

**РЕШЕНИЕ
ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
«10 ЛЕТ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

20 марта 2014 года на базе Московской государственной академии водного транспорта состоялась Всероссийская научно-практическая конференция «10 лет поступательного движения» (далее – Конференция), проведение которой приурочено к десятилетию с момента образования Федерального агентства морского и речного транспорта.

Участники конференции:

В работе Конференции приняли участие более 500 человек, представители различных профильных министерств и ведомств, руководители Администраций и капитаны морских портов и капитаны внутренних водных путей, представители научных и образовательных институтов и организаций, представители подведомственных Росморречфлоту предприятий и организаций водного транспорта, а также представители компаний и бизнес сообществ из различных регионов России. Большой делегацией были представлены компании, аккредитованные по транспортной безопасности в области морского и внутреннего водного транспорта, а также судостроительные и судоремонтные заводы.

Конференция организована и проведена по инициативе и под председательством Давыденко Александра Александровича – Руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта, а также при поддержке и активном участии Министерства транспорта Российской Федерации.

Операторами Конференции

Стратегический партнер – ФГУП «Росморпорт»

Информационный партнер – Медиа-групп Portnews.

В рамках конференции было проведено три отраслевых сессий в формате расширенных заседаний:

- по морскому транспорту совместно с Экспертным советом капитанов морских портов Росморречфлота; Модератор – Заместитель руководителя Росморречфлота С.П. Горелик;

- по внутреннему водному транспорту совместно с Советом руководителей речных бассейнов Росморречфлота; Модератор – Заместитель руководителя Росморречфлота В.Н. Вовк;

- по образованию совместно с Советом по образованию Росморречфлота; Модератор - Заместитель руководителя Росморречфлота А.И. Пошивай.

Итогом конференции являлось – Пленарное заседание, на котором модератор каждой из сессий доложил о результатах дискуссии. Также в рамках Пленарного заседания были отмечены важнейшие аспекты Сессий,

информацию по которым отразили представители различных организаций и предприятия водного транспорта.

С докладами в работе Сессий выступили:

По морскому транспорту:

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» А.В. Тарасенко, Заместитель генерального директора Global Ports А.М. Ашуркова, Заместитель Генерального директора, директор по логистике ОАО «СУЭК» Д.В. Илатовский, руководители Администраций морских портов В.В. Ерыгин и А.С. Городиштьян, в части транспортной безопасности генеральный директор ЗАО «ИНТЕГРО-С» В.А. Куделькин и представитель Росморречфлота В.В. Капралов, а также представители ЗАО «ЦНИИМФ».

По внутреннему водному транспорту:

Руководители ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей» В.К. Николаев и ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей», Президент РосНТО ВТ О.Ю. Шахмарданов, Председатель Совета директоров ОАО «СК «Волжское пароходство» Р.Д. Багаутдинов, Проректор по научной работе ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» Т.А. Пантина, а также генеральный директор ЗАО «МИБ-СПб» Г.В. Егоров и представитель Росморречфлота И.Н. Злобин.

По образованию:

Проректор ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» Е.А. Лаврентьева, проректор ФБОУ ВПО «Волжская государственная академия водного транспорта» А.А. Никитин, д.т.н., профессор, кафедра навигации ФГБОУ ВПО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» В.А. Логиновский, руководитель департамента морских тренажеров ЗАО «Транзас» Б.И. Олейников, к.т.н., доцент, профессор кафедры судовождения ФБОУ ВПО «МГАВТ» О.В. Демченков.

Участники конференции отметили значимость и актуальность рассматриваемых на конференции вопросов, высокий уровень и содержательность представленных докладов и выступлений. Предложения по совершенствованию работы в рассматриваемой сфере носили конкретный и конструктивный характер, большинстве из которых были в той или иной степени учтены в ходе подготовки резолюции Конференции.

Заслушав и обсудив доклады и выступления, участники отмечают следующее:

В ЧАСТИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Главной целью развития морского транспорта является преобразование его в эффективную, высокодоходную отрасль, отвечающую высшим международным стандартам в организационном и техническом отношении,

конкурентоспособную на мировом транспортном рынке, полностью обеспечивающую потребности страны в морских внешнеторговых, транзитных и каботажных (в том числе арктических) перевозках грузов и пассажиров, а также экспорт транспортных услуг.

Для повышения конкурентоспособности морских портов России необходимым условием является создание достаточных мощностей и снижение доли перевалки российских внешнеторговых грузов в сопредельных государствах.

Наращивание грузооборота морских портов сопровождается поэтапным развитием портовой инфраструктуры, предусмотренным отраслевыми стратегическими документами и федеральными целевыми программами.

С целью обеспечения прогнозируемого роста грузопотока через морские порты России ведется интенсивное развитие портовых мощностей, строительство новых портов. К таким проектам относятся Сабетта, Тамань, Териберка, Новопорт, порт общего доступа в бухте Суходол на Дальнем Востоке для перевалки угля, активное развитие получают порты Арктики.

Однако, в ходе своего выступления генеральным директором ФГУП «Росморпорт» А.В. Тарасенко было отмечено, что сегодня для реализации поставленных задач необходимо обеспечение притока внебюджетных инвестиций.

Это становится возможным за счет опережающей подготовки проектной документации и выработки механизмов финансирования проектов на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП).

Наряду с этим представители бизнес сообщества в портовой отрасли проиллюстрировали практику государственно-частного партнерства, применяемую, при реализации инвестиционных проектов.

Задачи по привлечению бизнеса при стимулирующей роли государства и консолидации совместных усилий, по комплексному опережающему развитию портовой инфраструктуры и интеграции морских портов в международную транспортную систему позволят урегулировать существующие административные барьеры при осуществлении государственного контроля и обеспечить продуктивное сотрудничество в развитие морской портовой инфраструктуры.

Полноценная работа и развитие морского транспорта невозможно без осуществления административно-властных полномочий в морском порту.

21 января 2014 года вступил в силу Федеральный закон от 23.07.2013 № 225 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которые являются важнейшим шагом к реализации концепции по совершенствованию системы государственного управления морскими портами. Данный закон внес изменения в Кодекс торгового мореплавания, Федеральный Закон «О морских портах...» и Федеральный Закон «О транспортной безопасности».

В ходе Сессии присутствующих проинформировали о практическом применении внесенных Федеральным законом изменений, которые касаются разграничения функций капитана морского порта и руководителя администрации морских портов, создающейся в отношении двух и более морских портов Российской Федерации. Ими было отмечено, что введение должности руководителя администрации морских портов должно безусловно позитивно отразиться на работе капитанов морских портов.

Капитаны портов целиком и полностью будут сконцентрированы на выполнении своих функций и задач по обеспечению безопасности мореплавания и освобождены от решения множества вопросов текущей хозяйственной деятельности юридического лица.

В рамках преобразований ведется работа по достижению равной финансовой и материально-технической обеспеченности всех подразделений администрации морских портов независимо от доходов, получаемых от портовых сборов в том или ином порту.

Осуществляется централизованный подход при осуществлении финансово-экономического, кадрового и юридического обеспечения, что позволит оптимизировать работу и выработать в портах единые стандарты и методы, способствующие качественному и единообразному исполнению капитанами морских портов своих функций.

Наряду с выполнением функций по обеспечению безопасности в морском порту и практическому применению разграничений административно-властных полномочий особое внимание в настоящее время уделяется созданию комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте.

В рамках вносимых изменений в 225-ФЗ, как отметил Заместитель начальника Управления транспортной безопасности Росморречфлота В.В. Капралов, полномочия по обеспечению транспортной безопасности акваторий морских портов, в том числе по реализации планов их транспортной безопасности, возложены на капитанов морских портов.

Помимо этого в Федеральный закон о транспортной безопасности внесены следующие изменения для обеспечения транспортной безопасности и усиления антитеррористической защищенности федеральных объектов водного транспорта.

Из состава объектов морского транспорта, на которые распространяется действие ФЗ-16 исключены «морские порты».

К транспортным средствам морского транспорта отнесены все суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов и спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ, и которые отнесены к объектам.

К транспортным средствам речного транспорта отнесены только суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки опасных грузов.

В соответствии с 15-ФЗ Правительству поручено определить перечень участков внутренних водных путей, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования на которые распространяется действие Федерального закона «О транспортной безопасности».

Судоходные и стивидорные компании, участвующие в международных морских перевозках, с учетом существующего Порядка разработки планов транспортной безопасности, утвержденного приказом Минтранса 11.02.2010 № 34, будут вынуждены перерабатывать уже утвержденные планы (вносить изменения и дополнения) и представлять их на повторное утверждение.

Новым законом определены понятия: «подразделения транспортной безопасности», «силы обеспечения транспортной безопасности», определены требования к порядку подготовки, аттестации, проверке знаний, умений и навыков. Кроме того упорядочены отдельные вопросы представления субъектами (перевозчиками) персональных данных о пассажирах и членах экипажей судов в информационную базу данных транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ).

Ужесточена уголовная и административная ответственность за невыполнение требований по обеспечению транспортной безопасности. Введена административная ответственность за не предоставление сведений о персональных данных пассажиров и членов экипажей в ЕГИС ОТБ, вплоть до приостановления деятельности субъектов (перевозчиков).

Руководитель направления по безопасности ЗАО «ЦНИИМФ» В.Я. Васильев объяснил присутствующим, что в условиях повышения интенсивности судоходства и ввода новых портовых мощностей, роста трафика судов, перевозящих опасные грузы, создание и поддержание на должном уровне СБМ необходимо развитие и поддержание на высоком уровне навигационно-гидрографического обеспечения подходов и акваторий морских портов, в том числе регулярное проведение гидрографических работ и оптимизацию путей движения судов, работы систем судовых сообщений; создание и поддержание на должном уровне СБМ, информационных систем наблюдения за судоходством, а также международное сотрудничество в сфере глобального наблюдения за судоходством.

Планы строительства и реконструкции объектов СБМ напрямую связаны с планами развития инфраструктуры морских портов Российской Федерации.

В морских портах нашей страны на экспорт в основном переваливаются опасные грузы. Общий объем перевалки грузов в портах Российской Федерации по базовому сценарию Стратегии развития портовой

инфраструктуры может достигнуть 1 млрд т. В прогнозируемом периоде основу грузооборота по-прежнему будет составлять продукция топливно-энергетического комплекса — сырая нефть, нефтепродукты, сжиженный газ, уголь. Прогнозируются высокие темпы роста перевалки сжиженного газа.

Эти факторы увеличивают опасность последствий морских аварий в акваториях и на подходах к морским портам Российской Федерации.

Для снижения риска морских аварий как в российской, так и в мировой практике применяется комплекс мер правового, организационного и технического характера, в том числе создание СБМ. Эти системы вводятся в действие прибрежными государствами в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву, Конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), Конвенцией по поиску и спасанию на море, а также рядом других конвенций и резолюций Международной морской организации (ИМО).

В долгосрочной перспективе развитие СБМ будет основано на внедрении новых технологических платформ, таких как электронная навигация (е-навигация) и модернизированная Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (МГМССБ).

В проекты новых и реконструируемых СБМ планируется включать такие элементы е-навигации, как обмен информацией между судном и берегом посредством бинарных сообщений автоматической идентификационной системы (АИС) с последующим графическим представлением обработанной информации судоводителям и операторам СУДС.

Будет происходить дальнейшая информационная интеграция СУДС как на региональном и национальном, так и на транснациональном уровнях, с зарубежными СУДС и системами мониторинга за судоходством. В Международной ассоциации морских средств навигации и маячных служб обсуждается возможность обращения в ИМО для учреждения СУДС с областью действия, выходящей за пределы территориального моря прибрежных государств.

Информационная безопасность объектов СБМ будет обеспечиваться в соответствии с требованиями Федерального закона № 16 «О транспортной безопасности» от 9.02.2007 г. и включать в себя защиту технических и программных средств информатизации от ошибочных действий персонала, техногенных воздействий и стихийных бедствий, а также защиту технических и программных средств информатизации от преднамеренных воздействий.

Сбор и предоставление информации для функций государственного надзора в СБМ будут обеспечиваться путем развития систем сбора и обработки информации о движении судов, создания региональных информационных систем наблюдения за судоходством, внедрения комплексной интегрирующей информационной системы (КИИС) «MoPe».

Основные идеи СБМ, основанные на комплексном применении радиотехнических систем навигации и связи, средств высокоточного

местоопределения судов при любых условиях видимости, установления морских районов А1/ А2 ГМССБ, систем передачи информации, обеспечивающей соблюдение правил плавания судов, доказали свою эффективность и верность концептуальных подходов, заложенных при разработке и внедрении региональных систем безопасности мореплавания. Практика использования таких систем еще раз подтверждает, что дальнейшее развитие СБМ должно идти по эволюционному пути с учетом появления новых технических средств, систем и технологий.

«Полярный кодекс», разрабатываемый в ввиду принятых решений Международной морской организацией (ИМО) в 2009 году, был запланирован как первый документ ИМО, который основывался бы целиком на концепции т.н. «целевых стандартов», использующих метод идентификации всех применимых к случаю видов риска, их оценку и разработку мер по минимизации последствий действия этих рисков.

Область Кодекса будет распространяться все суда, являющиеся предметом СОЛАС – т.е., пассажирские суда (перевозящие более 12 пассажиров), грузовые суда валовой вместимостью 500 и более (за исключением глав IV(валовая вместимость \geq 300) и V (все суда)), а также суда, являющиеся предметом Приложений к МАРПОЛ – I(танкеры валовой вместимостью \geq 150 и остальные суда валовой вместимостью \geq 400), II(все суда, сертифицированные для перевозки жидких вредных веществ), IV(суда валовой вместимостью \geq 400 или меньшей, если они имеют более 15 человек на борту), и V (все суда).

Предполагается, что МПК будет применяться как к новым, так и к существующим судам, однако объем требований для существующих судов по настоящее время не определен; окончательное решение, как можно ожидать, будет принято на КБМ-93 в мае текущего года. Вместе с тем, отметим то важное обстоятельство, что как новые, так и существующие суда должны будут пройти соответствующие освидетельствования с целью выдачи на них свидетельств о безопасности судна, плавающего в полярных водах, а также т.н. «Наставления по эксплуатации судна в полярных водах», в котором будут приведены, среди прочего, основные характеристики судна и ограничения режимов его эксплуатации.

Требования МПК будут распространяться на оба полярных района, т.е., на Арктику и Антарктику. Здесь было отмечено то немаловажное обстоятельство, что МПК должен применяться к судам даже тогда, когда лишь часть их рейса будет проходить в полярных водах, однако никаких критериев определения размеров такой «части» или сезонных признаков не установлено.

При этом МПК не планируется к использованию как самостоятельный инструмент, но как нормативный документ, дополняющий требования СОЛАС и МАРПОЛ, что – тем не менее – не препятствует выдаче уже упомянутого отдельного свидетельства о безопасности судна полярного плавания.

Метод предполагает задание эксплуатационных характеристик, которым должны отвечать судно, его системы, материалы, из которых оно построено, но не предлагает решений, посредством которых эти характеристики должны быть обеспечены. Иными словами, Кодекс был задуман не как предписывающий, но как задающий требуемый уровень безопасности инструмент, предоставляющий проектировщикам широкую свободу в выборе решений. Проект МПК задает также уровни подготовки и квалификации экипажа, а условием обеспечения безопасности судна предполагается, среди прочего, тщательное соблюдение всех эксплуатационных ограничений, указанных в судовых документах, и надлежащее планирование рейса.

Ожидаемое вскоре одобрение МПК на КЗМС-66 и КБМ-93 не будет означать окончания работ над Кодексом. Первоначальным техническим заданием на разработку предусматривалось включение в область применения МПК рыболовных судов, а также судов с размерами ниже конвенционных. Рабочая группа ИМО, однако, не справилась с этой задачей; одной из основных причин такой неудачи можно считать трудности, связанные с новой технической основой документа («целевые стандарты»).

Таким образом, работа над МПК по распространению его действия на указанные суда будет продолжена в ближайшие годы. Совершенствования, впрочем, потребуют и существующие разработки, описанные выше; в частности, в существующем проекте не определено такое важнейшее понятие, как «расчетная температура» для конструкций и оборудования судна. Дальнейшего рассмотрения требуют и многие другие аспекты МПК.

В ЧАСТИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Роль внутреннего водного транспорта значительно различается по отдельным регионам, что свидетельствует о сильном влиянии региональной транспортной политики, а также экономических и географических факторов. В большинстве европейских стран принимается транспортная политика, направленная на увеличение объемов перевозок внутренним водным транспортом.

Россия имеет самую протяженную в мире эксплуатируемую сеть внутренних водных путей, большая часть которых обладает развитой инфраструктурой. Внутренний водный транспорт нередко является безальтернативным для обеспечения жизнедеятельности регионов Крайнего Севера и освоения новых труднодоступных ресурсных зон. В то же время на его долю приходится менее двух процентов общего объема перевозок грузов в Российской Федерации. Этот показатель значительно уступает европейским странам, имеющим менее развитую сеть внутренних водных путей, там наблюдается рост контейнерных перевозок, доля которых на внутреннем водном транспорте Российской Федерации практически отсутствует.

Во многих европейских странах внутренний водный транспорт служит конкурентоспособной альтернативой автомобильному и железнодорожному транспорту, предлагая устойчивый и экологически чистый способ перевозки. Внутренний водный транспорт является самым экономичным видом транспорта благодаря низкой стоимости инфраструктуры и незначительным внешним издержкам, связанным с отрицательным воздействием на окружающую среду.

Однако этот вид транспорта в настоящее время недостаточно используется, сталкиваясь с препятствиями инфраструктурного и технического характера, что требует активной поддержки со стороны Правительства Российской Федерации.

На внутренних водных путях России находится 723 судоходных гидротехнических сооружения. В 2013 году по сравнению с 2005 годом протяженность водных путей с гарантированными габаритами увеличилась на 15,8 тыс. км или на 47,7%, с круглосуточным движением судов – на 2,6 тыс. км или на 7,6%.

В целях развития отрасли внутреннего водного транспорта приоритетными задачами определены устранение лимитирующих участков Единой глубоководной системы Европейской части России, обеспечение эксплуатационной надежности и повышение безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечение безопасности судоходства путем модернизации и обновления технического (обслуживающего) флота.

По повышению безопасности СГТС ведется планомерная работа в восьми бассейнах: Волжском, Московском, Камском, Волго-Балтийском, Беломорско-Балтийском, Обском, Волго-Донском и Азово-Донском. Проведение реконструкции и капитального ремонта позволило только за последние пять лет снизить на 13,5% количество сооружений с неудовлетворительным и опасным уровнем безопасности и повысить уровень безопасности 58 судоходных гидротехнических сооружений.

Для устранения лимитирующих участков на водных путях реализуется ряд мероприятий:

- в 2008 году было построено первое после значительного перерыва судоходное гидротехническое сооружение – вторая нитка шлюза Кочетовского гидроузла.

- начато строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза;

- ведутся работы на Саралевском водном узле нар. Волга.

На участке Городец - Нижний Новгород начинается проектирования Нижегородского низконапорного гидроузла в районе Б. Козино.

Начиная с 2011 года в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» начато обновление технического флота.

К настоящему времени уже построено и модернизировано 37 судов различного назначения, в том числе обстановочные суда и суда дноуглубительного флота.

Следует отметить, что принятие в ноябре 2011 года Федерального закона 305-ФЗ о поддержке судостроения и судоходства позволило изменить ситуацию в обновлении транспортного флота. С момента вступления в силу этого закона оживилось отечественное судостроение: только в 2012-2013 годах было построено 63 грузовых судна внутреннего и смешанного река-море плавания.

В целях стимулирования судоходных компаний к утилизации старых судов возрастом свыше 30 лет и активному обновлению транспортного флота (грузового и пассажирского) Союзом «Национальная палата судоходства» предложено введение судового утилизационного гранта, предусматривающего частичное возмещение расходов судовладельцев (на менее 10%) на строительство новых судов при условии их постройки на российских верфях. В ходе дискуссии данное предложение получило поддержку отраслевого сообщества.

В 2013 году по ЕГС было перевезено свыше 101 млн. тонн грузов, что составляет 2/3 от общего объема перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации. При этом с каждым годом растет грузопоток в южном направлении, что в свою очередь требует скорейшего принятия мер по устранению лимитирующих участков на Волге и Нижнем Дону.

И здесь важнейшей задачей является строительство Багаевского низконапорного гидроузла на Нижнем Дону в районе хутора Арпачин. Реализация проекта обеспечит повышение провозной способности Волго-Донского водного пути за счет обеспечения необходимых глубин.

При этом, в ходе дискуссии со стороны бизнес-сообщества, осуществляющего перевозки внутренним водным транспортом, высказано предложение об участии в софинансировании реализации проекта строительства Багаевского низконапорного гидроузла, однако механизм его осуществления – это предмет отдельного обсуждения.

Мы считаем очень важным при дальнейшей проработке вопросов строительства СГТС обратить внимание Министерства транспорта России и Правительства Российской Федерации на этот аспект.

Итак, необходимо отметить, что реализация преимуществ внутреннего водного транспорта в настоящее время сдерживается рядом факторов, среди которых: наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях; неэффективный возрастной состав флота и дефицит современных судов, погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов; отсутствие системы организационно-экономических и институциональных мер, направленных на привлечение грузов и пассажиров на внутренний водный транспорт, и др.

Совокупное влияние вышеперечисленных факторов обуславливает низкую инвестиционную привлекательность предприятий отрасли, падение объемов перевозок грузов и пассажиров, негативные тенденции в изменении структуры перевозимых грузов.

Динамичное развитие внутреннего водного транспорта, реализация его стратегических преимуществ, повышение конкурентоспособности речных перевозок может быть достигнуто за счет:

- создания условий для повышения качества речного судоходства, а именно строительство нового современного флота, развитие судоремонтных мощностей, улучшение качественных параметров инфраструктуры внутренних водных путей, внедрения новых технологий на перегрузочных работах и замены перегрузочной техники в речных портах;
- реализации в полном объеме и в планируемые сроки комплексных инвестиционных проектов реконструкции гидротехнических сооружений ЕГС в составе ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)»;
- строительства Нижегородского и Багаевского низконапорных гидроузлов.
- координации мер по модернизации флота судов внутреннего плавания и оказание поддержки в принятии таких мер, в том числе стимулирование проведения исследований по созданию современных типов судов;
- развития мультимодальных перевозок с участием внутреннего водного транспорта на основе создания на базе речных портов терминально-логистической сети и мультимодальных комплексов многоцелевого назначения на внутренних водных путях России с целью снижения транспортных издержек, внешних экологических затрат, бюджетных расходов на содержание и развитие транспортной инфраструктуры;

В ЧАСТИ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ И ОБРАЗОВАНИЯ

Основой подготовки специалистов для морского и речного транспорта является неукоснительное выполнение международных и российских нормативных актов и требований. В 2010 году приняты Манильские поправки к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками с переходным периодом до 1 января 2017 года. В 2013 году вступил в силу новый Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29 декабря 2012 года № 273-ФЗ.

В условиях изменения нормативного правового регулирования системы подготовки отраслевых специалистов на первый план выходит обеспечение соответствия номенклатуры должностей (профессий) и квалификации требованиям экономики и запросам работодателей.

Многие существующие требования к профессиям устарели. Некоторые из них были сформированы 20 и даже 30 лет назад. Перечень того, что должен

знать и что должен уметь делать конкретный специалист, занимает всего несколько предложений, что не соответствует современным требованиям экономики и рынка труда.

Профессиональные стандарты раскрывают профессиональную деятельность специалистов, находящихся на различных квалификационных уровнях и связанных общей технологической задачей (исследования, производства, проектирования, обслуживания).

Профессиональные стандарты должны стать ориентиром для системы профессионального образования, обязательным при разработке образовательных программ.

Активное привлечение абитуриентов для поступления в ВУЗы, совершенствование профориентационной работы и развитие системы целевого приема и целевого обучения является первостепенной задачей отраслевой системы образования.

Изменение международных требований к подготовке и дипломированию моряков накладывает дополнительные обязательства системы морского образования Российской Федерации в части внедрения эффективной системы качества подготовки.

На морском флоте, где даже самая незначительная ошибка в итоге может привести к катастрофическим последствиям, практическая подготовка имеет особое значение.

Усиление практической подготовки специалистов, широкое внедрение информационных технологии в образование будет способствовать выходу системы подготовки на более высокий уровень и обеспечивать соответствие выпускников предъявляемым к ним требованиям.

Тренажеры дают уникальную возможность получить практические навыки управления реальными судами и работы с оборудованием.

Внедрение электронных и дистанционных систем в подготовке оптимизирует обучение специалиста, сократит время его нахождения в учебном заведении. Но нужно, чтобы новые технологии не ухудшили качество подготовки, не привели к формализму.

Участники заседания Совета и сессии «Образование» считают, что совершенствование системы подготовки специалистов морского и речного транспорта, в том числе может быть достигнуто за счет:

- обеспечения соответствия квалификации выпускников требованиям экономики и работодателей;
- активной профориентационной работы по привлечению абитуриентов на обучение в ВУЗы;
- обновления учебно-методического и материально-технического обеспечения подготовки специалистов;
- развития целевого приема и целевого обучения;
- внедрения информационных технологий в образовательный процесс.

С целью дальнейшего совершенствования государственного регулирования и практической реализации рассмотренных вопросов
КОНФЕРЕНЦИЯ ПРЕДЛАГАЕТ:

1. При развитии инфраструктуры морских портов России основными задачами рассматривать обеспечение притока внебюджетных инвестиций за счет опережающей подготовки проектной документации и выработка механизмов финансирования проектов на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП).
2. С учетом роста объема грузопотоков к 2030 году предлагается включить в Государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» мероприятия по обновлению ледокольного флота.
3. Выработать единую политику и продолжить работу по взаимодействию обеспечения безопасности мореплавания с органами исполнительной власти.
4. Оперативно осуществлять материально-техническое обеспечение деятельности капитанов морских портов в соответствии с требованиями федеральных законов о закупках в интересах обеспечения государственных нужд.
5. Подведомственным организация Росморречфлота проанализировать опыт использования и на основе проведенного анализа представить предложения по дальнейшему использованию лазерных створов в целях повышения безопасности на подходах к портам и внутренних водных путях.
6. Росморречфлоту совместно с причастными создать в рамках реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте единую инженерно-техническую систему защиты объектов морского и внутреннего водного транспорта, отвечающую самым современным требованиям, предъявляемым к таким системам.
7. При оснащении акваторий морских портов и судоходных гидротехнических сооружений применять технические решения, обеспечивающие персонал Центральных постов наблюдения, как на объектах, так и в ситуационных центрах заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, информацией, необходимой для выполнения задач по обеспечению транспортной безопасности.
8. Заинтересованным и причастным организациям представить предложения по перечню участков внутренних водных путей, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования на которые распространяется действие Федерального закона «О транспортной безопасности».
9. Проводимые мероприятия позволят обеспечить предупреждение и ликвидацию негативных ситуаций на объектах водного транспорта в рамках единой государственной системы обеспечения транспортной безопасности.

10. Осуществлять развитие создаваемых средств обеспечения безопасности мореплавания согласно плану, разрабатываемым в соответствии с будущим развитием портовых мощностей.

11. Практика использования таких систем подтверждает, что дальнейшее развитие систем безопасности мореплавания должно идти по эволюционному пути с учетом появления новых технических средств, систем и технологий.

12. Одобрить представленную Концепцию развития береговых систем обеспечения безопасности мореплавания на период до 2020 года.

13. ФГУП «Росморпорт» при эксплуатации, реконструкции и проведении работ по созданию систем обеспечения безопасности мореплавания следовать основным положениям «Концепции развития береговых систем обеспечения безопасности мореплавания на период до 2020 года».

14. Обсудить в рамках Экспертного совета при Росморречфлоте вопрос о повышении роста производительности труда к 2018 году в области морского и речного транспорта, за счет реализации мероприятий государственной программы «Развитие транспортной системы».

15. Выработать рекомендации по внесению дополнений и изменений в «Полярный кодекс» с последующим направлением в Минтранс России.

16. Предприятиям транспортного комплекса после принятия федерального закона от 03.02.2014 15-ФЗ наряду с персональными данными о пассажирах осуществлять передачу данных на членов экипажей судов ЗАО «ЗащитаИнфоТранс».

17. Ускорить принятие новых нормативов на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений с обеспечением 100 % финансирования по ним к 2017 году.

18. Обратиться в Правительство Российской Федерации с предложением о включении в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы (2010-2020 годы)» мероприятия по строительству Багаевского гидроузла.

19. Считать приоритетным устранение лимитирующих участков на ЕГС европейской части России для увеличения объемов перевозок грузов и пассажиров.

20. Принять меры по улучшению качественных параметров внутренних водных путей с целью достижения необходимой провозной и пропускной способности.

21. Продолжить обновление судов технического флота для обеспечения эксплуатационных характеристик внутренних водных путей.

22. Отметить необходимость обновления и строительства судов транспортного флота для увеличения объемов перевозок и снижения стоимости транспортных услуг, с учетом предоставления судового утилизационного гранта при строительстве судов речного класса, класса река-

море и пассажирских судов внутреннего плавания на российских верфях при условии утилизации старого флота.

23. При реализации различных направлений развития внутреннего водного транспорта внедрять передовые конструкторские решения, прогрессивные технологии и современные материалы, как для создания инфраструктуры внутреннего водного транспорта, так и в области отечественного судостроения и судоремонта.

24. Продолжить работу по повышению уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений.

25. Внедрять новейшие технологии проведения путевых работ и содержания средств навигационной обстановки.

26. Рекомендовать предприятиям речного транспорта развивать на базе речных портов терминально-логистические сети.

27. Принимать все меры для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы.

28. Разработать отраслевой классификатор профессиональной деятельности, т.е. перспективный перечень разработки профессиональных стандартов для профессий и должностей водного транспорта.

29. Обратиться в Минтруд России об открытии конкурса на разработку профессиональных стандартов для водного транспорта.

30. Создать рабочие группы по разработке профессиональных стандартов с активным участием крупных компаний и общественных организаций отрасли.

31. Организовать широкое конструктивное общественное обсуждение проектов профессиональных стандартов в области водного транспорта.

32. Поэтапно приводить образовательные стандарты и программы в соответствие с разработанными и утвержденными профессиональными стандартами.

33. Вузам рассмотреть возможность организации проведения вступительных испытаний с использованием дистанционных технологий (особенно при поступлении на заочную форму обучения).

34. Установить квоты целевого приема для вузов в целом в объеме не более 50% КЦП.

35. Вузам принять за основу типовую форму договора о целевом приеме и о целевом обучении, утвержденную Постановлением Правительства РФ от 27 ноября 2013 г. № 1076. Рассмотреть целесообразность расширения: п.3 раздела II типового договора о целевом приеме подпунктом «в) при невозможности исполнения подпункта б) оплатить исполнителю фактически понесенные расходы по организации и прохождению практики.»; п.4 раздела II типового договора о целевом приеме подпунктом «б) отчислить гражданина, заключившего договор о целевом обучении, при невозможности исполнением

заказчика п.3»; п.5 раздела II типового договора о целевом приеме подпунктом «ж) при невозможности исполнения заказчиком подпункта б) п.3 и при условии выполнения заказчиком подпункта в) организовать практику в соответствии с учебными планами в других органах или организациях».

36. Рассмотреть вопрос включения во Всероссийскую олимпиаду профессионального мастерства проведение конкурса по плавательным специальностям.

37. Вузам обратить внимание на сотрудничество с образовательными организациями, имеющими целью подготовку несовершеннолетних обучающихся к военной или иной государственной службе.

38. Вузам рассмотреть возможность и целесообразность использования выездных приемных комиссии.

39. Совместно с отраслевыми работодателями проработать вопрос организации целевого приема и целевого обучения.

40. Проработать систему электронного и дистанционного обучения специалистов плавательного состава судов.

41. Рекомендовать использование тренажеров для целей имитации реального судового оборудования в учебных целях.

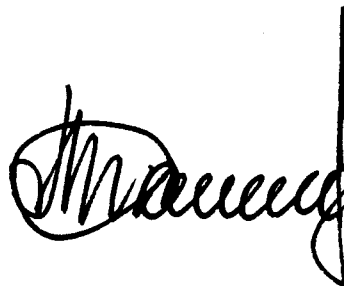
42. Образовательным организациям разработать комплекс мер по обеспечению выполнения требований Конвенции ПДНВ.

43. Рекомендовать Союзу «Национальная палата судоходства» создать базу данных направлений научных исследований.

44. Рекомендовать образовательным организациям создать базу данных направлений научных исследований и научных школ.

45. Рекомендовать подготовить план мероприятий по совершенствованию подготовки и дипломированию плавсостава судов внутреннего плавания.

Руководитель
Федерального агентства
морского и речного транспорта



А.А. Давыденко