

ШТУРМАНСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ НА РУБЕЖЕ ТЫСЯЧЕЛЕТИЙ



В.А. Бондарев, В.М. Букатый – БГАРФ

«Лучший навигационный инструмент на судне – голова штурмана».
(Рыбацкая поговорка)

В океане сосредоточены основные природные запасы нашей планеты. И только та страна имеет стратегическое будущее в научном, промышленном и социальном планах, которая сможет эти запасы использовать с помощью соответствующих технологий и подготовленных кадров. У России самая большая в мире шельфовая зона. И, конечно, самая большая экономическая территория в Мировом океане и морских регионах. В связи со сказанным и с учетом развития транспортных перевозок, добычи рыбы, конкуренции роль флота в будущем России неизмеримо возрастет по сравнению с XX в.

Развитие отечественного океанического рыболовства, бурный рост которого наметился в конце 50-х – начале 60-х годов, потребовали дополнительного обеспечения промыслового флота высококвалифицированными, прежде всего судоводительскими кадрами. Поэтому правительство в 1966 г. приняло решение об открытии в г. Калининграде еще одного морского вуза – Высшего инженерного морского училища (КВИМУ), переименованного в 1991 г. в Балтийскую государственную академию рыбопромыслового флота (БГАРФ).

Профессия судоводителя по праву считается наиболее сложной и ответственной морской профессией. Штурман, навигатор – это человек, умеющий водить по морю морские суда любого типа и назначения. Если штурман к тому же может отыскать в морской пучине рыбу и удачно ее выловить, то он получает второе морское крещение – становится рыбаком.

Конструктивные особенности промысловых судов, удаленность районов промысла от традиционных морских путей, сложность технологических процессов лова и обработки морепродуктов, длительность промысловых рейсов и плюс к этому традиционная работа штурмана морского судна – вот, что отличает работу и соответственно подготовку судоводителя-промысловика от судоводителя транспортного морского судна.

В настоящее время задачи, решаемые штурманом, существенно изменились. Почти Журнал «Рыбное хозяйство», 2001, № 1

не используются ранее хорошо знакомые традиционные радионавигационные средства (Омега, Лоран, Декка, секторные маяки и др.). Взамен пришли электронная картография, навигационные интегрированные комплексы, спутниковая навигация и вот уже третье поколение спутниковых систем (GPS) успешно эксплуатируется флотом. Спутниковые навигационные системы (СНС) имеют высокую точность и достоверность информации о местоположении судна и претендуют на роль ведущего навигационного технического средства. Они постепенно оттесняют методы классической мореходной астрономии и технические средства судовождения (гироскопсы, лаги). Новые методы использования и обработки информации в спутниковых системах позволяют кроме высокоточного позиционирования места судна определить величину и направление его перемещения. Однако отсутствие спутниковых приемоиндикаторов отечественного производства, потенциально существующая угроза отключения космического сегмента системы от пользователя без всяких предупреждений и принятые ИМО стандарты обеспечения безопасности мореплавания не позволят в ближайшие 15–25 лет отказаться от методов мореходной астрономии и автономных технических средств судовождения, также как и от бумажной навигационной карты. Поэтому в учебных планах подготовки судоводительских кадров по-прежнему предусмотрено изучение астронавигационных методов определения места судна и поправок курсоуказателей, магнитных компасов, методов определения и уничтожения девиации. Безусловно, широкое использование на судах ПЭВМ вносит коррективы и в методику преподавания курса мореходной астрономии. Персональные ЭВМ избавляют штурмана от рутинной работы с таблицами и многочисленных арифметических действий. Главным и сейчас остается знание звездного неба, умение измерять высоты светил, определять поправку хронометра.

Изменился и функциональный уровень принятия и исполнения командным составом решений. Такой переход предписан международными конвенциями (МК), регламентирующими работу судоводителя с позиции управления безопасностью. Целый

ряд МК (СОЛАС, ПДНВ-78/95, ПДНВР-95, МКУБ и др.), резолюций ИМО и другие документы определяют направления дальнейшего совершенствования работы штурманов как менеджеров высшей квалификации по управлению сложными динамическими объектами и процессами на судах промыслового флота России.

Первый выпуск инженеров-судоводителей состоялся в КВИМУ в 1971 г. К настоящему времени преемником КВИМУ Балтийской государственной академией выпущено 3155 инженеров-судоводителей. наших выпускников можно встретить на всех бассейнах Мирового океана, на любых промысловых и транспортных судах, в России и за рубежом. Каждый четвертый выпускник – капитан. Среди них такие известные капитаны, как В.С. Калинин, В.Г. Беляев, Н.И. Скрябин, К.Я. Вельмякин, О.И. Пресняков, В.И. Малыхин, В.В. Павловский, В.Н. Родоман, С.Н. Крымский и др. Выпускники академии работают на береговых предприятиях, обслуживающих флот, в научно-исследовательских и учебных заведениях, ведущих подготовку кадров морских профессий. Например, стали кандидатами технических наук, доцентами М.А. Полтавцев, С.И. Кулинич, В. Паулаускас, А.И. Страшко, С.С. Кубрин и др. Судоводительское образование в БГАРФ получили около 200 человек из Болгарии, Чехословакии, Кубы, Перу, Мавритании, Нигерии, Вьетнама, Бангладеш и других стран.

Анализ аварийности на море показал, что в подавляющем большинстве случаев причиной аварий морских судов является «человеческий фактор»: недостаточный уровень квалификации и опыта персонала, несоординированные действия в экстремальных ситуациях, недостаточная подготовка персонала, отсутствие поддержки и постоянного контроля со стороны береговых служб, несоответствующее физическое и эмоциональное состояние и другие составляющие. Влияние «человеческого фактора» на аварийность мирового флота вышло на первый план общественного внимания. Минимизировать влияние «человеческого фактора» можно только способами управления безопасностью. Для сокращения аварийности на флоте из-за влияния «человеческого фактора» необходимо



Будущие штурманы на занятиях

проводить регулярную профессиональную и специальную подготовку судового и берегового персонала. Именно поэтому в учебном плане подготовки инженеров-судоводителей введены такие дисциплины, как психологические основы управления коллективом, безопасность мореплавания и ведения промысла, морское и рыболовное право. Наши выпускники способны быть организаторами системы, обеспечивающей всестороннюю безопасность деятельности человека на море. О хорошей подготовке выпускников свидетельствует тот факт, что по их вине на флоте не допущено ни одной серьезной аварии.

За последнее время материально-техническая база академии, и в том числе судоводительского факультета, значительно расширилась и окрепла благодаря постоянному вниманию и глубокому пониманию задач судоводительского образования ректора БГАРФ, проф. А.П. Пимошенко. Лаборатории оснащены современным электронным оборудованием: ПЭВМ, СНС, САРП и другими техническими средствами судовождения, а также современными, не имеющими аналогов за границей тренажерами: САРП/РЛТ, ЭКДИС, РПТ-2000, ГМССБ, общей подготовки по средствам борьбы и спасения, способам выживания, медицинской подготовке и др. В 2001 г. вступает в строй новейший тренажер по управлению судном с панорамной визуализацией. Все виды конвенционной тренажерной подготовки и переподготовки кадров при БГАРФ реализует Балтийский тренажерный центр. Наличие такой сложной техники совершенно необходимо и позволяет восполнить пробелы практической подготовки курсантов во время плавания на практике.

МКУБ, ПДНВ и ПДНВ-Р ввели обязательные требования по разработке, внедрению и поддержанию систем управления безопасностью для судоходных компаний и систем ка-

чества для организаций, участвующих в подготовке и обучении берегового и судового персонала. И уже в первом году нового тысячелетия эти требования начнут реализовываться посредством перехода всего судового персонала к новым рабочим дипломам. Процесс перехода достаточно объемный и по времени, и по реализации требуемых задач. Одной из таких задач является обязательное обучение, переподготовка судоводителей. Однако дело не в увеличении объема аудиторных занятий, отводимых на изучение дисциплин, а в приближении профессиональной подготовки к постоянно меняющимся нуждам производства, исключении из программ курсов устаревших и неперспективных разделов.

На основании требований государственного стандарта по специальности на судоводительском факультете разработаны новые учебные планы, учитывающие требования МК, национальные требования к дипломированию персонала промысловых судов и изменившиеся экономические условия ведения промысла. Помимо традиционного набора судоводительских дисциплин наш учебный план предусматривает усиленную подготовку по английскому языку, средствам связи и спутниковой навигации, менеджерскую психологическую, вырабатывающую умение принимать оптимальные решения, изучение другой техники. Кроме того, предусмотрена конвенционная тренажерная подготовка, в частности, по тактике и технике поиска рыбы, поскольку за последние 10 лет исчезли соответствующие службы обеспечения ведения промысловой разведки. Сложность обучения судоводителей-промысловиков заключается еще и в том, что кроме штурманского обучения они должны освоить целый ряд дисциплин промыслового назначения, при этом изучить как новейшую технику и средства, так и находящиеся в эксплуатации на флоте, но не имеющие перспективы в XXI в. Методическое обеспечение всех дисциплин обновляется в соответствии с новым планом и требованиями правил по управлению качеством для образовательных учреждений, осуществляющих подготовку морских специалистов. Огромный вклад в становление специальности в БГАРФ внесли такие преподаватели и методисты, доценты и профессора как А.И. Полтавцев, В.О. Рамм, А.М. Чебаевский, Г.Б. Воробьев, В.Д. Кулагин, В.Ф. Козулов, Ю.П. Клетнов, А.Г. Стригин и др.

Новым учебным планом предусмотрен и один из важнейших элементов подготовки судоводителей, которым является плавательная практика. Наличие в БГАРФ учебного барка «Крузенштерн» позволяет нам решать комплексную задачу воспитания будущих командиров флота, развивать у них морские и профессиональные навыки. Мо-

ре не изменилось, оно по-прежнему осталось грозной и коварной стихией. Противостоять ей и побеждать могут только смелые, решительные, хорошо подготовленные моряки. Именно поэтому парусные суда, особенно на начальном этапе подготовки судоводителя, являются школой мужества и мореходства. Только на паруснике курсант, будущий капитан, быстрее, чем на другом плавсредстве, почувствует и поймет влияние ветра и волн на судно. Практика на барке «Крузенштерн» дает курсантам физическую закалку, прививает разумную осторожность, отрабатывает быстроту реакции, уверенность в себе, умение принимать оптимальные решения в экстремальных ситуациях. Здесь работа хотя и коллективная, но с высокой личной ответственностью. Однако остаются пока нерешенными проблемы прохождения производственно-штурманской практики на промысловых судах, связанные с отсутствием должностей штурманов-практикантов на этих судах, нестыковкой графика учебного процесса со сроками и длительностью рейсов. Пришло, наверное, время Государственному комитету РФ по рыболовству принять решение о введении таких должностей и обязать судовладельцев включать практикантов в судовые экипажи. Ведь не случайно нам приходится отправлять наших курсантов для прохождения практики на иностранные суда.

На рынке труда ощущается дефицит морских специалистов, а особенно судоводителей (капитанов и старших помощников капитанов), составляющий 10–20 %. И даже несмотря на сокращение промыслового флота в регионе и в целом по стране, нет проблем по распределению специалистов судоводительского факультета. Все выпускники трудоустроены по заявкам флотских предприятий и организаций, с которыми в БГАРФ поддерживаются тесные контакты. Как правило, мы получаем отзывы о высокой квалификации молодых специалистов. Например, из выпуска инженеров-судоводителей 2000 г. успешно зарекомендовал себя вахтенным помощником капитана С.А. Пузыня в ОАО «Пионерская база «Океанрыбфлот»; выпускник 1997 г. С.Н. Горюнов уже стал старшим помощником капитана транспортного судна. Весь командный состав УПС «Крузенштерн», включая капитана, — выпускники академии.

Наши курсанты — судоводители наряду с гражданским получают военное образование также по специальности штурман. Так что академия достойно пополняет штурманский состав как для судов промыслового и торгового флотов, так и для кораблей военно-морского флота. Штурман — это основа флота России в новом тысячелетии.