, 5/7  
ТЕЛЕФОН: 8 (812) 748-96-92  
E-MAIL: OTD\_O@GUMRF.RU  
WWW.GUMRF.RU

Специализированные ВУЗы появились в нашей стране в начале двадцатого века, как следствие ускоренной индустриализации и были встроены в плановую экономику СССР. В 90-е годы эти учебные заведения на волне выживания естественным образом стали многопрофильными. Перестройка экономики, изменение форм собственности предприятий и организаций отрасли, участие в глобальном разделении труда, подверженность внешнеполитическим и внешнеэкономическим вихрям вызывают логичные вопросы о настоящем и будущем ведомственных ВУЗов.

Оставлять их в подчинении профильных ведомств, или отдать все ВУЗы, ставшие многопрофильными в управление Минобрнауки – что предпочтительнее?

Наш учредитель – Росморречфлот и Министерство транспорта давно занимают твердую и однозначную позицию – ведомственные ВУЗы должны существовать и им нужна соответствующая господдержка, как системной составляющей транспортной отрасли. Сложилась цельная структура, включающая регулятора транспортной деятельности, кадровые центры, среди которых отраслевые ВУЗы занимают далеко не последнее место. На основе университетских комплексов, созданных под эгидой Минтранса России, сформированы центры развития всех видов компетенций, необходимых на транспорте сегодня и завтра. У нас готовятся дети в профильных классах, школах и лицеях, они приобретают профессии, востребованные в транспортном комплексе, они занимаются прикладными исследованиями.

Подготовка в ведомственных ВУЗах Минтранса России находится под контролем не только Рособнадзора, но нас проверяют (и еще как проверяют!) иностранные государства, связанные с Российской Федерацией соглашениями о взаимном признании подготовки по транспортным специальностям.

<sup>1</sup> Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (конвенция ПДНВ)

Так закладывается кадровая основа устойчивой работы транспорта России.

В чем же ключевые особенности отраслевого образования для водного транспорта, включающего как морской, так и речной флот.

Во-первых, образование должно не только отвечать российским нормам, но также обеспечивать выполнение всех применимых международных обязательств Российской Федерации по подготовке членов экипажей судов. Лишь недавно было завершено полноценное реформирование морского образования, обеспечивающее выполнение Манильских поправок 2010 года к Международной конвенции ПДНВ<sup>1</sup>. Вступил в силу Полярный кодекс, регулирующий плавание судов, в том числе и в наших Арктических водах, другие правовые инструменты.

Государственный Университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова под руководством Минтранса и Росморречфлота участвовал и продолжает участвовать в создании международных норм и правил в Международной морской организации, Международной организации труда, Международной палате судоходства, Международной организации транспортных рабочих, Международной ассоциации морских университетов, других международных неправительственных организациях.

Многие судовладельцы знают не понаслышке о высоком качестве выпускников российских отраслевых ВУЗов. Качество обеспечено единством теории и практики при подготовке специалистов. Практика в профильных организациях для всех специальностей не только дает лучшее понимание конкретных дисциплин, изучаемых в наших ВУЗах, но формирует чувство сопричастности к деятельности, от которой напрямую зависит благополучие и жизнь людей, обеспечивает широту восприятия своей профессии, понимания ее места в общей системе транспорта. Мы часто слышим от компаний: нам нужны юристы, экономисты, информационщики,

знающие транспорт и его насущные проблемы. Отраслевые ВУЗы формируют человеческий капитал необходимого качества уже на студенческой скамье.

Во-вторых, флоту требуются специалисты, способные в кратчайшие сроки, практически мгновенно, стать на рабочее место и успешно выполнять задачи в соответствии с должностью.

Обеспечение этой задачи становится в настоящее время все более актуальным – внедряемые профессиональные стандарты для специалистов транспортной отрасли и флота прямо предусматривают обязательное профильное образование, включающее глубокую практическую подготовку – год на рабочем месте в роли практиканта, решая задачи все более и более сложного уровня – в этом одна из краеугольных основ транспортного образования, заложенная еще Бетанкурром.

Обеспечение практики на борту судов невозможно без постоянного взаимодействия с судоходными компаниями. Наличие надежных партнеров, таких как ФГУП «Росморпорт» или ПАО «Совкомфлот» способно обеспечить решение многих практических задач.

Плавательные практики, столь важные для подготовки членов экипажей судов, тоже бывают разными. Если на начальном этапе проводятся учебные практики, формирующие базовые морские навыки, то затем уже требуются производственные практики на тех судах, которые заняты не только решением учебных задач, но участвуют в конкретной работе по обеспечению перевозок.

Производственные практики по форме организации тоже можно подразделить на две группы: коллективные и индивидуальные. Коллективные практики на промежуточном этапе, когда уже заложены основы профессиональных компетенций, способствуют формированию и закреплению базовых профессиональных навыков. Такие практики непременно должны проводиться под тщательным контролем опытных педагогов, способных «поставить руку» юноше или девушке, подвести к безошибочному, буквально на уровне интуиции, выполнению основных действий, необходимых для вахтенного механика или помощника, для электромеханика.

На индивидуальных практиках, завершающих профессиональное формирование выпускника, навыки углубляются, развивается понимание особенностей работы в соответствии со специализацией судна, а также формируется способность «новичка» вливаться в новую профессиональную среду, новый экипаж, создается своего рода психологическая устойчивость.

Отсутствие достаточного количества учебных или учебно-производственных судов в учебных заведениях, реализующих программы плавательных специальностей, делает очень острой проблему выполнения требований конвенции ПДНВ. Кроме общей продолжительности плавпрактики (12 месяцев) конвенция ПДНВ обязывает судоходную компанию обеспечить наблюдение ответственного лица за ходом практики. Здесь опять же нужна действенная помощь судоходных компаний.

Рассмотрим несколько путей пополнения кадрового потенциала транспортной отрасли. Например, ведомственная подчиненность наших ВУЗов предполагает значительное внимание целевому обучению. Сегодня в транспортных ВУЗах по целевым контрактам учатся около 40 тыс. человек. Для морских ВУЗов есть некоторые сложности в этом направлении. Работодатель, например, не может быть уверен, что все его «целевики» вернутся в компанию после окончания учебы. Они вкладывают немалые средства, а кадровые агентства, т.н. круинговые компании, «перехватывают» выпускников в пользу других, в том числе и зарубежных компаний, где уровень заработной платы выше.

Тем не менее, наш университет имеет хороший опыт сотрудничества в данном направлении. Примером для подражания может быть сотрудничество с ПАО «Совкомфлот». ГУМРФ и СКФ ежегодно формируют целевые группы, осуществляют подготовку с учетом специфики судов этой компании. В итоге практически 100% потребности пополнения плавсостава осуществляется выпускниками ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова и других ВУЗов отрасли, где проводится такая же практика.

Очень важным моментом является оперативное реагирование на любые изменения в отрасли. Для ГУМРФ на повестке дня подготовка кадров для компаний, работающих в новых условиях хозяйствования, под-

готовка кадрового потенциала новых современных судов, портов, терминалов. Особо острый вопрос для Северо-Запада и всей страны обеспечение кадрами арктических проектов. Для этого надо не только сотрудничать с производством, но и требуется серьезная капитализация учебного процесса. В ГУМРФ в последние годы установлены новые тренажеры, открыты именные лаборатории и аудитории, но их все же недостаточно. Техника и технологии перевозки грузов и пассажиров на водном транспорте развивается семимильными шагами. Начались испытания безэкипажных судов, близится трансформация внутри традиционных морских и речных профессий. Безлюдность судов и портов, цифровые технологии не означают отказ от человеческого труда, напротив. Труд становится иным, все более интеллектуальным и напряженным психологически. Цена ошибки все более возрастает.

Для такой подготовки отраслевым университетам нужна такая же техника и оборудование, какая устанавливается сейчас на суда и в порты. Однако сегодня передача новейшей техники от судоходных компаний и предприятий отрасли не только затруднительна в связи с различными организационно-правовыми формами предприятий и неразвитостью льготных налоговых режимов содействия образованию, но и сопровождается дополнительными расходами как университета, так и коммерческой компании.

Требуются новые решения, позволяющие создавать центры коллективного использования сложной судовой техники для многих участников вне зависимости от форм собственности.

12 мая 2018 года принята новая редакция Транспортной стратегии РФ до 2030 г. Отраслевые ВУЗы способны и должны быть в числе источников экономического роста и развития человеческого капитала для обеспечения выполнения транспортной стратегии. Даже создаваемые в крупных компаниях корпоративные университеты для реализации программ дополнительного профессионального образования своих сотрудников не смогут без сотрудничества с ВУЗами создать сильную корпоративную систему ДПО. Объединение усилий даст синергетический эффект, что представляет взаимный интерес и будет полезен всей отрасли.