

## Виталий Ключев: «Система подготовки моряков в России соответствует международным требованиям»

Система подготовки и дипломирования моряков в России приведена в соответствие с международными требованиями. Этому предшествовала большая работа Минтранса и других заинтересованных ведомств. В интервью ИАА «ПортНьюс» директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Ключев рассказал о подготовке плавсостава и изменениях в системе отраслевого образования.

**- Виталий Владимирович, расскажите, пожалуйста, о системе подготовки моряков в России и основных мероприятиях, проводимых Минтрансом в этой сфере? Что самое важное вы можете отметить сегодня?**

- Самое важное – это осознание очень простой истины: наши отраслевые вузы должны работать не на процесс, а на результат. Кого мы готовим? Мы должны готовить моряка. Кто такой моряк, описано в Конвенции по подготовке и дипломированию моряков (ПДНВ, с манильскими поправками) и Кодексе с аналогичным названием, являющимся приложением к этой Конвенции. Там сформулированы требования к морякам по каждой из специальностей. Наша задача - выстроить систему подготовки моряков таким образом, чтобы на каждом этапе своей карьеры моряк соответствовал установленным международным нормам.

Минтрансом России в этом направлении ведется системная, планомерная работа, начиная с 2009 года, когда на горизонте появились манильские поправки. Нами проведены мероприятия нормативного и организационного характера, которые сформировали нынешнюю систему подготовки моряков в Российской Федерации, позитивно оцененную недавно генеральным секретарем Международной морской организации (ИМО, IMO) во время его визита в Россию.

Мы утвердили Положение о дипломировании моряков, которое устанавливает требования к их подготовке на всех этапах: прохождение базового обучения, получение диплома со сдачей квалификационных экзаменов или без таковой, прохождение плавательной и производственной практик, повышение квалификации при смене должностей с повышением от вахтенного помощника до капитана или от вахтенного механика до старшего механика.

Также, во исполнение вышеуказанной Конвенции, нами создана система признания образовательных организаций на право подготовки моряков. Таким признанием занимается министерство транспорта. Теперь каждая образовательная организация, желающая, чтобы ее выпускники получили дипломы у капитана морского порта, должна получить признание Минтранса России.

Далее, нами сформированы требования к тренажерной подготовке и механизм освидетельствования тренажерных центров на право ведения конвенционной подготовки. В соответствии с ними, тренажерный центр должен соответствовать требованиям Конвенции и получить признание [Росморречфлота](#).

Наконец, нами завершается работа по подготовке документа, который формализует требования к минимальному составу экипажей судов. Когда этот документ выйдет – а мы надеемся, что уже очень скоро, то полный комплект документального сопровождения подготовки моряков будет наличествовать в Российской Федерации.

Помимо этого, каждая образовательная организация, тренажерный центр, обязаны иметь эффективную систему управления качеством конвенционной подготовки моряков (это требование Конвенции). Эффективность такой системы подтверждается освидетельствованием.

В соответствии с требованиями Конвенции нами создана специализированная информационная система централизованного учета выдаваемых дипломов и квалификационных свидетельств на всех уровнях подготовки. И теперь вся информация о подготовке каждого моряка – о выдаче ему диплома, о проведении квалификационных испытаний, о стаже плавания, централизованно вводится в информационную систему.

Таким образом, в Российской Федерации мы получаем единую, целостную, структурированную нормативно подтвержденную систему (именно систему!) подготовки моряков, повышения их квалификации от поступления в образовательную организацию до завершения морской карьеры.

**- Система создана. Охватывает ли она все сферы подготовки моряка и его работы? Что еще предстоит сделать в этой области?**

- Есть незавершенный процесс, но находящийся уже в продвинутой стадии, связанный со здоровьем моряков. Дело в том, что подтверждение возможности работать на судне в той или иной должности регулируется двумя международными договорами, к которым присоединилась Российская Федерация: это Конвенция ПДНВ и Конвенция о труде в морском судоходстве.

Вместе с Минздравом мы сформировали Перечень болезней, препятствующих занятию должности на судне. Раньше такого Перечня не было, он появился только в 2017 году.

Есть еще два процесса, которые в связи с этим нужно завершить. Это утверждение Порядка прохождения медицинских осмотров моряка и формы соответствующего свидетельства, а также формирование Перечня медицинских организаций, допущенных к проведению этих мероприятий.

Проект первого документа уже готов, Минздрав его согласовал. Остался один неурегулированный вопрос: в Кодексе торгового мореплавания не очень четко сформулировано – кто же подлежит, и в какие периоды медицинскому осмотру. Проект соответствующих изменений в КТМ сейчас находится в Госдуме, и я надеюсь, что решение по нему до конца 2017 года Госдума примет.

**- Какие меры предприняты в практической сфере?**

- С декабря 2016 года [Минтранс](#) и [Росморречфлот](#) начали оптимизацию процесса димпломирования моряков капитанами морских портов. Мы начали с Санкт-Петербурга: здесь дипломный отдел переехал в новое здание, где создана удобная для моряка логистика посещения отдела, морякам там оказывается консультационная помощь. Нами поставлена задача сведения к минимуму времени нахождения моряка в отделе димпломирования (не более 15 мин.). Для сравнения: ранее моряку нужно было записаться за пару месяцев на сдачу документов, документы рассматривались до месяца, а весь процесс мог занимать 2-3 месяца. Сейчас сдача документов осуществляется за 15 мин., после чего в течение 10 дней моряку приходит sms о готовности диплома к выдаче и не более, чем за 15 мин. моряк его получает.

Это не относится к ситуации, когда нужно проходить квалификационные испытания, что, естественно, требует большего времени. Здесь имеется два этапа: компьютерное тестирование и собеседование. Причем испытания можно проходить сразу же после написания заявления – никаких виртуальных или фактических очередей, предварительных записей.

Подобным образом сегодня обустроены все дипломные отделы всех служб капитанов морских портов Российской Федерации. Сам лично в большинстве из них побывал.

Кроме того, если подтверждено, что моряк на судне занимался самообразованием, то ему не нужно сдавать квалификационные испытания и проходить переподготовку при продлении дипломов в той же должности.

Таким образом, мы рассчитываем к концу 2017 года завершить полный десятилетний цикл по созданию системы подготовки и дипломирования моряков и назначения на должности на судне.

#### **- А как обстоят дела с дистанционным обучением?**

- Совместно с Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова в Санкт-Петербурге мы проводим эксперимент: по одной из программ при продлении диплома часть подготовки переведена на возможность дистанционного обучения.

Также мы договорились с Государственным морским университетом имени адмирала Ушакова о проработке методики дистанционного обучения.

Проблема возникает с тем, что необходимо убедиться в получении моряком необходимых знаний в ходе дистанционного обучения, поскольку мотивация есть не всегда и не у всех. В любом случае окончательное тестирование или «доводка» осуществляются при личном посещении. Конвенция требует от государства выдачи диплома убедиться, что моряк обладает необходимым объемом знаний, навыков и умений – и мы обязаны это сделать.

#### **- Все, о чем вы рассказали, кто-то проверяет?**

- Конвенция предусматривает периодические проверки (каждые пять лет) независимыми экспертами системы подготовки моряков для каждой страны, осуществляющей такую подготовку. В России проверка была проведена три года назад и ИМО признала, что система подготовки моряков в Российской Федерации соответствует требованиям Конвенции. Следующая проверка будет проводиться через два года.

В 2018 году мы начинаем стресс-тестирование нашей системы. В течение следующего года мы проведем самостоятельную проверку всех элементов системы подготовки: это и тренажерные центры, и дипломные отделы капитанов портов, и образовательные организации, и Минтранс, и [Росморречфлот](#), и Ространснадзор – абсолютно все элементы системы подготовки попадут под эту проверку.

Данную проверку попрошу осуществить [Российский морской регистр судоходства](#), надеюсь на его согласие. По ее результатам мы откорректируем свои действия и в 2019 году проведем независимую проверку.

#### **- В прошедший период вы проводили достаточно большое количество проверок отраслевых вузов. Каковы их итоги?**

- По итогам проверок мы иногда выдавали документы о признании образовательных организаций на сокращенные сроки: на год-два (обычная практика – на пять лет). Сегодня мы продолжаем эту практику. Основной недостаток, из-за которого это происходит: несоответствие методов подготовки

требованиям Конвенции и национального законодательства. Например, когда на тренажер приходит обучаемый, то инструктор выдает ему задание, как вздумается. Но инструкторы везде разные, а Конвенция требует формализованного одинакового подхода. Конвенция требует, чтобы до начала занятий обучаемый был проинформирован, какие знания он будет получать в процессе предстоящего занятия, какими методами он эти знания будет получать и каким образом у него проверят получение этих знаний. Бывало же так, что и сами преподаватели, и организаторы образовательного процесса, зачастую, не знали, какие же конкретные знания они будут доносить на этом конкретном занятии и что ожидают от обучаемого. Тем более, об этом не знал сам обучаемый. Таким образом, отсутствовала системность подготовки, а Конвенция устроена таким образом, что система должна быть четкой.

Особенно много нареканий вызывала система управления качеством подготовки: зачастую это был просто набор бумаг, не имеющих отношения к жизни и к Конвенции. В то время как система качества должна описывать реальные процессы, проходящие в этом конкретном образовательном учреждении, и все участники образовательного процесса должны знать свои права и обязанности, функции внутри системы качества.

Мы обнаруживали должностные инструкции, где про Конвенцию ничего не было упомянуто, и которые представляли из себя формальный документ, не имеющий ничего общего с образовательным процессом.

Руководители образовательных организаций не представляли механизмов подготовки по Конвенции.

Несколько лет назад мы договорились с генеральным секретарем ИМО и с заместителем министра транспорта Российской Федерации издать именные экземпляры Конвенции ПДНВ. В торжественной обстановке мы вручили их руководителям основных образовательных организаций с просьбой изучить «от корки до корки». Когда руководитель образовательной организации лично понимает методы, способы обучения, которые не рекомендуются, а предписываются (!) Конвенцией, тогда и его персонал начнет их понимать и те, кто проводит обучение.

Надо признать, что все это дало определенные результаты. Сегодня во всех образовательных организациях, которые имеют от нас признание, образовательный процесс систематизирован в полном соответствии с Конвенцией.

Еще одна проблема, из-за которой мы давали короткие признания, – это организация практической подготовки. Зачастую, прохождение практики отдавалось на откуп самих обучаемых. Им вручались направления, и они должны были сами разыскивать судходную компанию и практиковаться там самостоятельно. Мы эту порочную практику прекратили – и сегодня ответственность за прохождение практической подготовки обучаемого лежит на ректоре, на образовательной организации, которая обязана предоставить либо свои плавсредства, либо договоры с судходными компаниями, обязывающие эти компании проводить практическую подготовку. Эти договоры мы проверяем не только на бумаге, а путем фактического взаимодействия с судходными компаниями, которые подтверждают или не подтверждают действительное прохождение практики курсантами и студентами.

#### **- Что получают от этого сами судходные компании?**

- Они получают будущего моряка. Те компании, которые хотят быть на рынке сегодня и завтра, заинтересованы в таких людях. Они уже на стадии студенческой скамьи могут получить себе работников и дальше их растить. Например, в [Совкомфлоте](#) все работники на судне – российские моряки. И компания их «тянет» с курсантской скамьи до пенсии. Это нормальная практика, многие судходные компании к ней прибегают.

К тому же неквалифицированная рабочая сила на судне тоже нужна, и не платя денег, либо платя «копейки» практиканту, они ее получают. Мы при этом требуем, чтобы после первого, максимум второго курса, обучаемый получал квалификацию матроса, моториста низшей должности, и тогда с этой должностью курсант сможет пойти на работу в штат на реальном судне.

**- Осталась ли должность капитанов-наставников?**

- На сегодняшний день капитан-наставник из законодательства исчез, а для практикантов на судне его роль выполняет представитель командного состава, который закрепляется приказом по судну ответственным за прохождение практической подготовки. Это лицо должно иметь соответствующую квалификацию и потом подтвердить прохождение программы практики, подписывая специальную справку и неся за это ответственность.

**- Остаются ли выпускники морских вузов в профессии и в России? Есть ли на этот счет статистика?**

- На вопрос, остаются ли в профессии, ответ будет утвердительным. Мы обязываем образовательные организации вести анализ последующего трудоустройства, и при проверках образовательных организаций мы обращаем на это внимание. Для нас было довольно неожиданным фактом, что почти 90% и выше (по разным вузам) выпускников морских вузов, так или иначе, остаются в профессии.

Что касается вопроса, остаются ли в России, то нужно учитывать, что морские отечественные судоходные компании достаточно хорошо обеспечены кадрами. Зарплата на российских судах – особенно тех, которые ходят за рубеж, соизмерима с уровнем зарплат в зарубежных компаниях. Но не вижу особой трагедии и в том, если наш выпускник с нашим российским дипломом пошел на иностранное судно – мало того, что он там денег заработает и принесет в российскую экономику (все равно семья у него здесь), так он еще и квалификацию другую получит. Я не говорю, что это квалификация лучше, чем полученная в России, просто она другая в смысле морской культуры, общения, глобализации, грузопотоков. И тогда мы получаем более широкий спектр специалистов в практическом смысле для российской действительности. Судоходство – априори международная сфера и попытки закрыть для наших выпускников международный рынок к добру не приведут.

**- А учатся ли в наших отраслевых вузах иностранцы?**

- Иностранцы учатся, но не скажу, что их много – и тут есть над чем поработать. Мы сегодня традиционно ориентируемся на наших старых партнеров по СССР: Вьетнам, Монголия, Иран, Индия... Но мне кажется, что наши образовательные организации должны пойти в мир чуть шире и привлекать к обмену специалистами развитые страны. Здесь должен заметить, что когда генеральный секретарь ИМО встречался с курсантами, то я ожидал, что возникнут проблемы с языком, но проблем не возникло, а некоторым курсантам я даже позавидовал, насколько хорошо у них произношение на английском языке. И я, и генеральный секретарь ИМО были приятно удивлены этому.

*Беседовала Надежда Малышева.*