

(ПДМНВ-78) с поправками (консолидированный текст). — СПб.: ЦНИИМФ, 2010. — 806 с.

2. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ). Текст кодекса. Комментарии. — СПб.: ТПП, 2004, — 112 с.

3. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (текст, измененный Протоколом 1988 года к ней с поправками). — СПб.: ЦНИИМФ, 2010. — 992 с.

© Алиев Р.С., Бутырина А.В., Кончакова А.А., 2019

УДК 37

Арбузова М.В.,

преподаватель

Казанский филиал ФБОУ ВО «ВГУВТ», г. Казань

К ВОПРОСУ ПРОБЛЕМ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация

В статье излагаются современные проблемы подготовки кадров в сфере речного транспорта, предлагаются приоритетные направления подготовки конкурентоспособных специалистов.

Ключевые слова: персонал, речной транспорт, проблемы подготовки специалистов.

В настоящее время существуют проблемы с обучением персонала в транспортной отрасли страны, что в первую очередь связано с неспособностью системы образования и развития персонала удовлетворить требования работодателей для страны или бизнеса. Это

приводит к дисбалансу между спросом и предложением на рынке труда.

Во-вторых, существующая система профессионального образования и обучения не позволяет готовить специалистов речного транспорта с достаточной квалификацией. Это связано с необходимостью создания новых направлений специальностей и квалификаций, а также отсутствием спроса на определенные специальности.

В-третьих, необходимо создать единый центр или комиссии для подтверждения соответствия квалификации и способностей персонала в области речного транспорта, утвержденных государственным органом. Эта проблема характерна для всех видов речных перевозок, и сегодня реализация мероприятий, направленных на решение этой проблемы, является предметом масштабных инвестиционных планов и проектов, реализуемых не только на государственном уровне, но и на уровне предприятий.

Без решения кадровых проблем, особенно подготовки новых форм специалистов, невозможно эффективно осваивать новые технологии, кардинально повышать производительность труда или создавать конкурентоспособную экономику на мировом рынке.

Фактически большинство компаний испытывают серьезную нехватку высококвалифицированных кадров, которые обладают не только базовыми знаниями в области транспортных процессов, но и способностью создавать и внедрять ориентированные на клиента услуги. Эта проблема характерна для всех видов магистральных перевозок.

В понятии «высококвалифицированного специалиста» некоторые авторы предлагают следующие критерии качества такого специалиста:

– образование: высшее образование, практикоориентированные навыки, знания в своей профессиональной области, опыт работы на предприятиях отрасли и достижения в конкретных областях деятельности, знания в смежных профессиональных областях и стремление постоянно расширять свои умения, знания и навыки;

– социализация: коммуникативные навыки, инициативность, активная профессиональная и социальная деятельность, умение ориентироваться в быстро меняющемся поле информации;

– индивидуальные качества: способность работать творчески, творческие эмоции, анализ, мышление, саморазвитие, самообразование.

В результате оценки деятельности специалиста, работающего в сфере транспорта определились требуемые качества специалистов речного профиля: он должен отличаться своими профессиональными качествами, иметь социальный, культурный, интеллектуальный и моральный потенциал. В своей работе использовать терминологию сопутствующего транспортного процесса, нормативно-правовую базу и понимать особенности перевозок различных видов речного транспорта, а также тенденции и проблемы в развитии речной отрасли [2].

Российские транспортные компании должны понимать, что у них мало возможностей для привлечения высокопрофессиональных транспортных экспертов из-за границы. Проблема «нехватки персонала» затрагивает не только компании в Российской Федерации, но и за ее пределами. Следует также отметить, что в некоторых странах уровень подготовки специалистов по перевозкам очень низкий.

Например, в Китае объемы подготовки очень масштабные, насыщенные, но только для определенных

категорий специалистов, но не достигают высокого уровня транспортного образования. В результате для морского транспорта готовят в основном специалистов «судового экипажа», хотя при этом существует потребность в командном составе флота.

Как указано в «Стратегии развития транспортного комплекса Российской Федерации до 2020 года», в стратегии определены приоритетные направления развития речной промышленности Российской Федерации и методы их реализации. «Кадровый потенциал в настоящее время в речной отрасли, требует реструктуризации и пополнения молодыми специалистами, востребованными отраслью» [1].

Профессионально-техническая подготовка высокого уровня и всестороннее развитие работников транспорта оказывают существенное влияние на показатели транспортной отрасли и всей экономики, а также на формирование личности специалиста. Поэтому это имеет важное экономическое и социальное значение не только во всей отрасли, но и во всем государстве и мире. Методы, формы и средства обучения зависят от содержания образования и уровня личностного и профессионального развития студентов, обучающихся на данную специальность.

Поэтому среди специалистов по обучению в транспортной отрасли можно выделить следующие проблемы:

- сложность организации практического обучения;
- сложность в получении передовых технических средств и технологий.

С точки зрения работодателя, будущие специалисты не имеют необходимых практических навыков. Решение этой проблемы заключается в создании инновационных образовательных технологий в университетах с учетом

потребностей ведущих судоходных компаний. Практика также играет важную роль в формировании профессиональных способностей транспортных специалистов в процессе обучения. Цели практики должны дополняться необходимостью получения и целенаправленно применения практического и производственного опыта в профессиональной деятельности. Это является частью профессиональной компетенции специалиста по транспортному профилю.

План практики должен включать типовые и индивидуальные задачи. При решении практических задач его характер зависит и от потребностей бизнеса. По заданию кафедры обучающемуся в качестве индивидуального задания может быть выдана научно-исследовательская работа, которую проводит кафедра с данным предприятием [2, с. 1482].

Работодатель должен помогать образовательным учреждениям, участвуя в подготовке кадров, закрепляя их за собой уже на стадии поступления в ВУЗ. Кроме этого, очень важно осуществлять сотрудничество с предприятиями на стадии обучения: например, при написании курсовых работ, руководство дипломными проектами студентов, проведение мастер-классов, чтение лекций, деловые игры, т.е. использовать активные и актуальные на сегодняшний день методы обучения. Участие работодателя в обучении кадров поможет преодолеть пробелы в теоретической части знаний, путем замещения их практическими навыками [3, с. 115]. Также, это будет большим опытом для будущих специалистов. Заканчивая обучение в ВУЗе, у них уже будет базовый опыт в данной сфере, а также уверенность в своих знаниях, подчеркивая практическим опытом.

Активные методы обучения являются эффективными способами для качественного обучения: они обеспечивают

целостное понимание реальных проблем, направляют студентов к решению творческого потенциала конкретных прикладных задач и формируют конкурентоспособность специалиста. Современные глобальные изменения в мире указывают, что именно сфера образования определяется и выделяется многими странами как приоритетное направление при подготовке конкурентоспособных специалистов.

В то же время развитие и использование современных технологий зависит от развития материальной базы, уровня знаний общества и способности производить, усваивать и применять новые знания. Все это тесно связано с уровнем образования в стране. Подготовка специалистов водного вида транспорта для эффективной реализации инновационных проектов является национальным приоритетом для России. Одной из основных проблем в этой области является формирование и выбор соответствующих моделей обучения. Нужно привлекать студентов, выпускников школ, обучающихся в сфере транспорта и логистики, рассмотреть вопрос о привлечении иностранных экспертов и запустить программы обучения. А также должны быть рассмотрены вопросы, связанные с внедрением концепции дуального обучения, формированием системы сертификации профессиональной квалификации, созданием новых профессиональных областей и квалификаций в отрасли, оказанием помощи в практике организаций, предоставляющих оплачиваемую работу, и, возможно, дальнейшая занятость.

Подводя итоги, необходимо отметить, что для возрождения важной роли речного транспорта и востребованности его субъектами экономики нужны принципиально новая система управления речным транспортом, повышение ответственности за действия и

бездействие, которые наносят ущерб речному транспорту относительно кадрового резерва, законодательное, нормативно-техническое обеспечение, а также кадровые, и материально-технические ресурсы.

Пора проявлять активную инициативу и принимать не спонтанные, а научно-обоснованные решения, направленные на экспансию показателей речного транспорта и повышение качественного кадрового обеспечения высококвалифицированными специалистами.

Проблемы в развитии транспорта и их кадров, усиливают инфраструктурные ограничения, создают угрозу замедления социального развития и формирования единого экономического пространства. Их скорейшее разрешение становится особенно важным в условиях перехода национальной экономики в фазу устойчивого роста.

Речной транспорт, являющийся во всем мире самым экономичным, относительно экологически безопасным (по сравнению с другими видами транспорта) и безопасным видом транспорта, должен стать таким и в России за счет новых материально-технических ресурсов, и высококвалифицированных кадров.

Список использованной литературы

1. Распоряжение Правительства РФ от 27.08.2009 № 1235-р (ред. от 17.04.2012) «Об утверждении Водной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года». // Собрание законодательства РФ, 2009, № 36, – ст. 4362. – 7 сентября.

2. Белова, Е.А. Проблемы подготовки специалистов для транспортной отрасли / Е.А. Белова, В.И. Данилов. // Ученые заметки ТОГУ. 2013. – Т. 4. № 4. – С. 1480-1484.

3. Фисенко, А.И. Состояние, потребности и направления повышения эффективности подготовки

кадров для российского транспорта / Фисенко А.И. // Транспортное дело России. 2014. – № 1. – С. 115-116.

© Арбузова М.В., 2019

УДК 37

Биктагирова Л.Г.,

преподаватель английского языка,

Филиппова Е.А.,

преподаватель английского языка

Казанский филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ», г. Казань

THE IMPORTANCE OF ENGLISH IN THE TRAINING OF WATER TRANSPORT SPECIALISTS

Abstract

The common language of international Maritime communication is English. In English, commands are given during the ship's navigation, business documentation related to the transportation of foreign trade goods is conducted, disputes arising from the contract of international transportation are settled. Knowledge of English is very important for representatives of marine specialties

Keyword: english, the training of water transport specialists, on the board ship.

Sea and rivers bring people together through the development of international shipping and trade relations. The common language of international Maritime communication is English. In English, commands are given during the ship's navigation, business documentation related to the transportation of foreign trade goods is conducted, disputes arising from the contract of international transportation are settled. Knowledge of English is necessary for everyone who