

# РЕФОРМИРОВАНИЕ МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ НЕ ДОЛЖНО РАЗРУШАТЬ ЕГО ФУНДАМЕНТ

Канд. техн. наук В.Ф. Козулов – БГАРФ

*Главным достоинством отечественной системы морского (и не только) образования всегда являлась его фундаментальность, дающая возможность специалистам быстро и самостоятельно адаптироваться к меняющимся условиям и сферам деятельности не только в море, но и на берегу. Хорошее морское образование предполагает оптимальное соотношение фундаментальной подготовки и конкретных знаний. При этом минимально необходимый набор конкретных знаний обеспечивает возможность выполнения первичных командных должностей на судне. Фундаментальная подготовка способствует быстрому приобретению необходимых знаний и навыков для профессионального роста. Курсы повышения квалификации и тренажерные центры в этом случае играют роль корректирующего звена, которое систематизирует, пополняет и уточняет конкретные знания и навыки в соответствии со значимыми изменениями в отрасли. Такая система образования складывалась десятилетиями и доказала свою эффективность.*

Тем не менее, в последние годы морской общественностью обсуждаются необходимость и принципы реформирования морского образования. При этом наиболее активно ведут себя приверженцы его реформирования на базе Конвенции ПДМНВ-78(95). Их аргументация основывается на том, что в

требованиях Конвенции, по существу, содер­жится квалификационная характеристика специалиста. А это значит, что, поскольку Конвенция не регламентирует образовательный уровень, можно, не мудрствуя, перейти на западную модель подготовки моряков «на должность», снабдить учащихся набором сведений из конвенционного перечня, не особенно задумываясь об образовательном уровне.

Такая позиция открывает простор для произвола в области подготовки моряков. Кое-где уже приступили к ускоренной «выпечке» морских ремесленников, научившихся нажимать кнопки и вызубривших пункты наставлений. Это, в свою очередь, привело к гипертрофированию роли тренажерных центров, выдающих разнообразные сертификаты.

Таким образом, обозначилась тенденция к нарушению баланса между фундаментальностью и конкретными знаниями в подготовке моряков, противоречащая национальным интересам. Вызывает недоумение, что при этом игнорируется отечественный опыт реформирования образования в самом широком смысле.

Чтобы не быть голословным, коротко проследим историю подготовки морских радиоспециалистов. Когда расширилась номенклатура и увеличилась сложность судовых радиоэлектронных средств, морские учебные заведения организовали подготовку радиоспециалистов с высшим образованием. За основу были взяты учебные планы специальности «Радиотехника», по которым работали все радиотехнические факультеты страны, независимо от того, готовили они разработчиков радиоаппаратуры или эксплуатационников. До определенного времени это устраивало всех, по-

скольку радиоинженер широкого профиля был одинаково востребован и на флоте, и в береговых организациях.

В связи с интенсивным развитием морской радиоэлектроники в 70–80-е годы система подготовки была скорректирована переходом на специальность «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования». При этом был полностью сохранен радиотехнический фундамент специальности. Это не только обеспечило нужды флота, но и способствовало тому, что при тотальном развале флота судовые радиоспециалисты значительно легче, чем другие моряки, адаптировались на берегу. Новые требования, обусловленные вводом в действие ГМССБ, не отразились ни на качестве, ни на продолжительности подготовки радиоспециалистов. У курсантов появился дополнительный стимул к отработке практических навыков оператора ГМССБ. Причиной этого снова оказался надежный образовательный фундамент.

С вводом в действие ГМССБ функции судовых радиоспециалистов пытаются возложить на судоводителей. Поскольку радиотехническая подготовка у них практически отсутствует, большие надежды возлагались на тренажерные центры. Но тренажерный центр дает возможность лишь механически отыграть определенную последовательность действий. Качество технического обслуживания судового радиоэлектронного оборудования и его эксплуатации персоналом, не имеющим соответствующего образования, почему-то никого не беспокоило, а статья 55 Регламента радиосвязи просто игнорируется. Более того, и о перспективах никто не озаботился. Иначе как можно оценивать метамор-

фозы судоводительского образования, наблюдающиеся в последние годы, когда пересеклись сферы деятельности судовых радиоспециалистов и судоводителей.

До определенного момента судоводительское образование развивалось примерно тем же путем, что и радиотехническое, т.е. сохранялся образовательный фундамент специальности. Однако с некоторых пор наметились неблагоприятные тенденции к размыванию этого фундамента. По нашему мнению, в основе лежит либо перестроечный зуд, либо непонимание (или нежелание понять) простой истины: **массовое распространение на флоте радиоэлектронных средств создало новую информационную технологию судовождения, которая требует новой образовательной основы, коренным образом отличающейся от традиционно штурманской.**

Действительно, в большинстве случаев принятие того или иного судоводительского решения обеспечивается информацией, полученной от технических средств, в основном радиоэлектронных. Доля традиционных штурманских задач (в мореходной астрономии, методах навигации и т.д.) имеет тенденцию к стремительному уменьшению, в то время как средства автоматизации судовождения постоянно совершенствуются и захватывают все большую часть чисто штурманских функций. Современное судовое радиоэлектронное оборудование с технической точки зрения характеризуется чрезвычайно высокой степенью интеграции и автоматизации эксплуатационных процедур и контроля работоспособности, а также ограниченной ремонтпригодностью в морских условиях. Очевидно, что в перспективе указанные качества оборудования будут совершенствоваться. Это означает, что вопросы собственно технического обслуживания оборудования в судовых условиях уходят на второй план, а на первый выдвигаются не просто эксплуатационные процедуры, а правильная интерпретация данных, получаемых с помощью технических средств, выбор оптимальных средств и режимов их использования в тех или иных условиях плавания (то, что составляет содержание работы штурмана).

Все это породило иллюзию, что с перечисленными задачами легко могут справиться люди, не имеющие глубоких знаний в области радиотехники, электроники и вычислительной техники. Более того, из учебных планов специальности «Судовождение» изымается почти все, что связано с указанными дисциплинами (если не считать кратковременные тренажи по ГМССБ, САРП и т.п.).

Уже первый год эксплуатации ГМССБ начал развеивать эту иллюзию, и наиболее осторожные и ответственные судовладельцы ста-

раются сохранить на своих судах радиоофицеров. Но процесс их сокращения начался, его уже вряд ли удастся остановить. Анализ складывающейся ситуации показывает, что к ней необходимо приспособляться. Толчком к подобному выводу послужило следующее.

Судовые радиоспециалисты с высшим образованием (особенно молодые), не желавшие уходить с флота, в короткие сроки освоили специальность инженера-судоводителя. Это позволило им в зависимости от наличия вакансий работать либо радиоофицером, либо вахтенным помощником капитана, а в ряде случаев и совмещать обе должности. Эффект оказался впечатляющим: новоиспеченные штурманы прямо после госэкзамена по судовождению были приняты в штат судоходных компаний. Объяснение простое. Многие капитаны понимают, что без специалиста по радиоэлектронике на борту они не могут чувствовать себя уверенно, и поэтому включают его в состав экипажа на должность матроса. По сути своей решение понятное, но не каждый квалифицированный радиоспециалист согласится на это. Получить же в экипаж вахтенного помощника с фундаментальной радиотехнической подготовкой — большая удача.

Таким образом, жизнь сама все расставляет по местам. В связи с этим вспоминаются 50-е годы, когда на одного из помощников капитана возлагалось техническое обслуживание электрорадионавигационного оборудования. Тогда сугубо штурманские дисциплины создавали фундамент специальности, но не меньшую роль играли и дисциплины радиотехнического направления (с учетом состояния судовой радиоэлектроники в то время).

В действующих ныне и проектируемых учебных планах специальности «Судовождение», как уже отмечалось, радиоэлектроника сведена до минимума, позволяющего с трудом освоить только терминологию. Традиционно штурманские дисциплины, в значительной степени потерявшие свое значение, также сводятся до уровня представлений о предмете. Все это делает фундамент специальности весьма шатким и дает возможность сторонникам ремесленничества на флоте аргументировать свою позицию.

В 2000 г. в процессе реализации государственной программы реформирования высшего образования специальности «Судовождение» и «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования» оказались в составе одного направления подготовки дипломированных специалистов 658000 «Эксплуатация транспортного оборудования». Это означает, что учебные планы обеих специальностей в блоках гуманитарных, естественно-научных, общепрофессиональных и частично специальных дис-

циплин являются практически одинаковыми. В блоках дисциплин специализации различие составляет примерно 1500 ч (850 ч аудиторных занятий), если не учитывать плац-ценз для получения «рабочих дипломов».

В специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования» дисциплины специализации образуют мощный научно-инженерный фундамент не только по радиотехнике, электронике и вычислительной технике, но также и по методам их применения для обеспечения безопасности мореплавания практически во всех ее аспектах. При этом сугубо судоводительские дисциплины, за небольшим исключением, могут рассматриваться как иллюстрация к этим методам. В связи с этим есть основание предположить, что главной опорой фундамента современного судоводительского образования могли бы стать дисциплины радиоэлектронного профиля (включая вычислительную технику), в полном объеме представленные специальностью «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования».

Во всяком случае, можно с уверенностью сказать, что учебные планы обеих специальностей легко сопрягаются без малейшего ущерба для содержания и уровня образования.

Другим вариантом решения проблемы является получение дополнительной квалификации «инженер-судоводитель» в процессе освоения основной образовательной программы по специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования». Кстати, автором разработана схема получения дополнительной квалификации, соответствующая нормативным документам Минобразования (приказ от 16.09.98 № 2355 и письмо от 15.05.2000 № 14-55-341 ИН/15).

Как бы то ни было, реализация изложенной идеи реформирования морского образования способна обеспечить выполнение государственных требований к инженерному образованию, требований международных конвенций к персоналу судов и сохранить высокий уровень технической эксплуатации радиоэлектронного оборудования при использовании сокращенных экипажей. И что не менее важно, при этом сохраняются основополагающие принципы отечественной системы высшего профессионального образования. Ведь ни для кого уже не является секретом, что слепое повторение «западной» модели подготовки моряков (особенно судоводителей), инициируемое некоторыми «современными» судовладельцами, разрушает эти принципы. Дипломирование специалистов с высшим образованием, как известно, регламентируется Государственным образовательным стандартом,

в котором оговариваются виды и формы учебных занятий и их продолжительность.

С другой стороны, дипломирование моряков регламентируется ПДМНВ-78 (95), где, например, для судоводителей предусматривается плавцenz 12 мес, но никак не оговаривается образовательный уровень. Кстати, не связано ли это требование с желанием компенсировать недостатки «западной» системы морского образования увеличением продолжительности практики?

Налицо существенное противоречие между содержанием и объемом инженерной подготовки и указанным требованием ПДМНВ (для выпускников средних морских учебных заведений это требование также обязательно). Действительно, если включать в учебный план плавпрактику продолжительностью 12 мес, то это приведет к тому, что при существующих сроках подготовки дипломированных специалистов не будут выполнены требования образовательного стандарта. Как ни странно, не отечественные инстанции, а Лондонский институт морских инженеров при аккредитации ряда инженерных специальностей отказался при-

знать таковой специальность «Судовождение». Следовательно, для сохранения инженерного уровня образования нужно увеличивать его продолжительность по сравнению со стандартными сроками, либо, сохраняя стандартные сроки, выводить плавцenz из учебного плана. Заметим, что в настоящее время в связи с резким сокращением баз практик морским вузам далеко не всегда удается обеспечить выпускникам условия для набора-плавцenza. Поэтому встает резонный вопрос: а может ли вуз выдавать дипломы об окончании выпускникам, не набравшим плавцenz? Этот вопрос, на наш взгляд, требует отдельного рассмотрения и решения. Создавшееся противоречие можно было бы разрешить дипломированием молодого специалиста на штурманскую должность после года работы в качестве помощника капитана по радиоэлектронике — стажера вахтенного помощника.

К сожалению, в нашей стране в настоящее время нет единого подхода к реформированию системы подготовки командных кадров для флота, который бы комплексно учитывал национальные интересы

и требования международных организаций. Более того, нет и органа, который бы курировал решение этой проблемы во всех ее аспектах. А те организации, которые заявляют себя в таком качестве, озабочены в основном поиском статей, по которым с моряка можно было бы получить деньги то ли за переподготовку, доподготовку, то ли за обмен каких-либо сертификатов, выдачу лицензий на такую деятельность. Складывается впечатление, что такие организации кровно заинтересованы в ухудшении качества подготовки моряков в вузах, так как это расширяет рынок их «услуг» и, следовательно, доходы.

Госкомитет РФ по рыболовству в последние годы фактически отошел от этих проблем, ограничив свою деятельность ролью формального наблюдателя, хотя вопросы подготовки моряков для отрасли, как следует из «Кодекса торгового мореплавания», являются его прерогативой. В этих условиях тем более важно, чтобы морская общественность, сформулировав свое мнение по затронутым проблемам, подтолкнула ведомства к их решению на государственном уровне.