

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ

Морской транспорт сегодня является и будет оставаться одной из ключевых отраслей экономики России. От результатов его работы во многом зависят стабильность народного хозяйства, развитие взаимовыгодных связей субъектов Федерации между собой, равноправное участие в международном разделении труда, обеспечение обороноспособности страны. Отрасль приобрела устойчивую репутацию надежного партнера для всех, кто стремится работать с ней.

Служба морского флота Министерства транспорта Российской Федерации (Росморфлот) образована в соответствии с постановлением правительства от 23 ноября 1996 года № 1409, состоит из подразделений центрального аппарата Минтранса Российской Федерации и является отраслевым блоком министерства, осуществляющим специальные функции отраслевого управления морским транспортом.

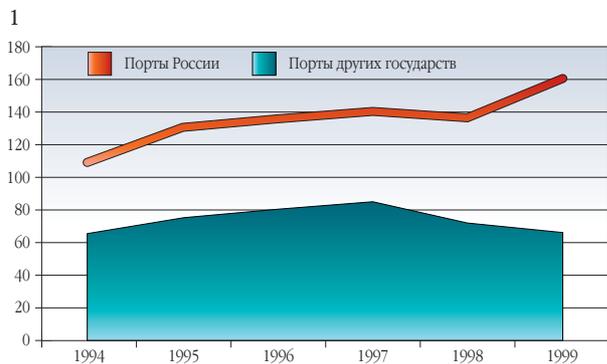
Росморфлот – компетентный орган Российской Федерации в области международных договоров по морскому транспорту, участвует в обеспечении контроля за соблюдением на территории нашей страны национальных и международных требований, стандартов, норм, правил и процедур в области морского торгового судоходства (за исключением судов рыбопромыслового флота), по поручению министерства представляет и защищает интересы России при взаимодействии с морскими администрациями других государств и международными организациями.

Основными функциями Росморфлота являются:

- участие в разработке концепции и программ развития морского транспорта, направленных на удовлетворение государственных нужд и потребностей юридических и физических лиц в морских перевозках грузов и пассажиров, а также в других видах услуг морского транспорта;
- формирование и проведение на морском транспорте экономической, тарифной, научно-технической и кадровой политики, в том числе в сферах обеспечения занятости работников от-

расли, подготовки и переподготовки кадров в системе специальных морских учебных заведений и дипломирования моряков;

- развитие международного сотрудничества и внешнеэкономических связей Российской Федерации с другими государствами и международными организациями в области морского судоходства;
 - разработка и совершенствование нормативно-правовой базы, форм и методов государственного управления и регулирования деятельности морского транспорта;
 - координация работ по доставке морем предъявляемых к перевозке грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, а также деятельности организаций отрасли по перевозкам грузов для государственных нужд; обеспечение взаимодействия морского со смежными видами транспорта;
 - организация и проведение работ по обязательной и добровольной сертификации и лицензированию деятельности на морском транспорте;
 - организация и осуществление государственного надзора за обеспечением безопасности мореплавания (кроме судов рыбопромыслового флота) и контроль за обеспечением ядерной и радиационной безопасности на соответствующих объектах морского транспорта;
 - общее руководство отраслевыми аварийно-спасательными службами и специализированными подразделениями по ликвидации разливов нефтепродуктов и других вредных веществ в море;
 - обеспечение в пределах своей компетенции устойчивого функционирования морского транспорта в особый период и в чрезвычайных ситуациях.
- Морской транспорт России включает организации, объединения, учреждения различных форм собственности, осуществляющие морские перевозки, техническую эксплуатацию судов и судового оборудо-



ПЕРЕВАЛКА РОССИЙСКИХ ГРУЗОВ В ПОРТАХ РОССИИ И В ПОРТАХ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ, МЛН. ТОНН

дования, стивидорные, научно-исследовательские, проектно-конструкторские и изыскательские работы и иную деятельность, связанную с торговым судоходством, в том числе спутниковую связь, систему обеспечения безопасности, включая спасательные центры во всех регионах и бассейнах страны.

Основу судоходства России сегодня составляют 10 крупных государственных и акционерных морских судоходных компаний, 44 морских торговых порта, 146 причалов коммерческих структур, 13 судоремонтных заводов, Государственный регистр морского судоходства, 4 научно-исследовательских института, 2 проектно-конструкторских бюро, 3 морские академии, институт морского права, 6 колледжей и более 40 других предприятий. Для государства морской транспорт всегда являлся и до настоящего времени продолжает оставаться высокоэффективной отраслью.

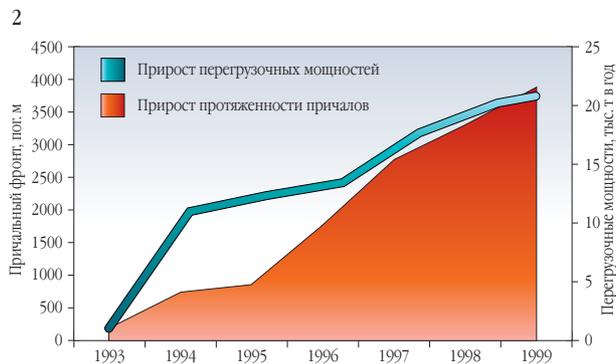
Особое место здесь занимает такая транспортная система, как Северный морской путь, подобной которой не располагает ни одна страна в мире. Основу Севморпути составляет самый мощный в мире ледокольный флот. Шесть атомных и семь дизель-электрических ледоколов обеспечивают эксплуатацию более 100 специализированных транспортных судов ледового класса.

Арктический флот обслуживает более сотни портов, портпунктов и других объектов. Судоходство обеспечивается навигационными, гидрографическими, метеорологическими и спасательными службами.

В 1999 году по Северному морскому пути было перевезено 1,5 млн. тонн грузов. К 2005 году, по имеющимся оценкам, объем вырастет до 4 млн., к 2010 году — до 12 млн. тонн. К 2020 году спрос достигнет порядка 50 млн. тонн.

В отрасли действуют 4 научно-исследовательских института и 2 проектно-конструкторских бюро, расположенных в Москве, Санкт-Петербурге, Владивостоке и Ростове-на-Дону.

По заказам Росморфлота отраслевыми институтами выполняются работы в областях: перспективы развития отечественного флота, портов, промышленных предприятий и других береговых объектов, создание транспортно-технологических систем и совершенствование технологии морских перевозок, экономической основы функционирования морского транспорта, безопасности мореплавания, охраны окружа-



ПРИРОСТ МОЩНОСТИ РОССИЙСКИХ ПОРТОВ (НАРАСТАЮЩИМ ИТОГОМ К 1992 ГОДУ)

щей среды и техники безопасности, нормативно-правового обеспечения. В федеральную целевую программу выделены работы по использованию глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС).

При формировании планов НИОКР усилия в первую очередь концентрируются на выполнении работ в направлениях деятельности и развития морского транспорта, формирования законодательно-правовой базы, решения вопросов безопасности мореплавания.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВАЯ БАЗА

Одним из основных направлений законопроектной деятельности Службы морского флота явилось сопровождение проекта Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации в Государственной Думе Федерального Собрания РФ. Службой подготовлены материалы о присоединении (ратификации) Российской Федерации к 10 международным конвенциям с целью создания отечественным участникам перевозок грузов равных правовых условий. Ведется работа по подготовке проекта федерального закона «О морских портах Российской Федерации», направленного на упорядочение деятельности морского транспорта.

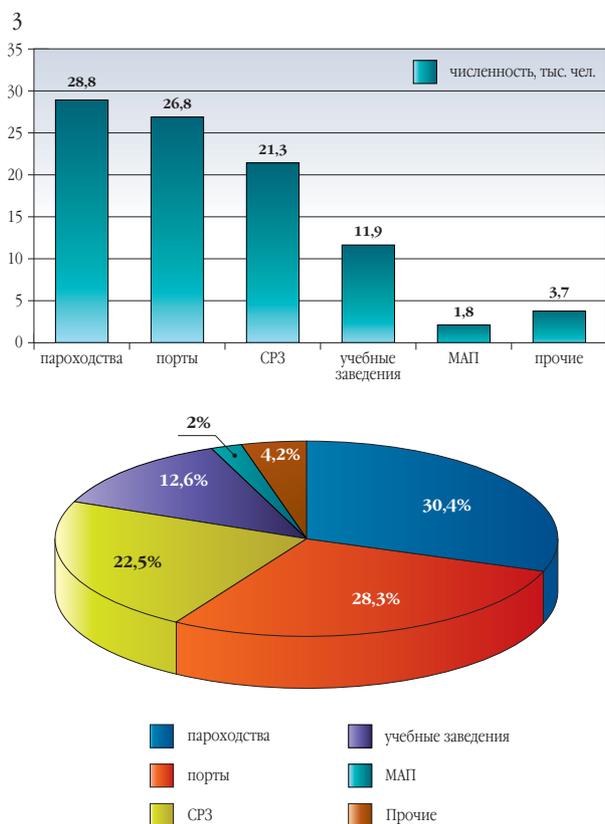
Пересматриваются ведомственные нормативные акты по различным направлениям деятельности на морском транспорте, включая вопросы безопасности мореплавания, международных отношений, коммерческой политики, координации перевозок, портовой деятельности, кадровой политики, финансово-валютной деятельности, технической политики и деятельности атомного флота, экологии морской среды, Северного морского пути и Арктики, военизированной охраны.

Разработаны и введены в действие правила безопасности морской перевозки генеральных грузов.

Во взаимодействии с ГТК РФ:

- согласовано и введено в действие письмо ГТК о таможенном оформлении и контроле товаров и транспортных средств в портах (№ 01-15/9114 от 05.05.98), в соответствии с которым установлены режим круглосуточной работы таможен и сроки оформления судов;
- подготовлена окончательная редакция проекта Положения о таможенном оформлении и контроле судов и грузов в морских





ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ МОРФЛОТА НА 01.01.2000 ГОДА

и речных портах для рассмотрения на согласительном совещании с экспертами ГТК РФ;

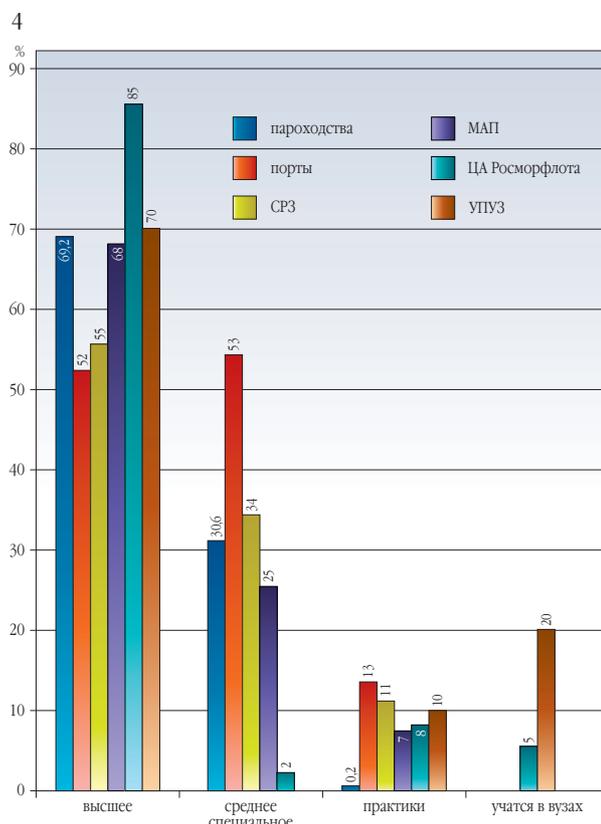
- приостановлено взимание НДС с судовых припасов;
- подготовлен проект постановления правительства о введении специального таможенного режима для транспортных средств;
- проведена инвентаризация и подготовлен анализ всей действующей нормативно-правовой базы взаимодействия ГТК РФ и Минтранса РФ в области морского транспорта.

ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ

Важным элементом механизма проведения в жизнь судоходной политики является лицензирование, которое призвано обеспечить управление и регулирование не только транспортного процесса, но и вспомогательных видов деятельности в отрасли.

О масштабе этой работы говорит, например, то, что транспортно-экспедиционным обслуживанием занимается свыше 500 предприятий морского флота. Только на брокерскую деятельность по всем видам фрахтования судов для грузов и пассажиров в международных морских сообщениях в Российской Федерации были выданы лицензии более 250 предприятий различных форм собственности.

Решением директивных органов впервые на морском транспорте введена годовая форма отчетности 1-тр (мор), по которой все предприятия, независимо от форм собственности, занимающиеся морским бизнесом в России и имею-



СТРУКТУРА РУКОВОДЯЩИХ И ИТР КАДРОВ МОРФЛОТА ПО ОБРАЗОВАНИЮ НА 01.01.2000 ГОДА

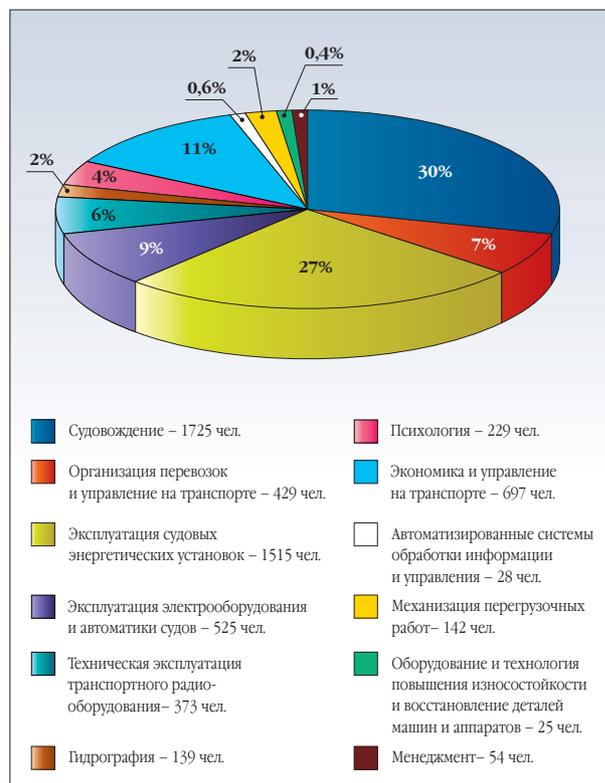
щие соответствующую лицензию, обязаны представить этот отчет в Отдел лицензирования Службы морского флота. В настоящее время в отрасли подлежат лицензированию и имеют присвоенный код 13 видов деятельности, в том числе: перевозка грузов, пассажиров, буксировка судов и иных плавучих объектов, агентское обслуживание судов, шипчандерское обслуживание судов, сюрвейерское обслуживание, складские операции, погрузочно-разгрузочные работы, обслуживание пассажиров на территориях и акваториях портов, проводка судов лоцманами и береговыми службами, управление движением судов (СУДС), техническая подготовка операторов СУДС, транспортно-экспедиционное обслуживание, брокерская деятельность по всем видам фрахтования судов для перевозки грузов и пассажиров в международных морских сообщениях.

Специфика морского транспорта, как известно, заключается в преимущественном выполнении перевозок в международном сообщении. От общего объема перевозок более 70% – перевозки между Россией и странами дальнего зарубежья. В этой связи особое значение приобретают вопросы знания и соблюдения всеми судовладельцами международных конвенций, соглашений о морском судоходстве.

Службой разрабатываются дополнительные условия деятельности российских судовладельцев при выполнении международных перевозок грузов и пассажиров, включая собеседование лицензиата, его непосредственных исполнителей в международных перевозках.



5



ОБУЧАЮЩИЕСЯ В АКАДЕМИЯХ (5881 ЧЕЛ. НА 01.01.2000 ГОДА)

ФЛОТ

Из 10 крупных судоходных предприятий России 2 – государственных и 8 акционерных. Акции этих предприятий высоколиквидные, поэтому естественно стремление морских российских и зарубежных структур приобрести их.

Морской транспортный флот России, имеющий лицензии на перевозку грузов морем, по состоянию на 01.01.2000 г. составляет 1365 судов общим дедвейтом 11,6 млн. тонн.

Суммарный объем перевозок морским транспортным флотом пароходств составил в 1999 году 30,2 млн. тонн грузов. Объем каботажных перевозок возрос на 0,3 млн. тонн.

Предприятия морского транспорта внесли в бюджеты всех уровней почти 194,3 млн. долл. США. Кроме того, предприятия отрасли перечислили во внебюджетные фонды 554 млн. руб.

Подразделения Службы морского флота Минтранса России в тесном взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти субъектов Федерации, морскими администрациями отработали механизм воспроизводства основных фондов; осуществляются меры по обеспечению безопасности мореплавания и выполнению требований международных конвенций, проводится единая и скоординированная транспортная политика. Государство выделило морскому транспорту на обеспечение безопасности мореплавания, образование и капитальные вложения в го-

6



ОБУЧАЮЩИЕСЯ В МОРСКИХ КОЛЛЕДЖАХ И МОРЕХОДНЫХ УЧИЛИЩАХ (2077 ЧЕЛ. НА 01.01.2000 ГОДА)

сударственные объекты финансовые средства на 31,5% от всех работ, предусмотренных на 2000 год.

Финансирование строительства транспортного флота осуществляется за счет собственных и привлеченных средств, в основном в виде иностранных кредитов. За последние 8 лет для российских судовладельцев было построено 150 морских судов общим дедвейтом около 3,1 млн. тонн стоимостью более 4 млрд. долларов США. Общая потребность в строительстве флота для России на ближайшие 5 лет оценивается в 3,5 млн. тонн дедвейта на общую сумму около 3 млрд. долларов (не считая речных и рыбопромысловых судов).

В силу складывающейся международной и внутренней конъюнктуры 2000–2001 гг. объективно являются благоприятным периодом для строительства флота на отечественных верфях. С учетом этого Минтрансом России разработан и согласован с заинтересованными ведомствами комплекс мер по поддержке отечественного судостроения, многие из которых предполагается осуществить уже в 2000 году.

ПОРТЫ

На территории Российской Федерации находятся 44 морских торговых порта. Грузооборот их за 1999 год составил 133,2 млн. тонн. Доля объема морской торговли, осуществляемая через порты России, достигла 70%. Отмечается увеличение грузооборота морских портов Санкт-Петербург, Новороссийск, Высоцк, Кавказ; Новороссийского СРЗ, ГП «Геопорт» и ряда других.



Во исполнение постановления Правительства РФ от 17.12.93 г. № 1299 «Об организации управления морскими портами» учреждены 20 Морских администраций портов (МАП). Им переданы вопросы безопасности мореплавания, использования государственного имущества и развития портовых систем, что позволило разделить коммерческую деятельность и государственные функции портов.

Усилена работа с администрациями регионов Российской Федерации по ускорению продвижения грузов через транспортные узлы. Рассматриваются документы об организации морских советов в Калининграде, Астрахани, портах Краснодарского края.

Для привлечения грузов на Астраханский транспортный узел построен порт Оля. ЗАО «Морцентр ТЭК» совместно с Росморфлотом и администрацией области организована работа паромной линии Оля–Туркмен-Баши (Туркмения – Энзели (Иран) с использованием российского судна.

Проведена работа в Калининградском и Архангельском транспортных узлах по привлечению дополнительных объемов внешнеторговых грузов за счет тарифной политики, упрощения таможенных процедур, введения льготного режима налогообложения, что позволит повысить их загрузку.

Продолжается формирование рынка экспедиторских услуг с целью привлечения дополнительных объемов грузов и повышения уровня обслуживания грузовладельцев.

В морских портах ведется реконструкция и строительство перегрузочных комплексов для замены утерянных мощностей при распаде СССР. Особое внимание уделяется развитию перегрузочных комплексов для наливных и контейнерных грузов, минеральных удобрений и углей.

ПРОГРАММА ВОЗРОЖДЕНИЯ ТОРГОВОГО ФЛОТА РОССИИ

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 2 декабря 1992 г. № 1513 постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 8 октября 1993 г. № 996 утверждена Программа возрождения торгового флота России.

Основной целью программы является пополнение и обновление транспортного флота, а также модернизация действующих и строительство новых перегрузочных комплексов и железнодорожных подходов к ним с целью переключения грузопотоков на российские порты. Программа направлена также на развитие промышленных предприятий по строительству и ремонту судов, сохранение и создание новых рабочих мест.

Осуществлением целевых программ «Возрождение торгового флота России» в части, относящейся к морскому транспорту, и «Мировой океан» (подпрограмма «Транспортные коммуникации России в Мировом океане») занимается государственное учреждение – Гене-

ральная дирекция государственного заказчика по реализации Программы возрождения торгового флота России.

Основной целью дирекции является реализация заданий по организации строительства и закупки морских транспортных ледокольных и служебно-вспомогательных судов, а также организация строительства и капитального ремонта морских портовых перегрузочных комплексов и железнодорожных подходов к ним, производственной и социальной инфраструктуры.

Для реализации заданий, установленных указанными федеральными целевыми программами, дирекция:

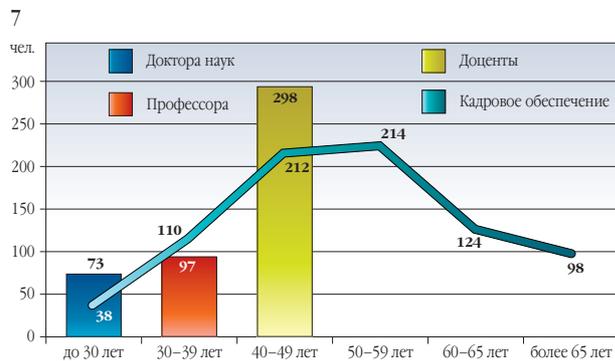
- взаимодействует с органами государственной федеральной власти, а также органами государственной власти субъектов Российской Федерации;
- анализирует ход выполнения программ, при необходимости готовит предложения по их корректировке, участвует в рассмотрении уточненных программ на всех уровнях государственного управления;
- осуществляет функции распорядителя средств из государственного бюджета, государственного кредита и других источников для строительства флота и объектов береговой базы морского транспорта;
- принимает участие в разработке и обосновании предложений по условиям привлечения российских и иностранных инвестиций;
- на конкурсной основе организует и контролирует разработку проектно-сметной документации на строительство, осуществляет ее экспертизу и подготовку к утверждению Минтрансом России;
- участвует в конкурсах на выбор подрядных строительных организаций и поставщиков технологического оборудования;
- организует ведение технического и авторского надзора за объектами строительства, принимает участие в работе государственных комиссий по приемке их в эксплуатацию.

БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

В целях повышения безопасности мореплавания, снижения навигационной аварийности и предупреждения возможного, в случае бедствия, экологического загрязнения в прибрежных водах, узко-стях и акваториях портов Службой морского флота проводится работа по регулированию судоходства с помощью создания и введения в действие:

- путей разделения судоходства;
- систем управления движением судов (СУДС) в портах и на подходах к ним;
- зон постоянной и надежной УКВ-связи в прибрежных водах – районы А1 Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ);
- районов высокоточного судовождения с использованием контрольно-корректирующих дифференциальных станций Глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС).





КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ (НА 01.01.2000 ГОДА)

В настоящее время в российских прибрежных водах установлено более 20 путей разделения движения судов, действуют 9 СУДС и 58 радиостанций УКВ-связи. Начинают функционировать первые дифференциальные станции ГНСС в Финском заливе и Западном секторе Арктики. Согласно Межведомственной программе, утвержденной Минтрансом РФ и ВМФ, всего в России планируется установить более 30 таких станций, в зоне действия которых будет обеспечена метровая точность определения места нахождения судна.

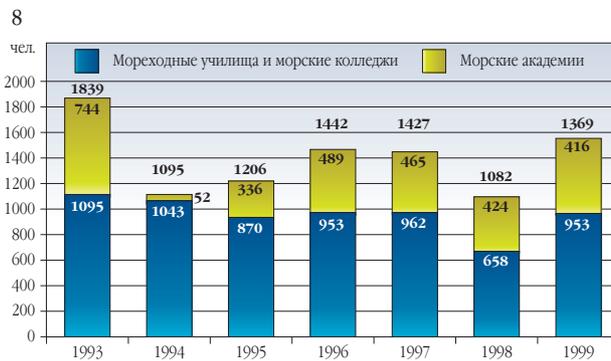
На основе рекомендаций международных организаций ИМО, МСЭ и МАМС Росморфлотом разработаны и введены в действие необходимые нормативные документы по созданию и применению береговых средств навигации и связи.

На основе имеющихся и внедряемых современных средств радиосвязи и с использованием новейших информационных технологий появилась возможность обеспечения автоматического опознавания судов, контроля за ними и управления судоходством. В рамках проводимых в ИМО работ по пересмотру главы 5 Конвенции СОЛАС предлагается приступить к внедрению данной системы на мировом морском флоте.

Создаваемые АИС совместно с существующими и развивающимися СУДС и создаваемыми районами А1 ГМССБ будут служить базой для организации единой системы контроля и управления судоходством в прибрежных водах России. В первую очередь подобные системы будут созданы в восточной части Финского залива, вдоль российского побережья Черного и Азовского морей, в Кольском заливе и на подходах к нему и в заливе Петра Великого.

В дальнейшем с использованием средств связи системы Инмарсат станет возможным организовать глобальную автоматическую систему контроля за отечественными судами.

Проведены работы в области метрологического обеспечения в соответствии с Федеральным законом «Об обеспечении единства измерений». В составе требований к судам по обеспечению безопасности и предотвращению загрязнения предусматриваются определенные номенклатуры измерений, необходимых для контроля параметров безопасности, и номенклатуры соответствующих средств из-



ВЫПУСК СПЕЦИАЛИСТОВ МОРСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ (НА 01.01.2000 ГОДА)

мерений, неточность или ненадежность показаний которых может привести к опасной ситуации или действиям экипажа, опасным для судна, груза, здоровья и жизни людей или окружающей среды. К определению этой номенклатуры и контролю за их проверкой привлекается Российский морской регистр судоходства. Совместно с регистром проводится организационно-методическая работа в области сертификации морских гражданских судов, продукции и услуг морского транспорта.

Безопасность плавания на Севморпути ледоколов с ядерными энергетическими установками обеспечивается нормально. В завершающую стадию вступила модернизация установки по переработке жидких радиоактивных отходов.

МОРСКАЯ СПАСАТЕЛЬНАЯ СЛУЖБА МИНТРАНСА РОССИИ

Функции морской спасательной службы Минтранса России осуществляют Государственная морская аварийная и спасательно-координационная служба Российской Федерации с входящим в ее состав Государственным морским спасательно-координационным центром (Госморспасслужба России), 8 бассейновых аварийно-спасательных управлений (БАСУ), базирующихся в портах Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск, Новороссийск, Астрахань, Владивосток, Корсаков и Петропавловск-Камчатский, 9 спасательно-координационных центров и подцентров (СКЦ/СПЦ).

Госморспасслужба России вместе с БАСУ и СКЦ/СПЦ образует систему сил и средств для осуществления организации и координации действий спасательных служб министерств и ведомств Российской Федерации и иностранных государств при поиске и спасании людей, терпящих бедствие на море, организации и проведении на морских бассейнах работ по ликвидации разливов нефти, нефтепродуктов и других вредных химических веществ, включая проведение таких работ, вытекающих из международных обязательств Российской Федерации, а также аварийно-спасательных, судоподъемных, водолазных и экспедиционных буксировочных работ.



Госморспасслужба России как функциональная подсистема сил и средств Минтранса РФ входит в единую государственную систему предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

В соответствии с возложенными на нее функциями Госморспасслужба России обеспечивает практическую реализацию положений межправительственных соглашений, стороной которых является Российская Федерация, в области спасания (с Норвегией, Финляндией, Швецией, Польшей, США, Японией, Кореей, причерноморскими государствами) и защиты морской среды (с Норвегией, Финляндией, США). С участием спасательных служб перечисленных стран ежегодно проводятся международные тренировочные учения. Госморспасслужбой России проводится работа по осуществлению ведомственного экологического контроля, координации и организации работ по охране окружающей среды, выполняемых организациями морского транспорта.

Будучи уполномоченной Минтрансом России, Госморспасслужба России проводит работу в Комитете по защите морской среды ИМО и в рабочих органах региональных конвенций: Конвенции по защите морской среды региона Балтийского моря (1992 г.) и Конвенции по защите Черного моря от загрязнения (1992 г.).

В рамках Международной морской организации Госморспасслужбой России проводится работа по конвенциям SAR-79, MARPOL 73/78, OPRC-90, проекту NOWPAP.

В порядке выполнения возложенных федеральных задач БАСУ обеспечивают постоянное дежурство на морских бассейнах спасательных судов и специальной техники с целью оказания помощи людям и судам, терпящим бедствие на море, и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов в море.

С участием СКЦ/СПЦ только за последние пять лет проведено около 740 поисково-спасательных операций, при этом спасены 4638 человек, в том числе 523 иностранных гражданина.

Силами БАСУ за этот период успешно проведены 98 аварийно-спасательных операций с различными судами, 67 операций по ликвидации разливов нефти, выполнено 35 судоподъемов и 34 океанские буксировки.

Для этих целей БАСУ имеют в своем составе:

- спасательные буксирные суда мощностью 3000 л.с.;
- специальные суда для аварийно-спасательных работ и ликвидации аварийных разливов нефти мощностью 3500 л.с. и 7200 л.с.;
- спасательные катера-бонопоставщики;
- водолазные катера;
- вспомогательные правсредства (буксирные катера, плашкоуты, баржи, плавкраны и др.);
- современную аварийно-спасательную и водолазную технику, специальное оборудование для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.

В обеспечении готовности к поиску и спасению людей, ликвидации последствий морских аварий на бассейнах одновременно находится в постоянном дежурстве более 20 спасательных и специальных судов с оборудованием для ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.

ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Существующая система морского образования, реализуемая тремя государственными морскими академиями и шестью средними специальными морскими учебными заведениями, тесно связана с производством и в целом обеспечивает потребности предприятий и организаций в подготовке, переподготовке и повышении квалификации специалистов морского транспорта. Подготовка проводится по 26 специальностям и специализациям.

Все 9 морских учебных заведений – закрытого типа, курсанты которых находятся на полном государственном обеспечении (питание, обмундирование, проживание, стипендия), имеют лицензии на право ведения образовательной деятельности и в течение 1998–1999 гг. прошли государственную аккредитацию. Комиссии положительно оценили качество подготовки специалистов и проводимую Минтрансом России работу по созданию системы непрерывного морского образования.

В настоящее время в морских учебных заведениях обучаются 13706 человек (5083 с возмещением затрат на обучение), в том числе по дневной форме обучения – 7904, из них в морских академиях – 5881 (1320 – с возмещением затрат на обучение).

Отраслевая система непрерывной подготовки основана на использовании гибких образовательных структур и преемственности учебно-воспитательного процесса по схеме: морские лицеи – колледжи (училища) – академии с сохранением традиционного принципа совмещения теоретического и практического обучения по морским специальностям. Это обеспечивает получение на начальном этапе (после 2–2,5 лет обучения) рабочей профессии, а по окончании учебного заведения – морского рабочего диплома по квалификации специалиста (инженер-техник).

Международная конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (ПДМНВ) 78/95 требует реализации учебных программ дополнительной подготовки по специальностям плавсостава, программ по оказанию медицинской помощи, более глубокой подготовки по английскому языку, морскому праву, тренажерам. Вся учебно-методическая документация откорректирована под новые требования Конвенции и Кодекса ПДМНВ. В соответствии с государственными и международными требованиями разработаны учебные планы и программы повышения квалификации моряков в рамках дополнительного образования.

Система дополнительного профессионального образования реализуется Институтом повышения квалификации специалистов морского транспорта, региональными учебно-тренажерными центрами, факультетами и курсами повышения квалификации специалистов.

В системе повышения квалификации специалистов морского транспорта в 1999 году прошли обучение



3706 человек, в том числе 257 человек из числа руководителей и специалистов, обеспечивающих безопасность судоходства, около 2000 человек командного плавсостава, подготовлено 240 специалистов для работы на судах-

химовозах, повысили квалификацию 42 инспектора Российского морского регистра судоходства, 28 специалистов из числа работников портов, тренажерную подготовку прошли 2620 человек командного плавсостава.