



**Программа ТАСИС Европейского Союза
Для государств-участников TRACECA**

Морская подготовка – Азербайджан, Грузия,
Казахстан, Туркменистан, Украина

Страны партнеры: Азербайджан. Грузия. Казахстан.
Туркменистан. Украина

*Начальный отчет
Декабрь 2005 года*



*Проект финансируется
Европейским Союзом*

НРТИ

*Проект осуществляется
НРТИ Hamburg Port Training Institute GmbH*



Форма 1.2 Титульный лист отчета

Название проекта	Морская подготовка - Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина
Номер проекта	EuropeAid/120541/C/SV/Multi
Партнеры проекта	Центры морской подготовки в Азербайджане, Грузии, Казахстане, Туркменистане, Украине
Консультанты ЕС	HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH в консорциуме с Скот Уилсон, Великобритания, Hypodomi Consulting S.A, Греция TuTech Innovation, Германия, QMS MTC, Греция
Адрес	HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH Uberseezentrum, Schumacherwerder, 20457 Гамбург, Германия
Телефон	+49 40 788 78 112
Факс	+49 40 788 78 178
Электронная почта	helga.wagner@hpti.de
Контактное лицо	Хельга Вагнер Координатор проекта

Дата отчета Декабрь 2005 года
Отчетный период Начальный отчет
Автор отчета: Консорциум HPTI-SW-Hypodomi-TuTech-QMS

Руководитель проекта;
Брюссель



Содержание

1	Изложение Проекта	1
2	Краткий Обзор	3
3	Анализ проекта	4
3.1	Соответствующий контекст проекта.....	4
3.2	Основные проблемы / недостатки.....	5
3.3	Местные партнеры проекта	6
4	Выполнение проекта	10
4.1	Отношения с другими проектами	10
4.2	Цели Проекта	11
4.3	Подход к выполнению проекта	12
4.3.1	Подход.....	12
4.4	Отчетный период	13
4.4.2	Вклад сотрудников проекта.....	14
4.5	Планирование	15
4.5.1	Отклонения промежуточных результатов от запланированных сроков.....	15
4.5.2	Соблюдение рабочего плана с точки зрения содержания проведенных мероприятий.....	16
4.5.3	Рабочий план на следующий отчетный период	16
4.5.4	Появление непредвиденных сложностей, которые могут потребовать специальных мер либо увеличения проектных ресурсов.....	17
4.6	Ограничения, Риски и Предположения	17
4.7	Обновление логической матрицы	1
	Приложение 1 – Протоколы встреч в центрах подготовки	8
	Азербайджан	9
	Казахстан.....	14
	Грузия	18
	Приложение 2: Список получателей отчета	28



1 Изложение Проекта

Название проекта	Морская подготовка - Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина
Номер проекта:	EuropeAid/120541/C/SV/Multi Контракт №: 82051
Страны:	Азербайджан, Грузия, Казахстан, Туркменистан, Украина
Дата начала проекта:	10 октября 2005 года
Длительность проекта:	24 месяца (с вступления в силу контракта)

Более широкие цели

Общая цель проекта – содействие безопасности судов, предотвращению морского загрязнения, знаниям об окружающей среде, а также укреплению потенциала институтов в морском секторе региона ТРАСЕКА.

Специфические цели проекта

Проект будет способствовать достижению более широких целей посредством рассмотрения совершенствования морской подготовки и усиления институтов морской подготовки в соответствии с требованиями конвенций, резолюций и рекомендаций Международной Морской Организации и стандартов Европейского Союза.

Это относится к поощрению сотрудничества между странами и субрегионами для объединения усилий и ресурсов с целью отражения потребностей в подготовке на национальном и субрегиональном уровнях; поощрения специализированной подготовки и обучающих программ с выдачей диплома для морских администраций, портов, терминалов, судового и смешанного транспортного сектора и прибрежной охраны; организации туров по подготовке и образованию для операторов и совершенствования учебного материала на основе публикаций, конвенций, правил и инструкций ММО.

Планируемые итоги

1. Проведение в регионе анализа потребностей в подготовке в сфере морской подготовки
2. Разработка программы для специализированных курсов подготовки в соответствии с требованиями ММО
3. Конкретное определение и спецификация необходимого материала для отдельных институтов морской подготовки
4. Проведение тренинга для лекторов, инструкторов и тренеров
5. Представление советов по усилению вовлеченных институтов подготовки и поощрение их дальнейшего усиления

Деятельность в рамках проекта

1. проведение анализа проблем и потребностей в подготовке
2. Пересмотр существующих программ и разработка специализированных курсов подготовки
3. Определение материала для снабжения институтов подготовки
4. Организация и осуществление мер по подготовке
5. Содействие институциональному усилению
6. Проведение оценки эффекта индивидуальных мер подготовки спустя два-четыре месяца после их проведения

Дата начала проекта: 11 октября 2005 года

Длительность проекта: 24 месяца



Сокращения

ANRI	Батумский морской учебно-тренировочный центр, Батуми, Грузия
САРП	Средства автоматической радиолокационной прокладки
БМК	Батумский Морской Колледж, Батуми, Грузия
БГМА	Батумская Государственная Морская Академия, Батуми, Грузия
Каспар	Каспийское Морское Пароходство
ЕАМБ	Европейское агентство морской безопасности Европейской Комиссии
ГМССБ	Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности
НРТИ	HPTI Hamburg Port Training Institute GmbH
Нуродомі	Hypodomi Consulting SA
H&S	Здоровье и безопасность
МАМПС	Международный авиационный и морской поиск и спасение
IMDG	Международный морской кодекс перевозки опасных грузов
ММО	Международная морская организация, Лондон
МУТЦ	Международный учебно-тренажерный центр ООО «Меркурий», Батуми, Грузия
ISO 9001 ISO 9001:2000	Международная организация по стандартизации
МСТ	Международный союз телекоммуникаций
«Меркурий»	Международный учебно-тренажерный центр ООО «Меркурий»
МТЦ	(см. ANRI)
OH&S	Гигиена труда и техника безопасности
OOW	Вахтенный офицер
OHMA	Одесская Национальная Морская Академия, Одесса, Украина
QMS	Качественные морские услуги / Морская подготовка (Quality Maritime Services / Maritime Training Ltd).
SART	Поисково-спасательный радиолокационный транспондер
SOLAS	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
SSO	Офицер по безопасности на судне
STCW	Международная конвенция о стандартах подготовки, дипломирования моряков и несения вахты 1978/1995
SW	Скотт Уилсон
SWOT-анализ	Анализ слабых и сильных сторон, возможностей и рисков
TNA	Анализ потребностей в обучении
TuTech	TuTech Innovation GmbH



2 Краткий Обзор

Настоящий проект является частью программы ТРАСЕКА Европейской Комиссии. В частности, проект будет содействовать повышению безопасности мореплавания, предотвращению морского загрязнения, накоплению знаний по окружающей среде, а также усилению потенциала институтов в морском секторе региона ТРАСЕКА.

Проект начался с предварительных визитов к партнерам проекта с целью налаживания первых контактов и сбора информации о различных центрах морской подготовки. Эта информация будет основополагающей для предстоящей оценки потребностей в подготовке анализа сильных и слабых сторон, возможностей и рисков (SWOT анализ).

Далее, на Украине в Одессе и в Азербайджане в Баку учреждены офисы проекта.

Первые местные эксперты приступили к работе в проекте.

Эксперты-консультанты посетили институты морской подготовки, а также партнеров проекта во всех вовлеченных странах, кроме Туркменистана, так как Туркменистан пока не подписал Заявление об Одобрении. В целом, эксперты были встречены в обстановке дружбы и сотрудничества и смогли получить достаточно большое количество информации, необходимой для планирования следующих этапов проекта. Для сбора более детальной информации институтам морской подготовки были переданы вопросники, которые будут собраны и обсуждены в ходе следующего визита.

В некоторых странах существует определенная бюрократическая волокита, которая послужила причиной задержки проекта в той или иной мере. Упущенное при этом время будет наверстано в следующей фазе проекта.

До сегодняшнего дня, препятствий на пути общей реализации проекта обнаружено не было.



3 Анализ проекта

3.1 Соответствующий контекст проекта

Одной из целей Основного Соглашения ТРАСЕКА является обеспечение безопасности перевозок, сохранности грузов и охрана окружающей среды. Эта цель может быть достигнута в отношении человеческого фактора в морском транспорте только в том случае, если суда будут комплектоваться и управляться высококвалифицированным и подготовленным экипажем, а также, если порт, береговая охрана и аварийные службы смогут полагаться на соответствующе подготовленный персонал.

Настоящий проект прямо направлен на улучшение ситуации в области морской подготовки в регионах Черного и Каспийского морей. Проект будет содействовать улучшению качества морской подготовки в целях обеспечения международных стандартов в подготовке. В глобальном масштабе, существует нехватка квалифицированных моряков. Низкий уровень принимаемых на работу кадров, высокая текучесть кадров, неадекватная схема подготовки, ведущая к общей нехватке квалифицированных моряков, а также недостаток финансовых и людских инвестиций в современные учебные пособия приводит к росту количества несчастных случаев на море, загрязнению окружающей среды и практике неквалифицированного управления.

Европейский Союз и являющийся его органом Европейское Агентство Морской Безопасности, а также Международная Морская Организация желают повысить уровень стандартов в морской подготовке с целью получения сопоставимого уровня квалификации по всей индустрии. Международная конвенция о стандартах подготовки, дипломирования моряков и несения вахты 1995 года является общей базой стандартов подготовки, определяя минимум требований подготовки для моряков.

За последний квартал прошлого столетия индустрия судоходства совершила беспрецедентную технологическую революцию. На сегодняшний день, современные суда автоматизированы и оснащены сложным оборудованием на борту. Большинство этих судов везут опасные и ядовитые грузы. Соответственно, на региональном, европейском и международном уровнях растет спрос на образованных, англоязычных моряков.

Европейская комиссия предложила систему признания в Европейском сообществе дипломов на право судовождения, выданных морякам за пределами Европейского Союза. Цель предложенного Европейской Комиссией законодательства состоит в обеспечении того, что работающие на судах Европейского сообщества моряки стран, не входящих в Европейский Союз, подготовлены и сертифицированы в соответствии с минимальными международными требованиями.

В дополнение к вызванному современными технологиями и международными перевозками растущему спросу на квалифицированных моряков, современное управление судоходными линиями также бросает новые вызовы морякам, особенно офицерам. В дополнение к морским и техническим навыкам, становится все более необходимым знание капитанами судов коммерческой стороны судоходства – они должны уметь понимать чартер-партию, читать договора и понимать их юридические положения. Кроме того, капитаны обычно командуют многонациональным экипажем и должны иметь определенные межкультурные способности и навыки управления и решения спорных вопросов. Все это ведет к новым требованиям к квалификации моряков, как офицеров, так и рядовых.

В настоящем проекте будет дана оценка слабым и сильным сторонам различных региональных центров морской подготовки в Азербайджане, Грузии, Казахстане, Туркменистане и Украине, а также соответствию международным положениям, таким как STCW и иным конвенциям ММО.

На первом этапе проект проводит оценку потребностей подготовки и анализ пробелов. На этой первой фазе проекта, совершаются визиты в индивидуальные центры подготовки, а также



оцениваются средства подготовки, учебный материал, персонал и курсы подготовки. Это оценка проводится посредством визитов и дискуссий между экспертами проекта и партнерами проекта, а также посредством стандартных вопросников, которые предоставят сравнимые данные для оценки институтов морской подготовки.

На втором этапе, проект пересмотрит существующую программу с целью определения их соответствия современным требованиям сегодняшней судоходной и морской индустрии.

После этих этапов оценивания, будут разработаны и проведены курсы подготовки для тренеров региональных центров морской подготовки. Часть этих курсов подготовки будет проведена в регионе в качестве курсов по подготовке тренеров, другая же часть – в форме учебных туров в Европу.

На последнем этапе, проект проанализирует существующую институциональную структуру центров морской подготовки и при необходимости предложит определенные изменения в их структуру и организацию.

В целом, проект предоставит помощь центрам морской подготовки для содействия им в обеспечении высокого качества подготовки, соответствующей требованиям современной морской индустрии.

Это будет достигнуто выяснением необходимого оборудования и средств в центрах подготовки и определением инвестиционных потребностей. Кроме того, будет пересмотрена программа, и проанализирована и оценена институциональная и финансовая структура, после чего, в случае необходимости, будут представлены предложения по реструктуризации институциональной структуры.

3.2 Основные проблемы / недостатки

На первом этапе проекта состоялись визиты в центры морской подготовки и соответствующие учреждения в Азербайджане, Грузии и Казахстане, а также созданы первые контакты с украинскими организациями.

В ходе встреч и дискуссий в различных центрах морской подготовки, а также с соответствующими министерствами выявилось наличие общих проблем среди всех институтов, несмотря на различия в местной структуре и специфические характеристики.

Имеются три основные сферы беспокойства:

- Физическое оснащение
- Методы подготовки и обучающий персонал
- Организационная структура и институциональные отношения

Физическое оснащение:

В основном, кажется что оборудование устарело и не соответствует современным стандартам. Хотя большая его часть и находится в пригодном состоянии, требуется его модернизация. Часть оснащения симуляторов уже частично либо полностью не отвечает международным стандартам функционирования. Некоторым библиотекам также необходима срочная модернизация. Центры подготовки в большинстве случаев не в состоянии закупить новое оборудование из-за нехватки финансовых средств.

Методы подготовки и обучающий персонал

Подготовка в центрах морской подготовки – за небольшим исключением – основана на традиционных методах обучения. Обучение проводится в традиционных классных комнатах, где преподаватели читают лекции, а студенты ведут конспекты. Также, существует общая нехватка людей, знающих английский язык. Разговорные способности в английском языке преподавателей и студентов, в



общем, ограничены (за некоторым исключением). Практическая подготовка также ограничена. Преподавательский состав установленных традиционных центров подготовки устарел и ощущается нехватка в опытных новых инструкторах.

Организационная структура и институциональные отношения

В большинстве случаев, консультанты столкнулись с высоким уровнем бюрократии и сильной зависимостью центров морской подготовки от иных административных структур. Центры подготовки ограничены в возможностях реализации своих идей либо инвестиций из-за зависимости от решений и политики министерств или отдельных судоходств. Большинство центров подготовки не являются в полной степени независимыми в принятии деловых решений, и находятся под тщательным контролем вышестоящих организаций.

Другой факт - ограниченное число национальных клиентов национальных центров морской подготовки в Азербайджане, Грузии и Казахстане. Следовательно, центры подготовки должны определить стратегии либо по привлечению слушателей для подготовки из других стран, либо по поиску путей сотрудничества друг с другом. Это сотрудничество может привести к более специализированной подготовке в отдельных центрах со специализированным, новейшим оборудованием и учебными пособиями.

Настоящий проект примет во внимание все эти три сферы. В частности, будет проведена оценка ситуации, связанной с организационной структурой, и при необходимости разработаны предложения по институциональной реструктуризации.

3.3 Местные партнеры проекта

Азербайджан

Морская подготовка в Азербайджане в основном осуществляется **Азербайджанской Государственной Морской Академией** в Баку. Академия подчиняется Государственному Каспийскому морскому пароходству. Каспар, в свою очередь, подчиняется Министерству транспорта Азербайджана. На сегодняшний день, в Азербайджане нет Морской Администрации, поэтому задачи Морской администрации осуществляются Каспаром.

Управление координации и реформ Министерства транспорта отвечает за обеспечение интегрированного транспортного узла, и в будущем ему будут переданы задачи, в настоящее время осуществляемые Каспаром. Начальник Управления Джавид Наджафов выразил заинтересованность проектом и полную поддержку его целям.

«Центр по дипломированию и подготовки моряков» управляется Азербайджанской Государственной Морской Академией. Экзамены кандидатов, прошедших краткие курсы STCW, а также экзамен на право судождения проводятся комиссией, состоящей из сотрудников Академии, Морской Администрации (осуществляемой Каспаром) и старшими капитанами Каспара.

Азербайджанская Государственная Морская Академия проводит подготовку слушателей бакалавриата в течение четырех лет по навигации, Морской двигательной установки, строительства и ремонта судов, электросистемы судов, судового радио оборудования, организации и управления водным транспортом. Кроме того, Академия проводит краткие курсы STCW, например, в области тушения пожаров, SSO и т.д. Библиотека аккуратно оснащена 75 000 книг в основном на русском языке, частично на азербайджанском, и при полном отсутствии книг на английском языке. Имеются средства подготовки и симулятор по радару и ГМССБ. Симуляторы были модернизированы в 1994 году.

Грузия



Соответствующие центры морской подготовки в Грузии расположены в Батуми на Черном море. В ходе визита различные партнеры проекта были готовы поддержать проект и сотрудничать, и никаких осложнений не произошло. Консультанты начали визит с Батуми, где были осуществлены визиты в следующие институты:

Центр морской подготовки (ANRI) в Батуми: Это частная компания, созданная около пяти лет назад, и обеспечивающая подготовку моряков и модернизацию дипломов на основе STCW. Институт зарегистрирован Грузинской морской администрацией. Подготовка основана на модельных курсах ММО, и осуществляются программы всех классов по судоводждению STCW, начиная с вахтенного офицера до капитана и главного инженера, а также всех кратких курсов STCW. ANRI тесно сотрудничает с Государственной Морской Академией в Батуми.

Батумская Государственная Морская Академия (БМГА): Академия подчиняется Министерству образования и проводит пятилетнее обучение слушателей, поступивших непосредственно после окончания средней школы. БМГА предоставляет подготовку для получения университетских дипломов и степеней на факультетах Навигации, Морской инженерии и Управления транспортом (Управление судами и портами).

Оба института сертифицированы ISO 9001:2000.

Батумский Морской Колледж (БМК) и Международный учебно-тренажерный центр ООО «Меркурий»: БМК создан в 1997 году, а «Меркурий» в 2002 году одними и теми же лицами. Оба института тесно сотрудничают друг с другом и пользуются одним оборудованием и обучающим персоналом. Они являются частными заведениями, по-видимому, самофинансируемыми на базе платы за обучение, и деятельность которых направлена на получение прибыли. БМК имеет профессиональный персонал из 30 преподавателей, а «Меркурий» из 12, большая часть которых также работает в БМК. В центрах подготовки имеется современные симуляторы мостика, ГМССБ, САРП и переработки грузов, а также небольшое судно – моторная лодка «Элита». «Меркурий» осуществляет трехлетнюю подготовку для старшинского состава. Факультеты по Навигации и Инженерии БМК охватывают программы STCW OOW (для вахтенных офицеров), включая морское право и английский язык. Обучение здесь занимает пять лет. Они не предоставляют подготовку для получения высших дипломов, и для получения подготовки для капитана или главного инженера необходимо продолжить обучение в БМГА.

Кроме этих институтов подготовки, состоялись встречи с **Национальным представителем ТРАСЕКА**, заместителем Министра по экономическому развитию Грузии г-ном Давидом Циклаури, а также директором **Грузинской Морской Транспортной Администрации** г-ном Ревазем Беридзе. Эксперты представили обеим организациям описание проекта на английском и русском языках, что позволило им получить информацию о целях и рамках проекта, и объяснили план работы. Представители обеих организаций заявили о поддержке проекта и высказались об остром спросе помощи в этом секторе.

В Батуми также состоялись встречи с владельцами судов, судовыми агентствами и брокерами с целью обсуждения проекта и нужд подготовки в морской индустрии. Эти организации проявили очень позитивное отношение к проекту и высказались об определенном спросе в модернизации существующих учебных средств и курсов.

Казахстан

Несмотря на то, что расположенное в Астане Министерство транспорта Казахстана в полной мере является органом по контролю в морских делах, проведение встречи в министерстве в ходе первого визита экспертов на место оказалось невозможным, наверное, ввиду поздней информации о прибытии экспертов. Как выяснили консультанты на месте, ответственность за подготовку и обучение



несет Министерство образования. Ранее организацией морской подготовки занималось Министерство транспорта, но с недавнего времени полномочия были переданы Министерству образования, и была проведена реорганизация всех подготовок. Осуществление визита в оба министерства планируется во время следующего посещения Казахстана консультантами.

Поэтому, консультанты провели встречи в Актау, где расположены **Институт морской подготовки**, филиал Астанинской Транспортной Академии, а также **Центр морской подготовки порта Актау**. Консультанты были встречены в очень дружественной атмосфере, и все представители посещенных институтов в Актау выразили высокую заинтересованность проектом и предоставили ценную информацию уже в ходе первых встреч. Очевидна сильная заинтересованность в проекте со стороны обоих институтов морской подготовки в Актау, а также ощущается интерес судоходной компании Казмортрансфлот в усовершенствовании существующих учебных средств и интерес в сотрудничестве с другими региональными центрами морской подготовки.

В порту Актау имеется свой центр подготовки, в котором проходят подготовку бухгалтеры и компьютерные специалисты. В прошлом, в этом центре проводилась также оперативная подготовка, но после того как полномочия по проведению подготовки перешли к Министерству образования, у этого центра подготовки отозвали лицензию. Сейчас оперативная подготовка для порта проводится в **Политехническом Институте Мангистау в Актау**. Кроме того, порт пользуется российскими центрами подготовки в Астрахани и Санкт-Петербурге для подготовки по здоровью и безопасности, опасным грузам, тушению пожаров и медицинской помощи.

Институт морской подготовки (часть Транспортной Академии) проводит подготовку в следующих областях специализации, связанной с морским сектором: Механическая погрузка, Организация водного транспорта, Электрооборудование транспорта, Двигательное оборудование судов и Навигация судов. Дополнительно, преподаются также другие предметы. На сегодняшний день, в институте проходит подготовку 336 студентов. Институт хорошо организован, а директор, студенты, а также обучающий персонал института, с которыми были проведены встречи, проявили высокую заинтересованность и активность.

Туркменистан

Ввиду того, что к дате опубликования Начального Отчета, Туркменистан еще не подписал Заявление о Поддержке настоящего проекта, в Туркменистане не могут осуществляться какие-либо мероприятия.

Украина

На Украине, были установлены первые контакты с Центром Морской Подготовки в Одессе. Встреча была проведена в очень дружеской обстановке.

Однако на Украине все еще господствует высокий уровень бюрократии. Центры морской подготовки находятся в ведении Министерства транспорта и связи Украины, которое посредством различных управлений ответственно за осуществление Украинских постановлений и решений, относящихся к железнодорожному, сухопутному, воздушному и морскому транспорту, транспортной стратегии и политике, а также к координации деятельности соответствующих управлений. Министерство образования и науки ответственно за подготовку всех подготовительных программ, квалификацию преподавателей, а также квалификацию, которую могут получить студенты, независимо от типа учреждения образования – академии, колледжа или университета. В дополнение, Министерство образования и науки контролирует посредством проверок качество, лицензирование и аккредитацию всех учреждений образования.



Большинство визитов будет осуществлено во второй половине декабря после даты опубликования настоящего отчета.

Для ознакомления с деталями всех встреч, проведенных с проектными партнерами в странах, в которые были осуществлены визиты, см. протоколы в Приложении 1 к настоящему отчету.



4 Выполнение проекта

4.1 Отношения с другими проектами

С целью улучшения морских связей и повышения безопасности мореплавания в регионе ТРАСЕКА были реализованы проекты технической помощи и инвестиционные проекты.

Среди более ранних проектов, имевших отношение к морской безопасности и перевозкам - следующее:

- Развитие Каспийского Пароходства, Азербайджан, Заключительный отчет, Tacis, 1995
- Грузопотоки ТРАСЕКА и Техничко-экономические обоснования, Модуль В: Новые Каспийские судоходные службы: Часть модуля предназначена для проведения оценки центров морской подготовки в Каспийском и Черноморском регионах. Кроме того, проведено обучение в портах Актау и Туркменбаши.
- Логистический центр железнодорожных перевозок: в рамках этого проекта один модуль фокусировался на разработке предложений по структурам порта Супса и Морской Администрации Грузии

ТРАСЕКА оказала техническое содействие, а также предоставила инвестиции в порт Потти. Был разработан стратегический план усовершенствования порта, а также технико-экономическое обоснование восстановления порта, паромных и контейнерных терминалов ввиду дальнейшего финансирования ЕБРР, другими международными институтами или частными инвесторами. Было также одобрено продление проекта по приватизации порта. С целью привлечения инвестиций со стороны международных финансовых институтов и других инвесторов, был реализован проект по строительству паромного терминала с общим бюджетом 3.4 миллионов евро. Был также реализован инвестиционный проект по реконструкции железнодорожного участка каспийского порта Актау в Казахстане с общим бюджетом 2 миллиона евро. 6 сентября 2001 г. был введен в эксплуатацию железнодорожный паромный причал порта Актау, началось осуществление регулярных рейсов между портами Актау и Баку.

В рамках инвестиционного проекта ТРАСЕКА (1998-2001 гг.) был произведен ремонт железнодорожных паромов в портах Черного моря Потти (Грузия) и Ильичевск (Украина), усовершенствована структура управления портов, обеспечена компьютерная связь, а также предприняты меры по обеспечению условий, соответствующих международным стандартам безопасности при перевозке опасных грузов. Реализации проекта ТРАСЕКА «Усовершенствование существующего паромного терминала порта Ильичевск» позволила также модернизировать один из паромов, работающего на линии между Украиной и Грузией, для перевозок опасных грузов.

Другие проекты, которые необходимо отметить:

- Проекты ТРАСЕКА «Поставка навигационного оборудования для портов Актау (Казахстан), Баку (Азербайджан) и Туркменбаши (Туркменистан)», а также «Обучение и контроль за поставками навигационного оборудования» были реализованы в этом году.
- В рамках проекта Тасис (2002 г.) «Обучение персонала в области перевозок опасных грузов. Беларусь, Молдова, Украина» состоялся семинар в Одессе, на котором была представлена «Концепция организации тренажерного центра по перевозкам опасных грузов».
- В рамках проекта Dutch PSO Senter (2001г.) «Контроль за движением судов и проведение тренинга в Украине с созданием информационной системы в Одессе» был открыт центр обучения в Одессе для операторов СДС.
- Проект двустороннего сотрудничества с Германией по проведению тренинга в области морских перевозок в портах Грузии и Румынии.



В дополнение к проектам, сфокусированным на морском секторе, несколько проектов, касающихся содействию торговли и гармонизации осуществляются/были осуществлены. Данные проекты частично включают предложения о гармонизированном законодательстве и также имеют воздействие на морской транспорт.

- Содействие торговле и институциональная поддержка: Содействие облегчению процедур получения визы и гармонизации грузовой документации
- Повышение квалификации руководителей транспортного сектора
- Гармонизация процедур пересечения границы
- Координационное бюро ТРАСЕКА: Организованы Рабочие группы по железнодорожному, автомобильному и морскому секторам с целью обсуждения общих интересов в регионе ТРАСЕКА и воплощения идей относительно согласованных тарифов и стандартов

Отчеты по вышеупомянутым проектам изучаются и их результаты учитываются при разработке заключений для настоящего проекта.

Необходимо установить связи с проектом "Курсы обучения для экспедиторов" для избежания дублирования усилий. Хотя обучение сосредоточено на проведение обучения экспедиторам, может возникнуть некоторое совпадение и области взаимного интереса.

4.2 Цели Проекта

Основные цели данного проекта включают содействие обеспечению безопасности мореплавания, предотвращение загрязнения морской среды, повышение осведомленности о состоянии окружающей среды и усовершенствовании организаций морского сектора в регионе ТРАСЕКА.

Проект должен внести свой вклад для реализации основных целей, содействуя усовершенствованию подготовки морских специалистов в соответствии с требованиями конвенций, резолюций и рекомендаций Международной Морской Организации и стандартами ЕС.

Для этого необходимо укрепление сотрудничества между странами и регионами, объединение усилий и средств, направленных на реализацию задач обучения на национальном и региональном уровнях; содействие специализированному обучению и программ, предусматривающих обучение дипломированных специалистов морских администраций, портов, терминалов, работников в области морских и мультимодальных перевозок, береговой охраны; обеспечение тренингов и учебных курсов за рубежом для представителей вовлеченных стран, а также усовершенствование учебных материалов на основе публикаций, конвенций, правил и положений ММО.

Поэтому, основная цель проекта – обеспечить регион ТРАСЕКА развитием базы человеческих ресурсов, которая отвечала бы вызовам управления индустрией безопасных грузоперевозок в соответствии с международными морскими стандартами в 21-м веке. Специфическими мероприятиями, необходимыми в рамках проекта, являются оценка потребностей в подготовке и анализ пробелов, а впоследствии – пересмотр программы подготовки в морских подготовительных учреждениях региона и курсы концептуализации, менеджмента и осуществления тренинга для инструкторов на местах, а также обучающие поездки в Государства-члены ЕС. Более того, следует активизировать сотрудничество между странами и регионами в сфере морской подготовки.

В прошлом, будущие моряки могли (даже считалось нормальным) выходить в море в молодом возрасте, с низким уровнем образования, и обучаться навыкам в процессе длительной практики. Сейчас эта ситуация изменилась коренным образом, так как рядовым и офицерам необходима



намного высокая начальная база навыков, главным образом приобретенная в институтах морской подготовки. Основные стандарты подготовки установлены Конвенцией ММО STCW 78/95. Проект не ставит целью вмешиваться любыми путями в данные установленные международные стандарты, а скорее использует их в качестве основы для выработки более гармоничной и интегрированной концепции морской подготовки.

Цель этого проекта – взглянуть вперед для того, чтобы выявить какие новые навыки могут быть необходимы в эксплуатации и управлении судами в будущем. Предложения по подготовке этих навыков будут представлены и обсуждены с центрами морской подготовки.

В дополнение, проект оценит существующую институциональную структуру, и при необходимости представит рекомендации по будущей реорганизации этих институциональных структур в целях большего соответствия требованиям рынка и обеспечения экономической выживаемости центров морской подготовки.

4.3 Подход к выполнению проекта

4.3.1 Подход

Консультанты намерены привлечь как можно больше участников к процессу оценки и модернизации центров морской подготовки с целью повышения восприятия любых изменений, которые могут произойти.

Поэтому на начальной фазе проекта консультанты провели множество бесед с партнерами проекта для предоставления им информации о проекте и обсуждения нынешнего положения дел в центрах морской подготовки. Более того, консультанты собрали начальную ценную информацию о сильных и слабых сторонах, возможностях и угрозах в отдельных центрах подготовки.

Эта информация будет позже обсуждена с партнерами проекта с целью выявления путей совершенствования системы вообще. Это, в конечном счете, приведет к развитию концепции, которая будет представлена партнерам проекта и обсуждена с ними в ходе первого семинара.

Структура проекта как можно детальнее распределена на фазы и выбран следующий подход.

1. Проведение анализа потребностей в подготовке и проблем в институтах морской подготовки в Азербайджане, Грузии, Казахстане, Туркменистане и на Украине

В первой фазе проекта будет проведена оценка основных региональных институтов морской подготовки. Оценка будет проведена в стандартной форме для получения сопоставимых результатов.

2. Просмотр существующих программ и разработка специализированных курсов подготовки

Существующая программа будет проанализирована в соответствии с требованиями STCW, конвенций и положений ММО и ЕС. Потребности в подготовке будут частично определены во время на первой фазы проекта. Так как ожидается, что все существующие стандарты и квалификации тренеров будут разнородными, по всей видимости, курсы должны быть разработаны индивидуально для каждого отдельного.

3. Определение материала для обеспечения институтов подготовки

Основываясь на оценках институтов подготовки, будет выработан список материала для обеспечения различных институтов подготовки.



4. Организация и выполнение мероприятий по подготовке

В соответствии с итогами оценки потребностей в подготовке и анализа пробелов, а также пересмотра существующих программ, подготовка тренеров институтов морской подготовки будет проведена на местах, а также в ходе обучающих туров в Европу. Успех подготовки будет измеряться в оценке мероприятий по подготовке на местах, а также обучающих туров в страны ЕС.

5. Содействие институциональному укреплению

Институтам подготовки будут представлены советы по соответствующей структуре, позволяющей центрам подготовки проводить модернизированную, современную подготовку в морском секторе. Кроме того, будет проведен анализ возможности сотрудничества между институтами морской подготовки в процессе учебных программ с целью наибольшего использования их ресурсов. Также будут предоставлены рекомендации по правовой и финансовой структуре институтов подготовки.

Фазы частично взаимосвязаны и не могут быть осуществлены друг за другом. Описанный выше первый шаг является основой для всех последующих действий, но, вместе с тем, например, определение необходимого учебного материала будет осуществляться в ходе Анализа потребностей в подготовке и пересмотра программы подготовки.

4.4 Отчетный период

4.4.1 Деятельность в отчетный период

В ходе нынешней фазы проекта был начат Анализ потребностей и пробелов в подготовке. Были разработаны стандартные вопросники для оценки учебного оснащения и средств, учебного материала и обучающего персонала с целью получения сопоставимых данных об отдельных центрах морской подготовки. Для получения первой информации состоялись первые встречи с региональными центрами морской подготовки, а также их вышестоящими организациями, потенциальными и нынешними клиентами. Консультанты провели дискуссии с руководящим составом центров подготовки и осмотрели эти учреждения. В дополнении, центрам подготовки были разъяснены и представлены анкеты с просьбой их заполнить и отправить в офис проекта в Баку. Состоялись визиты в следующие институты:

Дата	Учреждение
31.10.05	ООО «Марлоу Навигейшн / Кристалл Марин», Одесса, Украина
03.11.05	Одесская Национальная Морская Академия (ОНМА)
09.11.05	ТРАСЕКА Баку, Азербайджан
10.11.05	ТАСИС Азербайджан
14.11.05	Азербайджанская Государственная Морская Академия, Баку, Азербайджан
18.11.05	Центр морской подготовки порта Актау, Казахстан
18.11.05	Казахская Транспортная Академия, Актауский филиал морской подготовки
18.11.05	КазМорТрансФлот (Судоходная линия) в Актау, Казахстан
22.11.05	Батумский морской учебно-тренировочный центр (ANRI), Грузия
22.11.05	Батумская Государственная Морская Академия (БГМА), Грузия
22.11.05	Международный учебно-тренажерный центр ООО «Меркурий» Батумского



	Морского Колледжа, Грузия
22.11.05	ООО «Батумский Морской Порт»
25.11.05	Министерство экономического развития Грузии, Тбилиси
25.11.05	Администрация Морского транспорта, Тбилиси, Грузия
28.11.05	Национальный представитель ТРАСЕКА, Баку, Азербайджан
28.11.05	Министерство транспорта Азербайджана, Баку
29.11.05	Азербайджанская Государственная Морская Академия, Баку, Азербайджан
03.12.05	Бакинский Международный морской торговый порт, Азербайджан

Приблизительная оценка посещенных центров подготовки была дана в вышеизложенном резюме в пункте 3.3, а также в прилагаемых к отчету протоколах. Более детальный анализ будет представлен после посещения всех морских центров подготовки и возвращения и оценки различных вопросников.

4.4.2. Вклад сотрудников проекта

Работа в рамках данного проекта проводится штатом в составе долгосрочных ключевых экспертов, поддерживающих их в осуществлении специфических задач краткосрочных экспертов, а также местных экспертов.

Европейские эксперты, вовлеченные в проект в течение начальной фазы, представлены ключевым экспертом 1 / Руководителем группы /, а так же ключевым экспертом 2, старшим экспертом по морской подготовке и экологии. К ним подключился один из краткосрочных экспертов для проведения оценки морских учебных центров

Местные эксперты выбираются согласно следующим критериям:

- Университетское образование
- Отличное знание английского и русского языков
- Хорошие навыки коммуникации
- Знание соответствующего местного языка

Более того, предпочтительно, чтобы местный эксперт имел опыт работы с проектами ТРАСЕКА. Отдельное внимание уделялось знаниям в специфических сферах, таких как правовые знания, знания в области тренинга и т.д.

Запрос на одобрение кандидатур краткосрочных экспертов был представлен Руководителю Задачи (Task Manager).

4.4.3 Комментарии к непредвиденным расходам

В течение этого первого проектного периода были арендованы офисы в Баку и Одессе. Арендная плата за офисы за два три месяца осуществлена из суммы непредвиденных расходов.

Дальнейшие расходы были транспортными расходами, связанными с поездками и миссиями экспертов в Казахстан, Грузию и Киев. Данные локации не определены как места расположения проекта, поэтому затраты, связанные с этими миссиями включены в непредвиденные расходы.

Было запланировано проведение первых посещений отдельных центров морской подготовки в регионе для выполнения Анализа потребностей и проблем при подготовке.



Для выполнения этой задачи, ключевые эксперты 1 и 2, а также долгосрочные местные эксперты посетили региональные центры подготовки во всех странах-бенефициарах (за исключением Туркмении). Ключевые эксперты ЕС начали проведение оценки во всех странах в течение этого первого проектного периода, посещая центры морской подготовки в сопровождении местных экспертов в каждой стране.

Таким образом, сумма затрат по непредвиденным расходам за первые два месяца реализации проекта оказалась немного меньше, чем это было запланировано в техническом предложении.

4.5 Планирование

4.5.1 Отклонения промежуточных результатов от запланированных сроков

В рамках проекта предусмотрены следующие промежуточные результаты:

Промежуточный результат 1 (Конец второго месяца): отклонений нет, как запланировано

- Доступен вопросник для определения уровня знаний, возможностей и ограничений для штата центров морской подготовки
- Далее, подготовлена и доступна стандартная форма для проведения оценки доступных средств, оснащения и материала в отдельных центрах морской подготовки.

⇒ Результат достигнут

Промежуточный результат 2 (Конец четвертого месяца): Представление отчета о потенциальных целевых группах морских центров, существующей структуры и результатах SWOT-анализа.

⇒ Потенциально небольшое запаздывание из-за непредсказуемых событий на Украине и в Туркменистане.

Промежуточный результат 3 (Конец пятого месяца): Проведен семинар по сотрудничеству и созданию сети

⇒ Ввиду того, что координация отдельных центров морской подготовки займет определенное время, и в Туркменистан еще не осуществлен визит, а визиты на Украину еще не завершены, мы предполагаем, что семинар будет проведен на месяц позже.

Промежуточный результат 4 (Конец седьмого месяца): Список рекомендуемого учебного материала, публикаций ММО и инвестиционных потребностей представлен Менеджеру задач.

⇒ Мы не предвидим проблем.

Промежуточный результат 5 (Конец одиннадцатого месяца): Доступна пересмотренная программа и схема для специальных курсов

Промежуточный результат 6 (Конец двадцать второго месяца): Представлены рекомендации по правовой и финансовой структуре для центров морской подготовки

Промежуточные результаты, относящиеся к исполнению учебных мероприятий: После завершения каждого учебного мероприятия – курсов в регионе, а также учебных поездок в Европу, подготавливается отчет о тренинге, содержащий оценку тренинга и дополнительные рекомендации участников.

На текущий момент достигнут первый запланированный промежуточный результат.

В целом, мы предполагаем, что все запланированные промежуточные результаты могут быть достигнуты. Могут произойти некоторые задержки в отдельных мероприятиях, которые пока еще не могут быть окончательно определены.



4.5.2 Соблюдение рабочего плана с точки зрения содержания проведенных мероприятий

Полученные сведения не дали оснований для того, чтобы консультанты пришли к выводу о том, что будут какие-либо серьезные отклонения от плана, представленного в тендерном предложении.

4.5.3 Рабочий план на следующий отчетный период

Следующий отчетный период охватит срок от 1 декабря 2005 г. до 15 мая 2006 г.

Рабочий план на предстоящий период состоит из следующих мероприятий

- разработка анализа потребностей и пробелов в тренинге, а также SWOT-анализа для отдельных центров морской подготовки.
SWOT-анализ для отдельных центров морской подготовки будет проведен в рамках анализа потребностей и проблем тренинга. Данный анализ будет охватывать сильные и слабые стороны, а также возможности и риски для центров подготовки. Он также охватывает приблизительный прогноз о будущем спросе на морской тренинг в регионе, а также потенциала сотрудничества между различными центрами морской подготовки. Сотрудничество между центрами приведет к лучшему использованию нынешнего и будущего необходимого оборудования, а также знаний в отдельных центрах морской подготовки. Потенциал сотрудничества будет также влиять на инвестиционные потребности отдельных центров.
- Оценка институциональной структуры центров морской подготовки и Предложения по усилению сети различных региональных морских учебных учреждений
Будет оценено, какие возможности сотрудничества между различными региональными центрами морской подготовки существует, и будут даны рекомендации по данным возможностям сотрудничества.
Для подготовки рекомендаций по правовой базе и организационной структуре центров морской подготовки в рамках данного проекта будут использованы примеры успешно функционирующих коммерческих центров морской подготовки.
Для поощрения обмена знаниями и опытом между региональными учебными заведениями и поиска возможностей дальнейшего повышения совместного использования существующих средств и материалов консультант предлагает проведение семинаров с целью определения сфер сотрудничества и, в целом, обмена опытом.
- Создание списка учебного материала и публикаций ММО, которые предлагается приобрести для отдельных центров подготовки, а также определение инвестиционных потребностей и обсуждение данных определенных инвестиционных потребностей
Уже во время анализа потребностей и проблем тренинга проводится оценка того, какой материал доступен в центрах морской подготовки. На основе вопросников будут составлены и обсуждены с отдельными центрами морской подготовки рекомендации по публикациям и материалам, в которых дополнительно нуждаются центры подготовки.

Более того, будет проведена оценка наличия и состояния учебных средств и оснащения, например, тренажеров. На основании этого изучения будут определены инвестиционные потребности для отдельных центров подготовки.

Будет проведена оценка того, насколько региональные центры морской подготовки могут сотрудничать в проведении тренингов. Поэтому, ожидается двусторонний результат: с одной стороны, для каждого отдельного центра будут определены инвестиционные нужды. С другой стороны, итоги оценки возможностей сотрудничества будут приняты во внимание во втором



списке, который определит инвестиционные потребности, если центры морской подготовки осуществляли сотрудничество в определенных сферах.

Однако должны быть установлены списки отдельных центров морской подготовки, потому что в настоящее время мы не можем предусмотреть политическое развитие в регионе, политическое желание сотрудничать и развитие национальных положений и законов в области морской подготовки.

- Начало пересмотра программы обучения, а также начало разработки учебных мероприятий
Анализ потребностей и пробелов тренинга определит пробелы в снабжении и спросе на вакансии, навыках и квалификации. На основании карьерных перспектив будут определены учебные потребности и предложены расширенные пакеты тренинг-курсов. Тренинг будет основываться на требованиях ММО и модельных курсах, но, в то же время, превысят определенный минимум.
Нынешняя программа обучения будет пересмотрена экспертами-консультантами, и при необходимости будут разработаны новые курсы, принимая во внимание требования STCW 78/95 и конвенций и положений МОТ. Данная задача будет выполняться в тесном сотрудничестве с центрами морской подготовки.

Как описано выше, в настоящее время консультанты находятся в процессе осуществления анализа потребностей тренинга и SWOT путем проведения первичных дискуссий с центрами морской подготовки и сбора как можно большей информации.

4.5.4 Появление непредвиденных сложностей, которые могут потребовать специальных мер либо увеличения проектных ресурсов

Во время визита в Баку руководитель команды и Эксперт по морскому тренингу капитан Райнер Хаюнгс тяжело заболел и вынужден был возвратиться в Германию. После первого медицинского обследования врач капитана Хаюнгса известил нас, что капитану Хаюнгсу не разрешается путешествовать до проведения более сложных медицинских анализов. В целях недопущения срыва работы на месте мы незамедлительно направили нашего краткосрочного эксперта в регион для продолжения работы капитана Хаюнгса. Таким образом, проект не пострадал от непредвиденных событий.

Врач капитана Хаюнгса обещал нам представить полный медицинский отчет до конца декабря.

4.5.5 Запрос по бюджету или о продлении срока реализации проекта

Начальная фаза реализации проекта показала, что необходимость в продлении срока действия проекта не возникнет. В данный момент мы считаем, что планируемый срок действия проекта в пределах 24 месяцев является реальным и позволит достижению результатов проекта.

4.6 Ограничения, Риски и Предположения

В целом, проектные партнеры, особенно центры морской подготовки, по-видимому, высоко ценят проект и его цели и проявляют сотрудничество и поддержку.

Одни из препятствий в осуществлении проекта является непредвиденный уровень бюрократии в некоторых странах.



В Туркменистане проект не может быть начат из-за того, что здесь не подписано заявление о поддержке .

На Украине консультанты столкнулись с непредвиденным уровнем бюрократии, обнаружив, что для проведения проекта он должен быть сначала зарегистрирован в Министерстве транспорта соответственно Национальном секретарем ПС МПК ТРАСЕКА Украины. Для данной регистрации требуются следующие документы:

- Копия основной части контракта между подрядчиком и ЕС на английском и русском языках
- Условия Проекта на английском и русском языках (окончательная утвержденная версия)
- Техническое предложение, часть Б, организация и методология
- Подписанное Заявление о поддержке на английском и русском языках
- Список ключевых экспертов проекта на английском и русском языках

Контракт, обеспечивающий данный проект, был заключен между Европейской Комиссией и нашим консорциумом; ни одно другое лицо не является партнером контракта. Мы рассматриваем наш контракт и техническое предложение в качестве конфиденциальных документов, которые не могут предоставляться третьей стороне.

Второй и даже более важный аспект – нас никто заранее не известил о том, что вообще требовалась регистрация проекта с предоставлением всех данных документов. Было бы очень полезным, если была доступна информация о требованиях правительств каждого государства-партнера. Часть требуемых документов разрабатывается и предусматривается Проектом ТРАСЕКА по содействию торговле и институциональной поддержке, и вообще были недоступны для нас.

Эти непредвиденные препятствия замедлили темпы проекта, т.к. консультантам было запрещено связываться с любыми партнерами на Украине до завершения регистрации проекта. Нам даже не было позволено работать на предварительной основе до завершения процесса регистрации.

Ситуация в Грузии нам представляется несколько запутанной. Эксперты посетили Администрацию морского транспорта в Тбилиси и были встречены в очень дружелюбной манере. Администрация оказалась очень информированной и заинтересованной в проекте. Им была представлена вся проектная информация, как и всем проектным партнерам. Спустя три недели нам сообщили о том, что грузинские власти рассматривают Администрацию морского транспорта в качестве основного проектного партнера, и кажется, что Администрация морского транспорта хотела быть заранее информированной о любых контактах и встречах и участвовать в них. Мы также заранее не знали обо всем этом. Даже национальный представитель ТРАСЕКА, который был очень заинтересован в проекте и поддерживал его, не сказал ничего об этом. Таким образом, несмотря на то, что отдельные встречи с морскими учебными заведениями в Батуми и с администрацией в Тбилиси были очень плодотворными и прошли в обстановке дружелюбия и сотрудничества, проект начался с плохими чувствами со стороны официальной администрации.

Данные бюрократические препятствия в определенной степени мешают осуществлению проекта. Можно было избежать большей части этого замешательства, если в начале проекта нам была предоставлена короткая информация об официальных бюрократических требованиях. Это можно было сделать заранее путем письменной информации об основных факторах.

Предполагается, что данные официальные административные требования и вопросы могут быть разрешены в течение следующих двух недель. Поэтому мы предполагаем, что проект может более-менее продолжить работу в соответствии с расписанием проекта.



4.7 Обновление логической матрицы

	Показатели	Подтверждающие документы	Предположения
Основная цель: содействие обеспечению безопасности мореплавания, предотвращение загрязнения морской среды, повышение осведомленности о состоянии окружающей среды и усовершенствовании организаций морского сектора в регионе ТРАСЕКА.			Политическая и экономическая ситуации остаются стабильными
<u>Конкретные задачи целей проекта</u> Усилен потенциал институтов морской подготовки и подготовка проводится в соответствии со стандартами, конвенциями, резолюциями и рекомендациями ММО и ЕС. Обеспечено сотрудничество между странами и регионами в области морской подготовки	Ресурсы и усилия различных морских заведений по подготовке моряков объединены	Годовые отчеты центров подготовки с подробным описанием своей деятельности, включая международное сотрудничество	Политическая и экономическая ситуации остаются стабильными



	Показатели	Подтверждающие документы	Предположения
Результаты <ul style="list-style-type: none">В регионе проведен Анализ потребностей в области морской подготовкиРазработан учебный план для специально разработанных курсов подготовки в соответствии с требованиями ММООпределены и конкретизированы потребности в материалах для отдельных заведений морской подготовкиПроведен тренинг для лекторов, инструкторов и преподавателейПредоставлены рекомендации по институциональному укреплению задействованных морских заведений, а также стимулировано институциональное укрепление	<p>Исследовательская оценка текущего положения дел в секторе морской подготовки (учебный план, потребность в подготовке, учебные материалы, персонал и т.п.) подготовлена к концу 6-го месяца</p> <p>Специально разработанные курсы подготовки, как указано в ТНА, подготовлены к 11-му месяцу</p> <p>Подробный список материалов для каждого отдельного морского заведения подготовлен к 7-му месяцу</p> <p>Тренинговые курсы и учебные поездки в соответствии с выявленными наиболее срочными потребностями в подготовке проведены к августу 2007</p> <p>Семинар по институциональному укреплению проведен</p>	<p>Отчеты по проведенным исследованиям SWOT анализ</p> <p>Учебный план курсов подготовки и отчеты по событиям тренинга</p> <p>Подробный список материалов</p> <p>Расписания курсов и оценка</p> <p>Отчет по семинару</p>	<p>Руководство и преподаватели предоставляют экспертам все необходимые материалы и данные</p> <p>Руководство и персонал предоставляют все необходимые материалы и оказывают полную техническую поддержку</p> <p>Лекторы, инструкторы и преподаватели освобождены от своих обязанностей для участия в тренинге. Для проведения тренингов в регионе предоставляются в наличие необходимое оснащение и средства обучения</p> <p>Бенефициары вовлечены в проект и оказывают содействие деятельности экспертов</p>



	Вклад / дни	Временные рамки	Ответственный *	Предположения
Деятельность				* ответственному эксперту будет оказана поддержка других ключевых и краткосрочных экспертов ЕС, а также местных экспертов
Проведение анализа проблем и потребностей при морской подготовке <ul style="list-style-type: none">• Обзор и оценка учебных планов, содержания курсов, учебных материалов• Определение квалификации преподавателей, инструкторов и экзаменаторов, а также уровня дипломирования согласно конвенции STCW• Определение целевых групп тренинговых мероприятий• Оценка существующей институциональной организации тренинговых центров и законодательной базы для их деятельности• Проведение SWOT анализа для каждого из задействованных центров подготовки• Оценка возможностей усиления регионального сотрудничества и создания сети центров подготовки	100 дней эксп. ЕС 120 дней мест. эксп.	Месяцы 1 – 5	Эксперт 1 и Эксперт 2 1 местный эксперт по стране	Руководящие структуры центров морской подготовки сотрудничают с проектом и предоставляют доступ посещения всех центров подготовки Руководство и персонал центра подготовки предоставляют все необходимые документы, статистику и финансовые показатели Персонал содействует в проведении анализа квалификации
	10 дней эксп. ЕС 25 дней мест. эксп.	Месяц 5	Эксперт 1 (эксп. 2 + 3)	
	40 дней эксп. ЕС 80 дней мест. эксп.	Месяц 5 / 6	Эксперт 3 (эксп. 1)	
	30 дней эксп. ЕС 30 дней мест. эксп.	Месяц 5 / 6	Эксперт 1	
	45 дней эксп. ЕС 80 дней мест.	Месяц 5 / 6	Эксперт 1 (эксп.. 2 + 3)	Центры подготовки заинтересованы в сотрудничестве и создании сети



	Вклад / дни	Временные рамки	Ответственный *	Предположения
Деятельность <ul style="list-style-type: none">Разработка рекомендаций для дальнейших шагов по усовершенствованию	20 дней эксп. ЕС 40 дней мест..	Месяц 6	* ответственному эксперту будет оказана поддержка других ключевых и краткосрочных экспертов ЕС, а также местных экспертов Эксперт 2 (эксп. 1 + 3)	
Пересмотр существующего учебного плана и разработка специальных курсов подготовки <ul style="list-style-type: none">Пересмотр существующего учебного планаРазработка специальных курсов подготовки	87 дней эксп. ЕС 150 дней мест..	Месяцы 5 – 11	Эксперт 1 (краткосрочные эксперты ЕС + эксп.2 + 3)	Все учебные планы свободно предоставляются экспертам



	Вклад / дни	Временные рамки	Ответственный *	Предположения
Деятельность				* ответственному эксперту будет оказана поддержка других ключевых и краткосрочных экспертов ЕС, а также местных экспертов
Определение материалов для предоставления институтам морской подготовки				
<ul style="list-style-type: none">Составление списка рекомендуемых учебных материалов для каждого отдельного заведения морской подготовки на основе TNA	12 дней эксп. ЕС 15 дней мест.	Месяцы 6 / 7	Эксперт 1 (Эксперт 2)	
<ul style="list-style-type: none">Подготовка списка требуемых публикаций ММО, которые рекомендованы для закупки	5 дней эксп. ЕС	Месяц 7	Краткосрочный эксперт ЕС	
<ul style="list-style-type: none">Предоставление списка Руководителю Задачи (Task Manager)	1 дней эксп. ЕС	Месяц 7	Эксперт 1	
<ul style="list-style-type: none">Выявление инвестиционных потребностей в оборудовании и оснащении центров морской подготовки и составление соответствующего списка инвестиционных потребностей	20 дней эксп. ЕС 30 дней мест.	Месяцы 5 + 6	Эксперт 2 (Краткосрочный эксперт ЕС)	
<ul style="list-style-type: none">Обсуждение списков с отдельными центрами подготовки	40 дней эксп. ЕС 75 дней мест.	Месяц 7	Эксперт 2 (Краткосрочный эксперт ЕС)	Центры подготовки согласны проводить обсуждения инвестиционных потребностей
Организация и проведение тренинговых мероприятий				
<ul style="list-style-type: none">Разработка соответствующих тренинговых мероприятий на региональной основе	78 дней эксп. ЕС 100 дней мест.	Месяцы 7 – 10	Все эксперты	
<ul style="list-style-type: none">Получение одобрения по тренинговым мероприятиям от Руководителя Задачи	4 дней эксп. ЕС	Месяц 10	Ключевой эксперт 1	



	Вклад / дни	Временные рамки	Ответственный *	Предположения
Деятельность				
<ul style="list-style-type: none">• Проведение тренинговых курсов в регионе	113 days 100 дней мест.	Месяцы 11 – 22	Все эксперты	Центры подготовки предоставляют персонал для участия в тренингах. Заинтересованные третьи стороны участвуют в тренинговых мероприятиях
<ul style="list-style-type: none">• Осуществление учебных поездок		Месяцы 8, 12 and 19		
<ul style="list-style-type: none">• Оценка и предложение возможностей для участия лекторов в курсах последипломного образования/ повышения квалификации в европейских институтах морской подготовки	10 дней эксп. ЕС	Месяцы 11 – 13	Эксп. 2 (Краткосрочные эксперты)	
<ul style="list-style-type: none">• Оценка и предложение возможностей для интернатуры местных лекторов в центрах подготовки за границей	18 дней эксп. ЕС	Месяцы 11 – 13	Эксп. 2 (Краткосрочные эксперты)	
<ul style="list-style-type: none">• Предоставление материалов, разработанных в рамках данного проекта, а также документации по курсам и учебных планов всем бенефициарам	10 дней эксп. ЕС 20 дней мест.	Месяцы 9 – 23	Эксперт 1	
<ul style="list-style-type: none">• Создание библиотеки для этих материалов	100 дней мест.	Месяц 9 ongoing	Эксперт 1	
Содействие институциональному укреплению				
<ul style="list-style-type: none">• Разработка рекомендаций для морских заведений по реструктуризации с целью повышения потенциала предоставления современной морской подготовки	40 дней эксп. ЕС 80 дней мест.	Месяцы 6 – 11	Эксперт 3	Руководство центров подготовки и местные власти заинтересованы в обсуждении изменений



	Вклад / дни	Временные рамки	Ответственный *	Предположения
Деятельность				* ответственному эксперту будет оказана поддержка других ключевых и краткосрочных экспертов ЕС, а также местных экспертов
<ul style="list-style-type: none">Способствование и содействие взаимообмену ноу-хау, учебными средствами, дидактическими материалами между морскими заведениями в регионеПредоставление рекомендаций по законодательной и финансовой структурам морских заведений	75 дней эксп. ЕС 120 дней мест.	Месяц 7 постоянно	Эксперт 3	
	60 дней эксп. ЕС 60 дней мест.	Месяцы 15 – 22	Эксперт 3	
Проведение оценки влияния отдельных тренинговых мероприятий по истечении 2-4 месяцев после их проведения	15 дней эксп. ЕС 30 дней мест.	Месяц 13 постоянно	Эксперт 1 (Краткосрочные эксперты)	



Приложение 1 – Протоколы встреч в центрах подготовки



Азербайджан

**Учреждение морской подготовки: Азербайджанская Государственная Морская Академия, Баку
– понедельник, 14 ноября.**

Первоначальные встречи с

Ректор Самбур Хамдулла оглы,

Заместитель ректора Асадулла Сулейманов,

Декан Байрам Намазов

Представитель «Каспийского морского пароходства» Назим Мамедов.

Во время встреч обсуждались следующие элементы:

Был представлен Проект Морской Подготовки, и всем участникам были розданы английская и русская версии плана проекта с основными целями и мероприятиями.

Глава Академии представил ее историю в общих чертах, структуру управления четырьмя факультетами и педагогический состав, который проходит «педагогическую подготовку» в первые дни начала работы. Он также указал на недостаток физических ресурсов, т.е. современного технического оборудования.

Академия обучает слушателей на уровне бакалавра 4 года, что включает в себя такие предметы как навигация, судовая электростанция, судостроение и ремонт, электрическое и радио оснащение корабля, организация и управление водным транспортом. Эти предметы включают широкий спектр требований STCW в разделе "Центр Дипломирования и Подготовки Моряков"

Обход учреждения

После встречи был совершен обход классов, мастерских и лабораторий. Во время обхода было встречено много слушателей и преподавателей. Академия снабжена специализированными классными комнатами, например по навигации, метрологии, а также рабочими площадями для навигационного оборудования и машинным отделением, библиотекой, планетарием и столовой. Преподаватели и слушатели высоко дисциплинированы. Большинство слушателей носили «учебную форму», а все преподаватели носили «офицерскую форму» и знаки отличия. Симуляторы радара и ГМССБ проводятся «Каспаром» и находятся вне учреждения. Проводятся уроки английского и русского языков.

Создалось общее впечатление, что здесь предоставляется всесторонняя подготовка в рамках краткого курса STCW и требуемой сертификации для SSO. (см. заметки о дополнительном последующем визите)

Академия аккредитована ISO 9001 и управляется посредством «Каспийского морского пароходства» (национальная судоходная компания), которая, в свою очередь, является управлением Министерства транспорта. Большинство выпускников являются «кадетами» для кораблей «Каспийского морского пароходства». Они проходят «многослойную» подготовительную систему, где за подготовкой в Академии следует первая практическая подготовка на борту, проводимая на пароме «Каспара» в группе/классе из 20 человек. Их сопровождает штат Академии, который инструктирует и обучает на протяжении двухмесячного плавания. Некоторые тренинги также проводятся на бортах танкеров «Каспара».



Результат:

Консультанты были тепло встречены, и академия согласилась представить всю запрашиваемую информацию.

Вопросник для оценки существующих средств, курсов и штата был передан представителям с просьбой их заполнить.



Встреча во вторник, 29 ноября 2005 года

Данная встреча была организована для определения средств, которые из-за времени не удалось посетить в течение первого визита.

Встречи с

Ректор Самбур Хамдулла оглы

Заместитель ректора Асадулла Сулейманов

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Во время первой встречи были определены места, которые консультанты хотели бы увидеть Радар и ГМССБ, библиотека, экзаменационный центр, средства для изучения языков.

Библиотека

Хорошо организованное отделение, где находится 75 000 книг, которые выдаются контролером, извлекая книгу из другой комнаты, на определенный срок либо для чтения в читальной комнате, в зависимости от числа экземпляров в библиотеке. Большинство книг было на русском языке, хотя Академия и опубликовала свою техническую литературу, как, например, книга «Технические элементы черчения» была на азербайджанском, английском и русском языках.

Библиотека работает по карточной системе, и когда был задан вопрос о ее компьютеризации, все отвечали, что «на это нет денег». Комнаты были чистыми и аккуратными, с фотокопиями газет, хотя не было газет и журналов на английском языке.

Экзаменационный центр

Экзаменационный центр – это административное помещение для кратких курсов STCW и, по-видимому, для выпускных экзаменов. По-видимому, существует проблема с тем, что рассматривается как SCTW, штат продолжает посещать краткосрочные курсы, противопожарную безопасность, судовую безопасность и т.д., по завершению которых экзаменационная «комиссия» в составе представителей Академии, Морской Администрации (в настоящее время управляемой «Каспийским морским пароходством») и старших капитанов из «Каспара» устно экзаменует всех кандидатов.

В зависимости от курсов, проводятся устные и/или письменные экзамены. Члены комиссии, а также преподаватели могут задавать вопросы во время устного экзамена. Во время письменных экзаменов слушатели могут выбрать один либо несколько написанных от руки вопросников, в каждом из которых по три вопроса. Кандидатам предоставляется один вопросник наугад по предмету экзамена. Студент должен ответить на соответствующие вопросы своими словами на отдельной бумаге с печатью Академии. По итогам экзамена комиссия выставляет оценки.

Языковые лаборатории и классные комнаты

Языковые лаборатории представляют собой современные помещения с приблизительно 16 кабинками. В каждой располагался слушатель, смотрящий американский видеофильм о спуске шлюпки, что более подходит для лиц с английским родным языком, а не для кого-то с двухлетним опытом. Позже они будут обсуждать этот фильм. Когда классу задали вопрос, они с трудом отвечали на английском языке, даже притом, что заведующий кафедрой перевел мой вопрос. Позднее нам сказали, что это был худший класс в Академии.

Помещение использовалось как отдельная классная комната, а не как языковая лаборатория.



Второй класс, который мы посетили, полностью отличался от первого, и слушатели с пятилетним опытом были способны поддержать беседу, когда им представилась такая возможность. Проблема заключалась в том, что заведующий кафедрой и преподаватель сначала переводили вопросы и замечания, а затем также отвечали на них. После того как удалось прервать их вмешательство, класс зашумел и почти все участвовали в беседе.

Центр подготовки по Радару и ГМССБ

Находящийся вне Академии центр подготовки был открыт в 1970 г. и усовершенствован в 1994 г.

Симулятор радара сконструирован «Норконтролом». Он снабжен тремя кабинами и четырьмя мостиками. Мостики снабжены эхолотами, лагами, радарными, ПСТ, сигнальными щитами и т.д. Радары могут использоваться в каждом режиме работы, включая САРП. Мостик в каждой кабине может работать в отдельном режиме, либо все они могут работать вместе. Существует возможность вывода каждого радарного монитора на экран, и слушатели могут наблюдать за симулированным плаванием каждого соответствующего имитируемого судна.

На симуляторе доступны 145 различных устьев и важных портов.

Все проделываемые на симуляторе маневры могут быть сохранены на диске для того, чтобы слушатели могли обсудить их позже.

Курс подготовки по радару занимает 10 дней.

Симулятор ГМССБ состоит из одного пульта радио управления производства S.P. Радио – как реальное. Оно оснащено всеми соответствующими и требуемыми средствами ГМССБ. Пульт радио управления работает с 10 рабочими местами для слушателей. Рабочие места оснащены компьютерами, которые могут оперировать отдельным аппаратом ГМССБ. Преподаватель наблюдает за всеми десятью рабочими станциями как за отдельным рабочим местом, а также в комбинации с каждым другим.

Как нам показалось, симулятор ГМССБ не соответствовал самым последним техническим стандартам и, по всей видимости, не соответствует существующим стандартам эксплуатации. Однако это невозможно было проверить, ввиду того, что во время посещения соответствующий преподаватель отсутствовал.

Теоретическая часть курсов проходит в Академии, тогда как практическая часть осуществляется в центре подготовки по ГМССБ.

Курсы подготовки по ГМССБ проходят по восемь часов в день в течение одного месяца.

Теоретическая часть экзаменов по ГМССБ проходит в Академии, а практическая – на симуляторе.



Министерство транспорта, Баку, Азербайджан – понедельник, 28 ноября 2005 года

Встречи с:

Джавид Г.Наджафов, Начальник Управления Координации и Реформ.

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Был представлен Проект морской подготовки. Г-н Наджафов не слышал о проекте и был поверхностно информирован различными лицами об Условиях проекта. Он очень заинтересовался в нем и попросил представить примеры подготовки, которая будет проводиться. Эксперты объяснили, что определение подготовки и дальнейшая процедура будут уточнены после завершения проводимой Оценки и определения пробелов и SWOT.

Информация об Управлении координации и реформ

Роль г-на Наджафова заключается в обеспечении интегрированного транспортного узла. В настоящее время его штат состоит из 8 человек, а при работе в полную силу будет расширен до 40 человек. На текущий момент они занимались поиском помещений в портовой зоне, и мы поняли, что в дальнейшем, создав морскую администрацию, они будут вести большую часть работы «Каспийского морского пароходства», Академии, портов, а также по экзаменам и регистрации.

Он полностью поддержал цели проекта.

Он поднял вопрос относительно его штата и концепции проекта, и было достигнуто соглашение о предоставлении информации им по требованию.

Данная встреча была чрезвычайно интересной как предпосылка для нынешнего и возможно будущего управления транспортным сектором.



Казахстан

Учреждение морской подготовки: Международный Морской Коммерческий порт Актау – пятница, 18 ноября

Встречи с:

*Заместитель директора (по эксплуатации) Василий Новиков,
Заместитель директора (по кадрам) Василий Винников,
Начальник Управления Коммуникаций и навигации Игорь Простенко,
Капитан порта Евгений Ламзин
Руководитель Центра подготовки г-н Карась*

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Был представлен Проект Морской Подготовки и всем участникам были розданы английская и русская версии плана проекта с основными целями и мероприятиями.

Порт Актау:

В порту работает от 450 до 480 человек. В ближайшем будущем планируется увеличить это число вдвое. В порту имеется специализированный Центр обучения (местимость 15-20 человек) с видео и компьютерной подготовкой, где компания тренирует специалистов по компьютерам и бухгалтеров. По-видимому, в прошлом порт предоставлял практическую подготовку по таким предметам как безопасность и работа на кране; однако министерство образования реорганизовало систему подготовки, изъяло полномочия на образование у Министерства транспорта и отозвало лицензию на обучение у Центра обучения порта. Оно передало подготовку в местный Политехнический институт Мангистау в Актау, где, например, подготовка крановщиков занимает 240 часов, т.е. 100 теоретических занятий и 140 практических занятий в порту под руководством сотрудников порта.

По-видимому, компании также не могут проводить собственный тренинг без утверждения.

Порт пользуется Российскими учреждениями подготовки в Астрахани и Санкт-Петербурге для специальностей по здоровью и безопасности и «рабочим дипломам», т.е. опасный груз, тушение пожаров и медицинская помощь, что требует полуторамесячной подготовки через каждые 5 лет.

Результат

Порт хотел бы оказания помощи в проведении подготовки, и в проводимой работе с Транспортной Академией. Они с удовольствием участвовали бы в Проекте Морской Подготовки и были благодарны за визит.

Вопросник для оценки существующих средств, курсов и штата был передан представителям с просьбой их заполнить.

В целом, Актау – очень чистый, аккуратный и оживленный порт. Ситуация с лицензированием и ограничением проведения подготовки является весьма сложной, но в то же время должна быть разрешена. «Кодекс практики по безопасности и здравоохранению в портах» (2003 г) Международной Организации Труда (МОТ) предоставляет хороший список требований по подготовке.



Учреждение морской подготовки: Транспортная Академия, Актау, Казахстан – пятница, 18 ноября.

Встречи с:

Директор Актауского филиала Казахской Академии транспорта и коммуникаций им.

М.Тинишпаева профессор Баймуханбет Дуйсембаев,

Заместитель директора (по кадрам) Василий Винников

Руководитель Центра подготовки г-н Карась.

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Был представлен Проект Морской Подготовки и всем участникам были розданы английская и русская версии плана проекта с основными целями и мероприятиями.

Актауский филиал Алма-атинской Академии открылся в 1997 г. Он расположен в здании бывшего детского сада в центре Актау, и, несмотря на то, что общее состояние классных комнат отвечает требованиям, Директор понимает, что для рабочих комнат и практических демонстраций пространства не хватает. Он обратился за большим помещением и надеется на получение дополнительной площади. В нем работает 100 человек на полной и неполной ставке, включая несколько людей из судоходной индустрии.

Первые два года обучения посвящены общему образованию, а с третьего года начинается специализация:

Специальность	3-й год	4-й год	5-й год
Механизация портовых перегрузочных работ		27	8
Организация водного транспорта	14	19	7
Электрооборудование транспортных средств	17	14	24
Судовые энергетические установки	37	36	27
Навигация судов	58	17	31

В целом, получается 336 слушателей. Слушатели почти поровну представляют мужской и женский пол.

По-видимому, «Специализированный» курс не проводится в соответствии с модельным курсом ММО и программой STCW.

Академия также представляет образование по коммерческому праву, праву здоровья и безопасности, общему праву, химии, физике, международным торговым отношениям и деятельности, языкам (английский и русский) и ЭВМ.

В настоящее время Транспортная Академия не имеет связей или отношений с каким-либо иным морским учреждением, но приветствовала бы возможность сотрудничества с ними, например, с Баку, что касается получения идентификации Белого списка.

Заключительную часть визита составил обход вместе с Директором классных и иных комнат. Посещенные классы показались весьма хорошо обставленными, а слушатели – внимательными и готовыми вступить в диалог с консультантами на английском и русском языках. Достоинством внимания Консорциум HPTI – SW – Hypodomi – TuTech – QMS



моментом визита стала высокая представленность лиц женского пола. Некоторые из них даже выразили желание выйти в море.

Библиотека оснащена компьютерным каталогом и вмещает около «90 000» книг, большинство из которых на русском языке, а малая часть на казахском. К ней прилагается комната для чтения слушателями запрашиваемых книг. Книги можно также выносить. На стенах читальной комнаты развешены газеты и фотокопии газетных статей.

Комната обучения ЭВМ оснащена сетью компьютеров и используется в основном слушателями для обучения и внепрограммной работы, как, например, группа работала над созданием «плаката» о предыдущих днях «празднования дня студента», а преподаватель стоял рядом для оказания помощи.

В Академии также имеется столовая для слушателей.

В ней всего несколько практических мастерских, таких как электромоторная, в обычных классах, а помещения, специально оборудованные для практических занятий по здоровью и безопасности, отсутствуют.

Общее впечатление создалось об учреждении с расслабленными хорошими отношениями между директором, сотрудниками и слушателями, и во время обхода было видно, директор точно знал лично штат и слушателей. Директор и слушатели не были напряжены во время визита в классы. Директор с нетерпением ожидает любое техническое и материальное содействие и сотрудничество, возможное в рамках нынешнего проекта морской подготовки.

Вопросник для оценки существующих средств, курсов и штата был передан представителям с просьбой их заполнить.



Судопромышленная организация: Казмортрансфлот, Актау, Казахстан – пятница, 18 ноября.

Встреча с

Главный инженер компании: Николай Г. Лагуткин

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Был представлен Проект Морской Подготовки и всем участникам были розданы английская и русская версии плана проекта с основными целями и мероприятиями.

Казмортрансфлот – большая казахская судовая организация, оперирующая в Каспийском море. Она владеет и управляет тремя танкерами, большими баржами и буксирами, и осуществляет чартерные рейсы по заказу. Ожидается, увеличение ее флота в 2006 году.

Н.Г.Лагуткин - бывший капитан торгового судна с большим и разнообразным опытом.

Экипажи судов Казмортрансфлота состоят из представителей многих стран и национальностей, включая «несколько» казахов, все из стран бывшего Советского Союза. Сейчас будущие планы компании по трудоустройству пересматриваются в конфиденциальном порядке.

Капитан Лагуткин был знаком с Транспортной Академией и заинтересован в ее утверждении в белом списке ММО. Его компания предусматривает в бюджете большие средства на подготовку в следующем году и думает о создании специализированного подготовительного заведения. Мы поняли, что он говорил с ректором Транспортной Академии о сотрудничестве.

Он считает, что слушатели-моряки нуждаются в практической подготовке, которая не всегда возможна при скором обороте, коротких плаваниях и беспорядочном темпе Каспийской торговли. Он предположил, что для достижения лучшего, более профессионального результата, тренеры должны быть прикомандированы к паромам, где они могли бы готовить и готовиться в контролируемых условиях. Изучение слушателями английского языка является жизненно необходимым.

Он выразил надежду на возможность сотрудничества с проектом после его начала.



Грузия

Учреждение морской подготовки: Батумский морской учебно-тренировочный центр (ANRI), Грузия – вторник, 22 ноября.

Встречи с

Генеральный менеджер капитан Анзори Диасамидзе

Был также совершен обход заведения и отдаленного отделения противопожарной безопасности с участием заведующих кафедрами и преподавателей.

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Был представлен Проект Морской Подготовки и всем участникам были розданы английская и русская версии плана проекта с основными целями и мероприятиями.

Капитан Диасамидзе рассказал об истории МТЦ (ANRI). Это частная компания с ограниченной ответственностью, которая была учреждена в июне 2000 года с целью подготовки моряков и модернизации дипломов на основании STCW. Она подчиняется Грузинской Морской администрацией и зарегистрирована в ней. ANRI аккредитована ISO 9001:2000 и находится в Белом списке ММО. Множество слушателей приходит сюда из соседней Батумской Государственной Морской Академии (БГМА) (см. ниже).

Устройство

ANRI состоит из классов, мастерских и внешних строений. Большая часть практического оборудования, как, например, симуляторы, были поставлены или переданы БГМА, чьи слушатели готовятся здесь бесплатно.

Маленькая библиотека учебно-тренировочного центра в основном состоит из публикаций и литературы ММО, однако все слушатели пользуются библиотекой и средствами БГМА. ANRI предоставила все запрошенные «конспекты по тренингу» и информацию. Компьютерные комнаты были полностью оснащены и работали.

Знание разговорного языка был тяжело проверить, хотя экзамены STCW контролируются посредством компьютерной программы «Seagull» и ответы даются на английском языке.

ANRI также предоставляет профессиональную подготовку (STCW), требуемую для диплома квалификации, когда офицеры достигают срока плавания, которое требуется ММО/STCW. Эти экзамены проводятся для первых помощников капитана, капитанов.

Отделение противопожарной безопасности оснащено всеми ресурсами для дыма, огня а также отдельными площадями для практических занятий в реальном времени. Во время визита группа в составе 20 рядовых проходила подготовку. Половина группы наблюдала за тем, как другая половина в противопожарной экипировке сдерживала и тушила огонь.

ANRI намерено расширить свои средства и программу с целью охвата подготовки для поступающих на офицерские курсы STCW. Эти слушатели будут готовиться на ранг OOW (палуба и механика), что не требует университетского образования, получаемого в БГМА. Морская Академия рассматривает их предложение и предположила, что в настоящее время ANRI потребуются дополнительные помещения со специальными площадями и средствами, которыми они сейчас не располагают.



Несмотря на ограниченные возможности, ANRI предлагает широкий спектр курсов STCW на основе модельных курсов. Сотрудничество и связь с Государственной Морской Академией является ценным ресурсом тренеров и материала, в том числе шлюпок.

Подготовка проводится с практическими занятиями на кораблях в Батуми и Поти во время «курсантской» фазы с последующими занятиями для приобретения нужного «времени плавания».

Учебный материал

Из наблюдений и общих вопросов видно, что учебные заметки состоят из компакт-диска с презентацией курса на PowerPoint, который может забираться домой во время курса для использования либо копирования (пособие для офицера охраны корабля состоит из более 100 страниц), копиями полных текстов законодательных актов либо коротких версий для специальных курсов (см. приложение). Некоторые преподаватели пользовались учебным планом.

ГМССБ и Радар

Подготовка по радару проходит на симуляторе на основе радарной установки Furuno. Все соответствующие ситуации могут выводиться на пять дисплеев. Все мониторы работают во всех демонстрационных формах, в том числе CAPT.

Комната симулятора состоит из четырех позиций управления кораблем с гирокомпасом, рулем, указателем угла перекадки руля, машинным телеграфом и указанными радарными. Более того, комната оснащена столами для морских карт и достаточным пространством для прокладки курса на картах.

Во время нашего визита симулятор радара работал удовлетворительно. Имелись пособия в виде буклетов и компакт-дисков. Ввиду того, что радары не являются настоящими радарными дневного видения, их надо наблюдать через неудобные трубы. В результате этого каждый радар может наблюдаться только одним слушателем.

Подготовку по ГМССБ проводит бывший морской радио оператор, который почти не говорит на английском языке.

В качестве учебного пособия симулятор ГМССБ (Skanti) представляет собой рабочее место инструктора и несколько симуляторов радиостанций ГМССБ со всем необходимым техническим оборудованием. Симулятор не соответствует самым последним технологиям. Некоторые его части не соответствуют стандартам эксплуатации ни ММО, ни МСТ.

Одновременно на рабочем месте могут работать два слушателя. Симулятор работает как настоящий, и поэтому преподаватель и слушатели могут общаться друг с другом.

Лекции проводятся на русском языке. У преподавателя есть напечатанный конспект на русском языке. Однако студенты не получают какие-либо тексты или учебники. Они должны сами вести конспекты.

Библиотека ГМССБ очень скудная. Нам не смогли показать Международную конвенцию об охране жизни людей на море. Международные публикации МСТ, требуемые Радио положениями МСТ, а также SOLAS, доступны только в печатной версии (по одному экземпляру каждой публикации). Во время нашего визита отсутствовали Международный Кодекс Сигналов и справочник МАМПС.



ANRI получил ISO 9001:2000 посредством Российской аккредитации.

Вопросник для оценки существующих средств, курсов и штата был передан представителям с просьбой их заполнить послать в Баку.

Обучающая подготовка в соответствующих Батумских учебно-тренировочных учреждениях указана в Диаграмме № 1.



Учреждение морской подготовки: Батумская Морская Государственная Академия (БМГА) – вторник, 22 ноября.

Встречи с

И.о. ректора Надим Варшанидзе

Генеральный менеджер капитан Анзори Диасамидзе (ANRI)

Позже был совершен обход заведения, однако он был ограничен ввиду отключения подачи электричества и темноты.

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Был представлен Проект Морской Подготовки и всем участникам были розданы английская и русская версии плана проекта с основными целями и мероприятиями.

Батумская Морская Государственная Академия (БМГА) является высшим учебным заведением и подчиняется Министерству образования. В нее поступают слушатели непосредственно из средней школы в 17 лет, и на факультетах навигации, судостроительная техника и управление транспортом (управление судном и портом) предоставляется пятилетнее образование с выдачей соответствующих дипломов и степеней. На факультетах навигации и судостроения первые три года образования являются академическими, после чего слушатели проходят морскую подготовку и практические занятия. Многие практические занятия обычно проходят в МТЦ (ANRI) (см. выше).

По завершении первой стадии образования и начальной морской фазы слушатель экзаменуется Министерством образования (по теории), а также Министерствами экономики и транспорта и ответственной перед Президентом и Парламентом Морской Администрацией (по STCW и профессиональной подготовке). Последняя указанная подготовка проводится в МТЦ (ANRI).

Морской английский язык обучается посредством программы подготовки и оценки "Marlin". Некоторые сотрудники были подготовлены по программе Marlin и являются утвержденными преподавателями.

Средства морской подготовки включали в себя симулятор мостика и мастерские по изучению инженерии с практическим рабочим оборудованием.

БМГА имеет ISO 9001:2000.

Вопросник для оценки существующих средств, курсов и штата был передан представителям с просьбой их заполнить послать в Баку.

Обучающая подготовка в соответствующих Батумских учебно-тренировочных учреждениях указана в Диаграмме № 1.



Учреждение морской подготовки: Международный учебно-тренажерный центр ООО «Меркурий» Батумского Морского Колледжа – вторник, 22 ноября.

Встречи с

Директор Лали Хведелидзе

Ассоциированные капитаны, лекторы и администраторы

Был также совершен обход заведения.

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Был представлен Проект Морской Подготовки и всем участникам были розданы английская и русская версии плана проекта с основными целями и мероприятиями.

БМК был создан в 1997 году капитаном и г-жой Л. Хведелидзе. МУТЦ (Меркурий) был создан в 2002 г. БМК и «Меркурий» проводят курс подготовки на борту своего судна «Элита». Два учебных центра являются частными учреждениями и работают согласно бизнес-плану.

БМК

В БМК работает 30 лекторов и преподавателей. Многие из них являются бывшими океанскими капитанами. Имеются факультеты:

- Навигации
- Инженерного дела

На этих факультетах осуществляется программа STCW OOW, включая морское право и английский язык.

БМК набирает штат (все мужчины) для мореходного обучения и подготовки непосредственно из учреждений среднего образования. По-видимому, он является самофинансируемым учреждением, работающим за счет платы за обучение. Основная его цель – подготовка квалифицированных Вахтенных офицеров. Любой проваливший экзамен на STCW OOW слушатель, может найти работу в качестве палубного либо машинного старшины и позднее быть принятым в систему OOW, если будет признан пригодным.

МУТЦ (Меркурий)

В «Меркурии» работает 12 лекторов и инструкторов, большинство из которых работает также в БМК. Периодически они дополняют свой педагогический штат океаническим персоналом для обеспечения преподавания современной практике и информации.

МС «Элита»

Тренировочное судно – это маленькая лодка вместимостью до 12 человек. Она совершает утренние и дневные учебные круизы по практической инструкции.

Физические средства Колледжа и учебно-тренажерного центра впечатляют и состоят из современных симуляторов мостика, ГМССБ, САРП и симулятора переработки груза, играющих большую роль в учебной программе. В подготовке английскому языку отдается предпочтение.

Учебные центры работают в коммерческом стиле, где преподаватели проходят постоянную оценку и совершенствуют свои знания. Контакты с сирийской судоходной компанией обеспечивают достижение всеми подходящими кандидатами срока плавания, необходимого для соответствующих экзаменов. Они не ведут подготовку для диплома высшего образования и поэтому любой потенциальный капитан или старший инженер должен будет поступить в БГМА и завершить университетское образование.



Батумский Морской порт, Батуми, Грузия – вторник, 22 ноября 2005 года

Встреча с

Фридон Сурманидзе, генеральный директор

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Г-н Сурманидзе разъяснил, что Министерство экономики ведает управлением порта, и т.к. он недавно приступил к своим обязанностям, он не знаком с аспектами подготовки в порту. Он разрешил пройти в Управление порта.

Встреча с

Важа Дудучава, Директор по эксплуатации

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Г-н Дудучава в течение долгого времени является сотрудником порта и знаком с недостатками системы с точки зрения техники, безопасности и управления.

Он показал экспертам учебные средства в порту. Они в основном представляли собой классные комнаты. Большая часть подготовки – практическая и тренировка на рабочем месте. В порту имеется 9-10 тренеров, однако проблема состоит в том, что Министерство экономики не позволяет проводить подготовку.

Другая проблема возникает из-за числа различных требующих подготовки и инструктажа профессий и дисциплин в порту, таких как портофлот (механики и экипажи буксиров), грузчики, крановщики и т.д.

У него есть некоторые связи с Академией и он приветствовал бы любую возможную помощь.

Судовое агентство TERO, Батуми, Грузия – среда, 23 ноября 2005 года

Встреча с

Генеральный директор Роин Накашидзе и его сотрудники

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Судовое агентство TERO – молодая растущая организация с представительствами во многих частях Черного моря и Эгейской зоны.

Оно предоставляет все обычные коммерческие и материально-технические услуги судового агентства. В компании работает равное количество мужчин и женщин. Г-жа Нино Мамучадзе является главой Управления Агентства. Большая часть сотрудников – молодого возраста и являются выпускниками Батумской академии, и несколько человек – это бывшие моряки, которые также прошли через Академию.

Во время первых бесед о подготовке и обучении было сказано, что местные средства ограничены до уровня получения требуемой информации, и в качестве учебной базы они пользуются услугами Института дипломированных судовых брокеров (ICS). Они сильно заинтересованы в коммерческих предметах, а также таких практических вопросах контейнерные операции, загрузка танкера и т.д. Это показывает, что есть спрос на курсы, ориентированные на море/берег, которые региональные учебные центры могут подхватить и открыть курсы по этим предметам.



Грузинское пароходство, Батуми, Грузия – среда, 23 ноября 2005 года

Встречи с

Капитан Серго Сурманидзе, Генеральный директор

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Грузинское пароходство – это государственная организация, владеющая очень малым количеством судов. Она является тенью бывшего своего облика, и Генеральный директор являлся очевидцем ее распада, в основном посредством неумных совместных предприятий с западными компаниями.

Ее флот плавает по всей Европе под грузинским флагом. Правительство не представляет компании каких-либо уступок или льгот, как, например, торговых льгот, и поэтому ей тяжело осуществлять деятельность.

Экипажи состоят из представителей региона, и дополнительная подготовка не проводится. По-видимому, у нее нет связей с местными учебными заведениями.



Министерство Экономического развития Грузии, Тбилиси – пятница, 25 ноября 2005

Встречи с

Давид Циклаури, Заместитель министра, Национальный представитель ТРАСЕКА и ассоциативный декан финансов и управления Кавказской школы бизнеса,

Также участвовал: Ираклий Тактакишвили, Начальник департамента транспорта

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Давид Циклаури разъяснил инициированные Грузией идеи создания проекта. Были обсуждены общие черты проекта, подход и ожидаемые результаты.

Г-н Циклаури озвучил взгляды относительно осуществления проекта со стороны ТРАСЕКА, Правительства Грузии и свое собственное мнение и сконцентрировался на важности обеспечения того, чтобы:

- Проект достиг надежных результатов
- В качестве долгосрочного персонала были выбраны люди, которые останутся в индустрии
- Потребности портов в подготовке были обеспечены
- Программа обучения была морской
- Персонал – «Менеджеры проекта», например, Менеджеры Центров обучения, имели подготовленный персонал с перспективами академического роста

Он заявил, что:

- В Батуми должна быть централизованная подготовка
- Учебные пособия подготовительных учреждений могли бы быть более утилизированной, и в межсезонье в Батуми могли бы проводиться «летние школы».
- Частный сектор может сам платить за обучение (но использовать учебные пособия подготовительных центров)

Он высказал мнение, что содействие должно оказываться там, где оно будет полезно для будущего, а не настоящего, и что помощи должна быть ориентирована на порты и управление, а также экипажи судов, а не только на морские учебные центры.

Он выразил обеспокоенность стандартами обучения английскому языку, отметив его важность в судоходстве.



Администрация Морского транспорта, Тбилиси, Грузия – пятница, 25 ноября 2005 года

Встречи с

Реваз Беридзе, Председатель Администрации Морского транспорта.

Во время встречи обсуждались следующие элементы:

Эксперты представили проект и краткую письменную информацию о проекте. Председатель был уже хорошо информирован о проекте.

Далее, экспертам была разъяснена структура Администрации Морского транспорта. В настоящее время Администрация Морского транспорта непосредственно подчиняется Президенту и Парламенту. Она выдает лицензии учреждениям морской подготовки, выдает сертификаты STCW, ведет судовой регистр Грузии и посредством капитанов портов контролирует вопросы безопасности грузинских портов из-за беспокойства относительно конфликта интересов между коммерческой деятельностью и безопасностью.

Экзамены по STCW проводятся на английском языке (с использованием компьютерной программы «Seagull»), и председатель считает, что уровень английского языка у большинства кандидатов не удовлетворителен для понимания или ответа на вопросы.

По-видимому, в МТА существует проблемы со штатом, потому что большинство опытных моряков из числа бывших сотрудников ушли из Администрации за заработками в море.

Экспертов проинформировали о том, что Грузинский регистр находится в Черном списке парижского Меморандума (MOU).

Председатель выразил желание помочь и надежду в том, что проект окажет содействие его организации относительно потребностей в подготовке посредством привлечения местных колледжей.



ПРОГРАММА КОНТРОЛЯ УНИВЕРСИТЕТСКИМ ОБУЧЕНИЕМ И ОБУЧЕНИЕМ ОФИЦЕРОВ STCW В ГРУЗИНСКИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ (проект)

Министерство образования		Министерство экономики Министерство транспорта		Президентский и парламентский контроль Администрация Морского транспорта	
Университетский экзамен и лицензирование		Профессиональный экзамен и лицензирование (STCW)			
БМГА	МТЦ (ANRI)	МТЦ (ANRI) Предложенное прямое поступление	Батумский Колледж и МУТЦ «Меркурий»		
Университетское образование (все степени дипломов STCW)	-	Подготовка STCW OOW, включая предмореходную сертификацию	Подготовка STCW OOW, включая предмореходную сертификацию		
	←→ Предмореходная сертификация (напр. выживание на море)	Срок плавания для практических занятий	Срок плавания для практических занятий		
	←→ Дополнительная подготовка по STCW и экзамены (напр., ГМССБ, Тушение пожаров)	Дополнительная подготовка по STCW и экзамены (напр., ГМССБ, Тушение пожаров)	Дополнительная подготовка по STCW и экзамены (напр., ГМССБ, Тушение пожаров)		
Экзамен на диплом / степень	→ Экзамены по OOW STCW	Экзамены по OOW STCW	Экзамены по OOW STCW		
	←	БМГА: 2 года университетского образования, если требуется более высокий диплом OOW STCW			
	Экзамен на старшину STCW				
	Повышение до капитана STCW				
	Перепроверка STCW через 5 лет				



Приложение 2: Список получателей отчета



В следующем списке указаны получатели отчетов, о которых на сегодняшний день имеется информация. После посещения всех центров морской подготовки список будет обновлен. Обновленный список будет включен в первый промежуточный отчет.

Главные бенефициары

Азербайджанская Государственная Морская Академия, Баку:

Ректор: Самбур Хамдулла Оглы

T+F: +994 12 93 75 21; T: +994 12 93 09 63

Казахстан:

Международный морской торговый Порт Актау –Центр подготовки: *Руководитель центра подготовки* - господин Карас

Транспортная Академия, Актау: *Директор Филиала Академии Транспорта и Связи Казахстана им. М Тинишпаева* профессор Баимуханбет Дюсембаев

Грузия

ООО Морской учебно-тренировочный центр (ANRI), Батуми:

Генеральный менеджер - капитан Анзори Диасамидзе

53, ул.. Руставели, 6010, Батуми, Грузия

T+F: +992 222 7 15 92; T: +995 222 7 21 46 ; e-mail: anzori-diasamidze@bxma-mtc.ge

Государственная Морская Академия Батуми (БМГА):

И.о. Ректора - Надим Варшанидзе

53, ул.. Руставели, 6010, Батуми, Грузия

T: +995 222 753 88; F: +995 222 748 50; e-mail: info@bsma.edu.ge

ООО Морской колледж/Международный морской тренажерный центр (Меркурий), Батуми:

Директор- Лали Хведелидзе

26, Тбилиское шоссе, Махинджаури, Батуми, Грузия

T: +995 222 5 42 92; F: +995 222 7 84 40; e-mail: khvedelidze@mail.ru

Другие получатели отчетов

Азербайджан

Министерство Транспорта, Баку, Азербайджан:

Давид Г. Наджафов, Глава департамента координации и реформ

1054, Тбилиский проспект, Баку, Азербайджан

T: +994 – 12 – 431 51 57; F: +994 – 12 – 431 55 48

Постоянный секретариат МПК ТРАСЕКА в Баку

Акиф Мустафаев, Постоянный представитель ПС МПК – Национальный Секретарь в Азербайджане

8/2, ул.. Генерала Алярбекова, 1005, Баку, Азербайджан

T: +994 – 12 – 493 37 76; F: +994 – 12 – 498 64 26

И

Бодо Россиг или Ангелика Звики

Адрес такой же, как и выше



Tel: 00994 12 498 72 47; Fax: 00994 12 498 64 26

Координационное бюро Tacis

Кабинет министров, Департамент экономики, финансов и кредитной политики. Координационное бюро ЕС
ТП в Азербайджане

Глава НКБ: Господин Наил Фаталиев, Заместитель главы Департамента СОМ

Господин Джахангир Касимов, Директор

Ул. Лермонтова, 68, 370066, Баку (комната 846)

T: +994.12.98.78.91; F: +994.12.93.76.38; e-mail: jkasimov@ncu.azeurotel.com

Монитор проекта

Фуад Багиров, Баку

fbagirov@monis.org

Грузия

Министерство Экономического Развития Грузии, Тбилиси:

Давид Циклаури, заместитель министра, Национальный представитель ТРАСЕКА

12, ул. Чантурия, 0108, Тбилиси, Грузия

T: +995 – 32 – 93 10 24; F: +995 – 32 – 98 84 49

И:

Иракий Тактакишвили, глава транспортного департамента

12, ул. Чантурия, 0108, Тбилиси, Грузия

T: +995 – 32 – 999 8 99; F: +995 – 32 – 93 45 45

Администрация морского транспорта, Грузия:

Реваз Беридзе, председатель Администрации морского транспорта

60, ул. Гогебашвили, 6017 Батуми, Грузия

T: +995 – 222 749 25; F: +995 – 222 739 29

Делегация Европейской Комиссии в Грузии

Адриана Лонгони, глава секции Tacis

38, ул. Нино Чхеидзе, Тбилиси, 380002, Грузия

Tel: (+995 32) 94 37 63; Fax: (+995 32) 94 37 68

Координационное бюро Tacis

НКБ: Отдел по сотрудничеству с Евросоюзом (Департамент по сотрудничеству с Евросоюзом при
Министерстве Иностранных Дел)

Глава НКБ: Господин Паата Каландадзе (Директор Департамента по сотрудничеству с Евросоюзом при
Министерстве Иностранных Дел)

4 ул. Читадзе, Тбилиси, Грузия

T: +995.32.995504, F +995.32 988437; e-mail: office.cu.tacis@caucasus.net

Казахстан

Национальный секретарь ТРАСЕКА в Казахстане

Господин Мурат Бекмагамбетов

76/109 проспект Арбаи, Алматы, 480057, Республика Казахстан

Tel: (73272) 42 65 69; Fax: (73272) 58 24 49; e-mail: niitk_oktp@ducatmail.kz



Делегация Европейской комиссии в Казахстане

Брайан Толл, Глава секции Tacis

480100, Казбек Би, 20А, Алматы, Казахстан

Tel: (+3272) 63 62 65 / Fax (+3272) 91 07 49; E-mail: Delegation-Kazakhstan@cec.eu.int

Координационное бюро Tacis

НКБ: Департамент Инвестиционной Политики (ДИП), Министерство Экономики

Глава НКБ: Ержан Арынов (Директор ДИП)

33 ул. Победы, 473000 Астана, Казахстан

Tel: +7 (3172) 117818; Fax: +7 (3172) 117816; e-mail: investd_met@nets.kz

Украина

Национальный Секретарь ТРАСЕКА в Украине

Господин Григорий Легенький, Глава Департамента развития и координации систем транспорта и связи,

Национальный Секретарь ПС МПК ТРАСЕКА в Украине

14, проспект Победы, комната N905, 01135 Киев, Украина

T: (38044) 461 65 41; F: (38044) 238 72 26; e-mail: uatraceca@mtu.gov.ua

Делегация Европейской комиссии в Украине

Доктор Гетс, Менеджер проектов транспортного и регионального развития

10 ул. Кругло-университетская, 01024 Киев, Украина

Tel.: +380 (44) 462-00-10; Fax : +380 (44) 230-23-90 / Fax: местный в Киеве 462-09-20

E-mail: mail@delukr.cec.eu.int

Координационное бюро Tacis

НКБ: Департамент по сотрудничеству с Европейским Союзом Министерства экономики Украины

Глава НКБ: Наталья В. Рябцева, Директор Департамента, Зам. Координатора по вопросам технической помощи Европейского Союза

Львовская пл. 8, Киев, Украина

T: +380 44 226 33 78, ф. +380 44 272 53 75; e-mail: n_ryabtseva@mfert.gov.ua

