

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

# О Т Р А С Л Е В А Я   Г А З Е Т А ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



№12 (12945)

Выходит один раз в месяц  
15 декабря 2014 года

При поддержке ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и ЗАО «Азово-Донское пароходство»

## Порт Коломна завершил навигацию



ОАО «Порт Коломна» завершило навигацию 2014 года, выполнив все планы по грузоперевозкам, сообщили «Водному транспорту» в компании.

Стр. 2

## «Палмали» получает танкер Begim Aslanova



Девятый танкер смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса дедвейтом около 7100 тонн проекта RST22M Begim Aslanova типа «Новая Армада» (строительный номер 079) спущен на воду в Турции.

Стр. 7

### КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

#### КОМПЛЕКСНЫЙ ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ СЕВМОРПУТИ

поручено разработать правительству России. Кроме того, до 15 июля 2015 года правительству РФ поручено «обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, предусматривающих предоставление г. Владивостоку статуса свободного порта».

#### НОРМАТИВЫ НА СОДЕРЖАНИЕ ВВП

к 2018 году составят 18 млрд в год, что представляет 100% от потребностей. Увеличение госфинансирования предусмотрено в соответствующем постановлении правительства Российской Федерации.

#### СВОБОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА В КРЫМУ

будет создана согласно подписанному Президентом России закону. В СЭЗ предусмотрено освобождение от ряда налогов на период до 10 лет (в зависимости от категорий налогов) и снижены административные барьеры. В морских гаванях Крыма могут быть введены режимы свободного флага и «удобного порта», что упрощает таможенные процедуры.



# Кадрам предложат все

**Спрос на специалистов в области морского и речного транспорта превышает предложение, особенно если речь идет о плавсоставе. Так, в ходе опроса, проведенного во время XIII Международного форума и выставки «Транспорт России» в Москве, руководители ведущих отраслевых вузов России сошлись в данных о том, что 80–90% выпускников их учебных заведений трудоустраиваются в отрасли.**

По словам ректора Государственного университета морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова Сергея Барышника, трудоустраиваются 98% выпускников возглавляемого им вуза. По словам ректора Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского Сергея Огая, спрос на плавательские специальности превышает предложение на 20–25%, также хорошо трудоустраиваются логисты, 70% из которых работают в сегменте морской логистики.

Хотя одной из проблем часто называется уход российских специалистов на работу под иностранный флаг и к иностранным судовладельцам, по мнению руководителя учебно-тренажерного центра группы «Совкомфлот» Игоря Панкова, бояться этого особенно не нужно. По мнению Панкова, это создает конкуренцию между работодателями, что само по себе позитивно, а кроме того, такие специалисты все равно тратят значительную часть своих доходов в России.

Между тем, по мнению руководителя Росморречфлота Александра Давыденко, одной из главных проблем в сфере отраслевого образования является разрыв

между наукой, образованием и практикой. Глава федерального агентства уверен в необходимости большей интеграции образования и бизнеса.

В то же время многое в этом направлении уже сделано. Так, по словам представителя группы компаний «Палмали» Рауфа Алиева, его компания сотрудничает с рядом вузов и имеет собственные классы подготовки. Их наличие позволяет предоставить курсантам необходимую практику работы на судах компании. При этом, как от-

ки, когда судоходные компании во взаимодействии с вузами реализуют собственные программы обучения, нецелесообразно. Например, в рамках учебно-тренажерного центра «Совкомфлота» люди обучаются работе с новым оборудованием, которое еще не поступило в вузы и с которым преподаватели еще не научились работать сами.

При этом, по мнению заместителя председателя Общественного совета Росморречфлота Михаила Ненашева, в отраслевых вузах не-

президента, экс-министр транспорта России Игорь Левитин выразил убеждение, что образование, в том числе и лабораторное, должно сконцентрироваться именно в вузах. Компаниям, по мнению Левитина, необходимо передать в вузы соответствующее оборудование. В качестве успешного примера такого подхода он привел сотрудничество ОАО «РЖД» с вузами. Также, по мнению советника президента, в будущем особый спрос возникнет на плавсостав, работающий на ледокольных судах. «Будущий транзитный путь — Северный морской путь, который будут осваивать ребята, работающие на ледоколах», — сказал Левитин.

Так или иначе, успешная подготовка специалистов для отрасли возможна только во взаимодействии отраслевых вузов и бизнеса, дискуссия разворачивается лишь о формах такого сотрудничества. В его развитии и видится залог дальнейшего успешного развития отрасли. Что же до пресловутой проблемы «утечки мозгов», то она должна лишь стимулировать отечественных судовладельцев быть конкурентоспособными на рынке труда. Сам же факт ухода специалистов за границу уже сам по себе говорит о высоком качестве отечественного отраслевого образования.

*Спрос на специалистов в сфере морского и речного транспорта превышает предложение, а бояться их ухода под иностранные флаги особенно не стоит. Хотя уровень подготовки кадров в российских отраслевых вузах растет, бизнес пока не намерен отказываться от собственных учебных программ.*

метил Рауф Алиев, за последние 5 лет качество подготовки специалистов в российских отраслевых учебных заведениях значительно возросло.

«Совкомфлот» также занимается набором курсантов в собственные целевые учебные группы, в рамках которых они проходят практику работы по стандартам «Совкомфлота» и после выпуска из вуза готовы сразу же полноценно работать в компании. При этом Игорь Панков уверен, что полностью отказаться от практи-

обходимо срочно решать две главные проблемы: недостаточность материально-технической базы и устаревшие учебные материалы.

Но и здесь на помощь может прийти заинтересованный в хороших специалистах бизнес — и примеры такой помощи, выражающейся в оборудовании классов и предоставлении современного программного обеспечения за счет средств соответствующих компаний, уже имеются.

С другой стороны, советник