Омельченко Любовь Шанваровна ─ начальник маркетингового центра Открытого морского института МГУ им. адм. Г.И. Невельского (г. Владивосток). E-mail: Omelchenko@msun.ru
Фисенко Андрей Иванович – д-р экон. наук, профессор, зав. кафедрой финансов Института экономики и управления на транспорте Морского государственного университета им. адм. Г.И. Невельского (г. Владивосток).
E-mail: Fisenko@msun.ru

L. S. Omel'chenko
A.I. Fisenko

The requirement and demand for specialists for the work at the sea transport of the Far-Eastern Federal District

This paper covers the issues connected with the correspondence of training of specialists having higher education and the actual demand of the Primorsk Territory labor market, and shows the dynamic of need in the sea branch demand.

Keywords: social mandate for education, maritime sector professionals, labor market demand, maritime transport.

Потребность в подготовке специалистов для работы на морском транспорте в Дальневосточном федеральном округе

В статье рассмотрены вопросы, связанные с соответствием подготовки специалистов с высшим профессиональным образованием реальным потребностям рынка труда Приморского края, представлена динамика потребности кадров для морской отрасли.

Ключевые слова: социальный заказ на образование, специалисты морской отрасли, потребность рынка труда, морской транспорт.

Проблема соответствия подготовки специалистов с высшим профессиональным образованием реальным потребностям социально-экономической жизни общества является в настоящее время весьма актуальной. Социальный заказ на образование и подготовку специалиста должен быть сбалансирован в соответствии с интересами человека, общества и государства. Для решения этой задачи необходим анализ структурного соответствия спроса и предложения на рынке труда выпускников вузов, мониторинг и сбор информации о потребностях определенных отраслей экономики в специалистах для формирования обоснованного государственного задания (заказа) на их подготовку. Эта информация также очень важна родителям и школьникам, обдумывающим свой профессиональный выбор.

Высшее профессиональное образование сегодня – это наиболее динамично развивающийся уровень образовательной системы России. Характерна она и для Приморского края. Несмотря на кризисные явления в социально-экономическом положении страны и Приморского края, число

учреждений высшего профессионального образования за последние 5 лет в крае сохранилось. Так, например, если в 2005 году существовало 12 самостоятельных учебных заведений, из них 10 государственных и 2 негосударственных вуза, то в 2010 году эта цифра не изменилась. Помимо самостоятельных вузов, сегодня в крае работают филиалы и учебные центры региональных и инорегиональных высших учебных заведений, в т. ч. и Дальневосточного федерального округа (далее – ДФО). Так, например, в 2009 г. в Приморском крае работали 30 филиалов региональных и инорегиональных вузов [1].

Сегодня Приморский край − крупнейший по количеству студентов вузовский центр ДФО, что демонстрируют данные, представленные в табл. 1. Даже несмотря на то, что в 2005 – 2010 гг. численность студентов в крае уменьшилась почти на 4 тыс. чел. (в связи с изменением демографической ситуации миграционными процессами), он по-прежнему играет ведущую роль в подготовке кадров высшей квалификации как для ДФО, так и для других регионов России.

Рассмотрим некоторые итоги соответствия подготовки специалистов потребностям экономики Приморского края.

Структура выпуска специалистов вузов по группам специальностей на 2010 г. показывает лидирующее положение таких специальностей, как: экономические (42%) и гуманитарные науки (17%), а также образование и педагогика (5%). На самом последнем месте – авиационная и ракетно-космическая техника (0,1%). Вместе с тем, по данным отдела сбора и обработки статистической информации Приморского края, на рынке труда существует большой спрос на специалистов педагогических специальностей, однако, число желающих обучаться по данному направлению невысоко (4,7% от всего количества выпускников на 2010 г.).

В последнее время в крае наблюдается плавное повышение спроса на специалистов технического направления (инженеры, технологи и все родственные им специальности), но получение образования по данным направлениям практически не привлекает школьников (например, электротехника – 0,9% выпускников 2010 г.; технология продовольственных продуктов и потребительских товаров – 2,5%; энергетика и энергомашиностроение – 1,9% и т. д.). В результате быстрого развития компьютерных технологий и всеобщей информатизации хозяйственных процессов растет также спрос на специалистов в области информационных технологий, однако, количество выпускников по этим специальностям незначительно – всего 1,3% от численности выпускников 2010 г.

Невостребованными на рынке труда являются естественно-научные специальности, в частности экология и природопользование, геология, разведка и разработка полезных ископаемых, а также сельское, лесное и рыбное хозяйства. Желающих обучаться по этим направлениям очень мало: геология, разведка и разработка полезных ископаемых – только 0,6%, геодезия и землеустройство – ещё меньше – 0,5% [2].

Таблица 1

Динамика изменения численности студентов в Приморском крае за 2005/2006 – 2009/2010 уч. гг.

Показатели	2005/ 2006 гг.	2006/ 2007 гг.	2007/ 2008 гг.	2008/ 2009 гг.	2009/ 2010 гг.
Численность студентов - всего, тыс. чел. в том числе в учебных заведениях:	102,1	101,9	97,4	99,1	98,5
государственных, в том числе обучавшихся на отделениях:	99,1	99,2	94,9	96,6	95,7
- очных	57,5	58,6	57.5	56,6	54.4
- очно-заочных (вечерних)	3,0	2,8	2,5	2,7	2,7
- заочных	35,1	34,7	32,6	35,0	37,7
- экстернат	3,5	3,2	2,3	2,3	0,9
негосударственных, в том числе обучавшихся на -отделениях:	2,9	2,7	2,5	2,5	2,8
- очных	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8
- очно-заочных (вечерних)	0,2	0,1	0,1	0,1	0,0
- заочных	1,7	1,5	1,4	1,5	2,0

Источник: данные официального сайта службы государственной статистики по Приморскому краю [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.primstat.ru/digital/region2/default.aspx

Как известно, Приморский край расположен на сухопутной и морской границах России с несколькими государствами, имеет непосредственный выход на мировые товарные рынки, прежде всего, за счет морских портов и развивающихся международных транзитных коридоров. В связи с этим, в Приморье, по сравнению с другими регионами России, транспортные услуги занимают значительную долю в общем объеме экономики края. Следовательно, в Приморском крае одним из приоритетных направлений развития экономики и, соответственно, подготовки кадров должны стать отрасли, связанные с морем и формированием в регионе морехозяйственного комплекса.

Попытаемся проанализировать и выяснить, насколько соответствует подготовка специалистов указанных отраслей потребностям экономики Приморского края.

Морской транспорт Приморского края сегодня представлен такими крупными судоходными компаниями, как: ОАО «ДВМП», ОАО «ПМП», ЗАО «РИМСКО» и др. Помимо них, работают в крае несколько средних и мелких компаний.

В ДФО единственным вузом, обеспечивающим подготовку специалистов для морской отрасли экономики, является Морской

государственный университет им. адм. Г.И. Невельского. Он работает с крупнейшими предприятиями-работодателями: ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ОАО «Приморское морское пароходство», ОАО «Арктическое морское пароходство», ОАО «Сахалинское морское пароходство», ЗАО «Римско», ООО «Морское агентство», ООО «Фесконтракт-интернешионал», ООО «Примтанко», ООО «Дальмарин», ФГУП Росморпорт (дальневосточный филиал), СК «Приско», «Владивостокский морской торговый порт», «Находкинский морской торговый порт» и др. Взаимодействие университета с компаниями начинается со времени прохождения курсантами мореходной практики. В свою очередь, ежегодно судоходные компании заявляют о потребности в морских специалистах.

Рассмотрим динамику потребности в специалистах морской отрасли для ДФО по наиболее важным специальностям, связанным с работой на море и в порту (см. табл. 2).

Таблица 2

Заявки судоходных компаний Приморского края на молодых специалистов морских специальностей за 2006/2010 гг.

№	Наименование судоходной компании, по специальностям св/эсэу/эсэса/тэтр	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.
1	ОАО «ДВМП»	25/35/15/10	10/10/5/5	10/10/5/5	10/10/5/5	10/10/8/2
2	ОАО «ПМП»	26/15/-/-	25/24/3/-	40/20/6/-	21/18/3/-	20/12/4/-
3	ЗАО «Римско»	8/12/3/5	14/19/8/9	12/15/6/4	7/12/4/4	10/10/10/10
4	ОАО «СМП»	8/7/7/5	11/11/10/2	5/8/5/-	6/5/5/-	2/4/2/-
5	ООО «Фесконтракт»	32/27/-/-	32/33/-/-	30/30/5/-	30/30/3/-	15/15/-/-
6	ООО «Примтанко»	15/10/-/-	10/7/2/-	20/15/3/-	10/10/5/-	3/3/-/-
7	ОАО «Арктическое морское пароходство"	5/5/5/-	2/2/1/-	5/5/2/-	-/-/-/-	-/-/-/-
8	Другие судоходные компании	4/8/6/1	8/2/2/1	11/7/5/-	17/27/26/3	14/14/11/-
	Всего	299	268	289	276	189

Источник: Данные официального сайта Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru

Анализ данных табл. 2 показывает, что специалисты морской отрасли ДФО остаются достаточно востребованными. Причиной тому служит тот факт, что на сегодняшний день профессия моряка не так престижна, как ранее, потому что на берегу без отрыва от семьи и связанных с этим неудобств и стрессов можно заработать намного больше. Политика ряда зарубежных стран ориентирована на привлечение специалистов, многих из которых можно найти на российском рынке труда моряков. Иностранные судовладельцы покупают относительно дешевую рабочую силу и экономят на инвестициях в персонал. На международном морском рынке труда русские моряки пользуются большим спросом у западных судовладельцев. Они в большинстве своем высокопрофессиональны, дисциплинированы, не боятся работы. Их вполне устраивает и зарплата, хотя она зачастую ниже той, которую получают моряки из азиатских стран. Например, все больше экипажей на судах греческих судовладельцев полностью укомплектованы российскими и украинскими моряками. Учитывая, что «подфлажники», отработавшие по 3 – 4 контракта, это высококвалифицированные специалисты международного класса, то можно быть уверенным, что они и дальше будут успешно расширять рамки уже завоеванного ими мирового рынка труда [3]. Уровень заработной платы является одной из главных причин хронической нехватки квалифицированных кадров для работы в море.

Таблица 3

Динамика изменения численности выпускников плавательных специальностей МГУ им. адм. Г.И. Невельского за период 2006/2010 уч. гг.

№	Наименование специальности	2005/ 2006 гг.	2006/ 2007 гг.	2007/ 2008 гг.	2008/ 2009 гг.	2009/ 2010 гг.
1	Судовождение	99	82	92	76	79
2	Эксплуатация судовых энергетических установок	90	107	89	84	77
3	Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики	30	9	10	20	13
4	Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования	13	10	12	3	13
	Итого	232	208	203	183	182

Источник: Данные официального сайта Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru

Как видно из табл. 2 и табл. 3, существующие объемы подготовки специалистов плавательных специальностей в МГУ им. адм. Г.И. Невельского удовлетворяют потребности судоходных компаний лишь на 70%. Тем не менее, потребность существует, следовательно, судоходным компаниям и предприятиям необходимо предпринимать определенные меры для того, чтобы комплектование командного состава соблюдалось в соответствии с потребностями: изменились условия труда в лучшую сторону, повысилась заработная плата.

Причем проблема дефицита кадров плавсостава существует не только в ДФО, но и на мировом флоте в целом (дефицит последних, по разным оценкам, составляет от 10 до 20 тыс. чел.) [4].

На наш взгляд, причины сложившейся ситуации состоят в следующем:

Во-первых, снизилось количество выпускников плавательных специальностей МГУ им. адм. Г.И. Невельского (если в 2006 г. их численность составляла 242 чел., то в 2010 г. – уменьшилась на 24,8%).

Во-вторых, в связи с негативными демографическими процессами не только в Приморском крае, но и по России в целом, наблюдается снижение количества потенциальных студентов. С начала 90-х годов началось стабильное сокращение численности населения из-за превышения уровня смертности над уровнем рождаемости. Так, например, если на 2005 – 2006 уч. г. было зачислено в МГУ им. адм. Г.И. Невельского 1430 чел., то на 2009 – 2010 уч. г. численность уменьшилась на 49%. При этом, необходимо отметить тот факт, что выпускники морских вузов Центральной части России практически не работают на Дальнем Востоке. Поэтому важно расширять и сохранять те кадры, которыми располагает ДФО.

В-третьих, наблюдается высокий процент отчислений из МГУ им. адм. Г.И. Невельского по причинам академической неуспеваемости и неудовлетворительного здоровья (45,5% от общего количества отчисленных – по неуспеваемости, в среднем, за пять лет; наибольшее количество курсантов и студентов было отчислено в 2008 году, причем, отчисление по собственному желанию составило 43% от общего количества отчисленных).

В-четвертых, происходит значительный отток выпускников университета в зарубежные судоходные компании, привлекающие высокой заработной платой. Так, например, минимальная заработная плата для капитана доходит в отдельных компаниях до 12000 долларов США в месяц, контракты заключаются на срок не более чем 6 месяцев, страховка по полной потере трудоспособности составляет 137000 долларов США для старшего командного состава и 87000 – для рядового состава. Кроме того, иностранные компании, чтобы удержать моряка; вводят дополнительно повышение заработной платы в зависимости от общего срока работы моряка в компании; дополнительно производят межрейсовое страхование, пенсионное страхование; оплачивают медицинскую комиссию, прохождение аттестации и т. д. [5].

Конкуренцию для судоходных компаний Приморского края создают крюинговые агентства. Найм моряков на Дальнем Востоке сегодня

осуществляется через лицензированные крюинговые агентства, работающие с иностранными компаниями, контролируемыми немецкими, кипрскими, норвежскими, американскими, голландскими, греческими, сингапурскими судовладельцами [5].

Наглядно несоответствие между потребностью в кадрах морских профессий и выпуском специалистов МГУ им. адм. Г.И. Невельского можно проследить на графике.

Таким образом, проблема кадрового обеспечения морской отрасли на сегодняшний день и, судя по набору контингента в вуз на плавательные специальности, в ближайшие 5 – 10 лет стоит достаточно остро. Данную проблему решать должен не только вуз, но и судоходные компании, и организации морской отрасли. По сведениям Минтранса России, потребность в специалистах морского и речного транспорта с высшим образованием колеблется в объеме свыше 300 человек в год [6]. Следовательно, необходимо разработать комплек мер на государственном уровне.

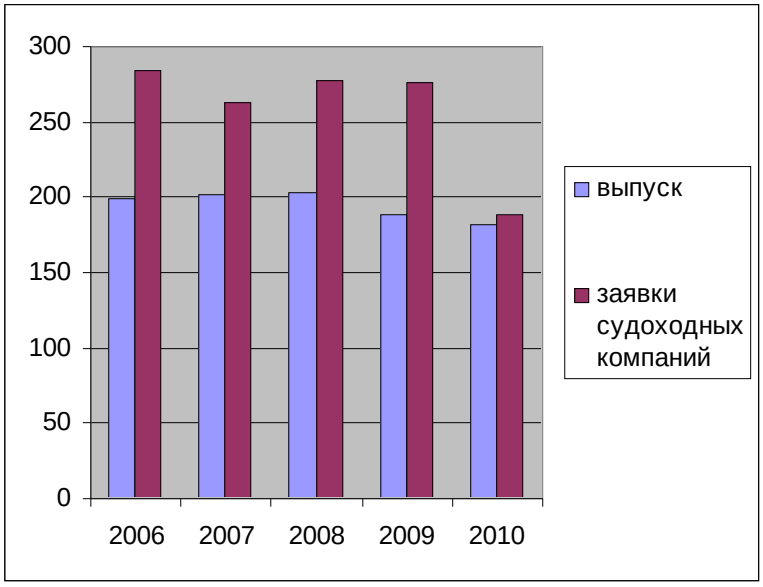


Рис. 1. Сравнительный анализ динамики потребности судоходных компаний и выпуска специалистов плавательных специальностей МГУ им. адм. Г.И. Невельского за период 2006/2010 гг.

Кроме того, по мнению представителей бизнеса и работодателей, необходимы несколько важных условий.

Первое условие – создание единой системы долгосрочного прогнозирования потребности в специалистах всех уровней (от рабочих массовых профессий до специалистов высшего звена). Мониторинг ситуации должны проводить Минобрнауки и вузы, чтобы не допустить перебора некоторых специальностей, равно как и недобора. Важно вовремя реагировать на ситуацию на рынке труда.

Второе условие – развитие государственно-частного партнерства в образовании. Это означает подготовку специалистов не только за счет бюджета, но и по целевому заказу крупных транспортных компаний, как это

делается, например, на ОАО «Российские железные дороги». Партнерство подразумевает также кредиты на образование из различных источников – государственных и частных, проведение производственной практики студентов как на предприятиях отрасли, так и в частных компаниях.

И, наконец, третье – следует обновить и усилить материально-техническую базу образовательного комплекса [7]. Это не раз отмечалось специалистами и руководителями отрасли [8]. Однако, на наш взгляд, не только государство, но и бизнес должен участвовать в этом процессе.

В заключение можно сказать следующее: несмотря на демографическую ситуацию по России, в целом, и в Приморском крае, в частности, необходимо сохранять работающие кадры профессорско-преподавательского состава и контингент учащихся для того, что бы через 4 – 5 лет, когда демографический спад сменится демографическим подъемом, обеспечить потребность в новых учебных местах и преподавателях.

Учитывая тот интерес, который проявляет правительство РФ к развитию Азиатско-Тихоокеанского направления во внешней и во внутренней политике, подготовка специалистов морского флота обеспечит возможность экономических, политических контактов для дальнейшего развития и укрепления позиций России на Дальнем Востоке.

Литература и источники:

1. Данные официального сайта службы государственной статистики по Приморскому краю [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.primstat.ru/digital/region2/default.aspx

2. Данные официального сайта Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru

3. Конталев, В. А. Анализ современного рынка труда моряков / В. А. Конталёв // Транспортное право. – М. : Юрист, 2007. – № 3. – С. 2 – 14.

4. Седых, В. И. Морской державе - державное морское образование [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.parldv.ru/index.php?mod=art_show&id_art=211

5. Курнаков, Ю. В. Кадровые проблемы на судах Дальневосточного бассейна [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://old.transportrussia.ru/2008-09-04/podgotovka/Prinzip.html

6. http://www.mintrans.ru

7. Заказываем инженера или бакалавра? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.transportrussia.ru/podgotovka-spetsialistov/zakazyvaem-inzhenera-ili-bakalavra.html

8. Огай, С. А. Опыт реализации системного подхода к подготовке на контрактной основе кадров для плавательных специальностей / С. А. Огай, В. Ф. Гаманов // Проблемы транспорта Дальнего Востока : материалы Восьмой международной научно-практической конференции. – Владивосток : Мор. гос. ун-т, 2009. – С. 22 – 25.