

## IX. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ МОРЕПЛАВАНИЯ И ПОДГОТОВКА МОРСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ

УДК 42

**Н.В. Бородина, Дальрыбвтуз, Владивосток**

### **МОРСКОЙ АНГЛИЙСКИЙ ЯЗЫК В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ**

*Характеризуются особенности обучения иностранному языку в неязыковом вузе; приводятся существующие взгляды на понятие «профессионально ориентированный английский язык». Рассматривается значение обучения морскому английскому языку с целью обеспечения безопасности мореплавания.*

Анализ происшествий на море позволяет делать вывод о том, что свыше восьмидесяти процентов аварийных ситуаций возникает по причине, так называемого «человеческого фактора». Существуют многочисленные публикации, где рассматриваются причины происшествий и сопутствующие им обстоятельства; анализируются внешние факторы, из-за которых произошло аварийное событие; приводятся психологическая характеристика и анализ состояния моряков и т.д. Не можем не остановиться на еще одной причине, по которой происшествия имеют место – плохое знание или отсутствие знания английского языка.

Владение английским языком входит в квалификационные характеристики специалистов морских профессий и является профессионально важным качеством. Наличие иноязычной профессиональной компетентности у вахтенного помощника капитана оговорено международными документами (ПДМНВ 78/95). Национальные учебные программы высших учебных заведений морского профиля включают дисциплины «Иностранный язык (английский)» и «Профессионально ориентированный английский язык».

Государственными образовательными стандартами высшего профессионального образования предусматривается обучение иностранному языку – именно так называется дисциплина в учебных программах подготовки специалистов различных профилей, в Примерных программах дисциплины «Иностранный язык», утвержденных Министерством образования РФ.

Вместе с тем выпускнику неязыкового учебного заведения необходимо знание не столько иностранного (английского) языка вообще, сколько *английского языка для специальных целей*, или профессионально ориентированного английского языка - English for Specific Purposes (ESP).

В настоящее время термин ESP хорошо известен большинству преподавателей иностранных языков, тем не менее, ESP часто подме-

няется так называемым *английским языком для учебных/академических целей* (English for Academic Purposes – EAP).

Рассмотрим некоторые используемые в целях настоящей работы понятия. В практику обучения иностранным языкам давно вошло понятие ESP, более того - некоторые Примерные программы обучения иностранному языку для неязыковых вузов [2].

Так, Т. Hutchinson и А. Waters [5] считают, что ESP есть подход, который не подразумевает наличия некоего отдельного языка, дидактических материалов или методик. По их мнению, ответ на вопрос, зачем необходимо изучение иностранного языка конкретному студенту, лежит в основе ESP. Потребности определяются причинами, по которым студент изучает английский язык: для работы, для продолжения обучения после окончания вуза. Выбор языка, которому следует обучать студента, и зависит от указанных причин.

Р. Strevens [9] выделяет абсолютные и переменные характеристики ESP. К абсолютным относятся следующие:

- ESP отвечает определенным потребностям изучающих язык;
- ESP по своему содержанию относится к конкретной дисциплине, роду занятий или деятельности;
- ESP ориентирован на язык, характерный таковой деятельности в синтаксическом, лексическом, дискурсивном или семантическом планах, а также на анализ собственно дискурса;
- ESP противостоит английскому языку для общеупотребительных целей GE (General English (GE)).

Переменные характеристики:

- ESP может ограничиваться лишь теми навыками, которые предполагается осваивать (например: только чтение или письмо);
- обучение может идти вне какой-то заранее предопределенной методики.

Р. Robinson [7] дает определение ESP, также основываясь на приоритетности анализа потребностей, и выделяет основные критерии ESP и ряд характеристик, относящихся к ESP. Ключевые критерии: целенаправленность; курс ESP разрабатывается на основе анализа потребностей, целью которого является наиболее точное определение того, чем студенту придется заниматься в англоязычной среде. Характеристики ESP: курсы ESP ограничиваются временными рамками, в течение которых необходимо достичь требуемых целей, идет обучение взрослых студентов в однородных группах с точки зрения их профессиональной деятельности с учетом тех тем, аспектов или специальностей, в которых студентам придется функционировать.

Т. Dudley-Evans и М. St John [4] полагают, что в определении ESP следует учитывать факт, что при обучении ESP в значительной степени, особенно там, где оно особенно сближается с конкретной профессией или дисциплиной, необходимо применять методы обучения, отличные от используемых при обучении общеупотребительному английскому языку. В этом случае под методами обучения ими понимается

характер взаимодействия между преподавателем ESP и студентами. При обучении более общим темам на занятиях по ESP это взаимодействие может быть приближено к таковому на занятиях по общеупотребительному английскому языку. При обучении более специализированным темам преподаватель иногда становится неким консультантом по языковым вопросам, в то время как студенты имеют такой же статус в профессиональных вопросах. По их мнению, все обучение ESP должно непременно отражать методы обучения, применяемые в дисциплине или профессии, на «службе» которой ESP и находится.

T. Dudley-Evans и M. St John [4], выделяют абсолютные и переменные характеристики ESP. Абсолютные характеристики: ESP отвечает потребностям студента; в ESP применяются преобладающие методы обучения и виды деятельности, присущие определенной профессии; ESP фокусируется на языке (грамматике, лексике, регистре), навыках и умениях, дискурсе и жанрах, свойственных таковой деятельности. Среди переменных характеристик: ESP связан или строится с учетом конкретной дисциплины или специальности; в различных учебных ситуациях возможно применение методов обучения, отличающихся от таковых, используемых при обучении общеупотребительному английскому языку; скорее всего предназначен для изучения взрослыми категориями студентов, либо в учебных заведениях высшего профессионального обучения, либо в ситуациях профессионального общения. Кроме того, ESP рассчитан на студентов с хорошим знанием языка; в большинстве случаев курсы ESP допускают наличие базовых знаний системы языка, но, кроме того, могут применяться и среди начинающих изучение иностранного языка.

Приведенные выше определения имеют свои достоинства и недостатки, однако, очевидно наличие общего во всех приведенных определениях: конкретные потребности студента, которые отнесены к абсолютным характеристикам, курс ESP разрабатывается с учетом потребностей студента. Отсюда – абсолютная необходимость осознания целей, с которыми студент изучает английский язык. Зная конкретные потребности студента, можно со всей определенностью утверждать, какому языку этого студента следует обучать.

Существуют многочисленные классификации ESP, однако с целью настоящего исследования остановимся на классификации, предложенной P. Robinson [7], а именно:

Профессионально ориентированный английский язык English for Specific Purposes	
Английский язык для учебных/академических целей English for Academic Purposes	Английский язык для профессиональных целей English for Occupational Purposes

Традиционно для неязыковых вузов России учебные планы большинства технических дисциплин включают довольно короткий курс иностранного языка длительностью 3-4 семестра на первом-втором

курсах обучения в вузе. Как результат, возникает необходимость обучать профессионально ориентированному языку студентов, которые имеют лишь базовые сведения об избранной специальности. При минимальном количестве часов, отводимых учебной программой на изучение дисциплины, существующей тенденции сокращения часов аудиторной нагрузки (до 40 % в настоящее время) – задача практически невыполнимая.

В этом случае язык, которому следует обучать студентов – английский язык для учебных целей (EAP). EAP относится к обучению английскому языку в учебных целях, когда у студента формируются различные умения и навыки, необходимые при обучении в вузе: умение составить конспект лекции, реферат, аннотацию, прочитать какую-то статью или текст, сделать доклад или сообщение на заранее заданную тему, подготовить презентацию, и т.п. По мнению Н. Widdowson [12], в EAP необходимо применение методов обучения, направленных на решение проблем в учебном процессе или связанных с ним.

Существует, вместе с тем, ряд профессий, требующих достаточно хорошего знания английского языка для профессиональных целей (EOP), например, судовождение. В этом случае EOP подразумевает вполне конкретные цели профессиональной направленности в области судовождения.

Следовательно, необходимо различать обучение языку и дискурсу какой-то дисциплины или специальности для учебных целей, например, в случае с обучением специалистов-технологов пищевой промышленности, и обучение EOP, рассчитанное на профессионалов в какой-то области.

В нашем случае речь идет о специалистах морской профессии, для которых знание EOP есть профессионально важное качество и квалификационное требование. Любой выпускник вуза, специализирующийся в области судовождения, должен быть «компетентным пользователем морского английского языка». Именно морской английский язык является их «рабочей средой». Около 90 процентов торговли на земном шаре осуществляется морским путем. Для судоходной отрасли, обеспечивающей эту деятельность, важно, чтобы общепринятый рабочий язык (английский) компетентно применялся для обеспечения безопасности судна, его экипажа и окружающей среды. Данный факт соответственно требует от выпускников морских учебных заведений хорошей подготовки по профессионально ориентированному английскому языку (ESP), или английскому языку для профессиональных целей (EOP), которым и является морской английский язык.

В целях настоящего исследования мы придерживаемся определения морского английского языка Р. Trenkner [10], который считает, что морской английский язык есть все те средства английского языка, которые, используя в качестве инструмента обеспечения коммуникации международного морского сообщества, обеспечивают безопасность судовождения и способствуют всестороннему развитию морской отрасли.

Морской английский язык характеризуется таким же образом, что и иные разновидности профессионально ориентированного английского языка (особенно языка для технических или юридических целей) в смысле однозначности и точности его лексического состава, с одной стороны, и лексической размытости – с другой (Т. Dudley-Evans, M. St John; M. Gotti).

По мнению специалистов в области морского английского языка (A. Glover, E. Johnson, D. Kalogjera, B. Pritchard, P. Strevens, P. Trenkner, F. Weeks), с лингвистической точки зрения, морской английский язык представляет собой определенную разновидность профессионально ориентированного английского языка. Его отличие от других разновидностей ESP заключается в (1) частотности употребления определенных лингвистических форм и их применения, а также (2) специфическом отборе некоторых (лексических, грамматических или прагматических) характерных средств общеупотребительного английского языка. Собственно говоря, это лишь разновидность английского языка, а не отдельный язык, специально отобранный и утвержденный морским сообществом и настоятельно рекомендованный для использования морякам, для достижения эффективной коммуникации в повседневной жизни на борту судна, при общении между судами и с береговыми станциями.

Морской английский язык, по мнению С. Cole, B. Pritchard, P. Trenkner [3], есть своего рода комплекс реализаций английского языка, который

а) относится к определенному морскому окружению или фону (в процессе судовождения, при решении ситуаций опасного сближения судов, запросах о постановке судна на швартовку или отшвартовку и т.п.) при проведении грузовых операций и т.д.;

б) используется в определенном контексте или ситуациях (на борту судна или в порту; на берегу в доке и т.д.);

в) предполагает участие представителей вполне определенных судовых или береговых речевых сообществ;

г) используется в ситуациях общения, связанных с различными обстоятельствами работы в море; когда на успешность коммуникации влияют различные факторы (при получении или отправке радиотелефонных сообщений, устном взаимодействии в рулевой рубке и т.д.);

д) используется и формируется при определенных социолингвистических обстоятельствах (специфическое взаимодействие между слушающим и говорящим при обеспечении радиотелефонных переговоров, которое часто осуществляется в условиях стресса или даже паники).

При обучении морскому английскому языку необходимо учитывать лингвистические характеристики английского языка, свойственные морскому дискурсу/тексту и коммуникации. Куда относят, главным образом, типичную или наиболее частотную техническую терминологию и определенные грамматические конструкции.

Кроме того, морской английский язык оказывает лингвистическое воздействие на англоязычные морские сообщества, что происходит в процессе постоянной перекодировки и лингвистических заимствований,

где английский язык выступает в качестве языка-донора. Английский язык является важным обучающим и учебным инструментом при получении знаний в области морской науки и техники. Таковой факт имеет большое значение для обучения морскому английскому языку. В этой роли морской английский язык вызывает потребность к введению группового обучения, когда преподаватели английского языка и специальных дисциплин работают вместе (С. Cole, В. Pritchard, Р. Trenkner [3]).

И, наконец, необходимо заметить, что на море, помимо вербальных, используются невербальные и семиотические системы, язык знаков и паралингвистические элементы, как то: предупредительные знаки и таблички на палубе, в машинном отделении, иных помещениях, маркировка буев и береговых знаков, звуковые сигналы и т.д. Независимо от того, в какой форме (устной или письменной) они применяются, это надежные средства коммуникации, которые используются как на борту судна, так и между судами, судном и береговыми объектами.

Английский язык также является основным средством общения участников речевого процесса, представляющих многонациональную многоязычную аудиторию, состоящую из представителей различных культур, как на судне, так и на берегу. Можно утверждать, что общение на английском языке в портах, доках, на фарватерах, в проливах и международных морских путях осуществляется между участниками коммуникации, которые не являются носителями языка. То есть людьми, для которых английский язык является иностранным. Таким образом, морской английский язык есть не что иное, как «лингва-франка» морского сообщества. Факт, который никоим образом не влияет на обеспечение безопасного и успешного общения на море.

С этой целью международным морским сообществом предпринимались попытки внедрения норм ведения радиотелефонных переговоров на море, создания некоего стандартного словаря терминов и т.п.

Начало работ в этом направлении относится к 1973 г., когда на 27-й сессии Комитета по морской безопасности Международной морской организации (ИМО) было принято решение о необходимости установления уровней владения английским языком и лексического минимума, необходимых для обеспечения безопасности мореплавания. С этого момента проблема применения, обучения морскому английскому языку, проверки уровня владения английским многократно становилась темой обсуждений и вошло в резолюции, типовые программы и различные документы, принятые Международной морской организацией.

К 1977 г. ИМО был разработан и одобрен Стандартный морской навигационный словарь (Standard marine navigational vocabulary), он не был рекомендован для обязательного использования моряками. В словарь вносились дополнения и изменения. Однако при наличии важнейшего ресурса в виде Стандартного морского навигационного словаря специалисты отмечали отсутствие дисциплинированности и неукоснительности в его применении не только на море, но и специалистами береговых служб.

Помимо Стандартного морского навигационного словаря в 1982/83 гг. специалисты в области морских коммуникаций и прикладной лингвисти-

ки при финансовой поддержке правительства Великобритании разработали «SEASPEAK» – специальный английский язык для обеспечения связи между судовыми и береговыми станциями. Руководство «SEASPEAK» по ведению радиопереговоров на море было опубликовано в 1984 г., после того как прошло глобальные испытания в морских условиях. Оно не утратило своей актуальности до настоящего времени. Однако SEASPEAK – язык, ограниченный рамками его применения – ведение радиопереговоров на море. SEASPEAK отличается лаконичностью, однозначностью, также особым форматом сообщений. При всей оптимальности этот вариант английского языка имеет крайне узкую область применения, следовательно, ограничиваться лишь его изучением в рамках профессионально направленного английского языка недопустимо. Ведение радиопереговоров на море – лишь один из аспектов деятельности судоводителя. SEASPEAK не может быть применим при написании делового письма или телекса; не может использоваться при работе с лоцманом и т.д. Таким образом, SEASPEAK не пригоден для обеспечения таких видов речевой деятельности как чтение, письмо, говорение (за исключением узконаправленных разговоров по радио, которые в силу своей специфичности, значительно отличаются от иных видов устной коммуникации).

Различные происшествия на море с большим количеством жертв или приведшие к тяжелым экологическим последствиям по причине недостаточности владения экипажем морским английским языком способствовали активизации работ над морским языком.

Из сравнительно недавних происшествий: пожар на пароме «Scandinavian Star». Происшествие привело к гибели 158 человек. Одной из причин, усугубивших тяжесть последствий, по мнению экспертной комиссии, явилось несоответствующее владение английским языком членами экипажа. Отсутствие знания английского языка, наряду с другими факторами, существенно затруднило эвакуацию пассажиров и увеличило количество жертв.

Аварийный разлив нефти с танкера «Sea Empress» в результате посадки на мель. Китайский буксир-спасатель «De Yue» прибыл к месту бедствия через несколько часов, однако на буксире никто не владел морским английским языком. В самый ответственный момент проведения спасательной операции, когда быстрота и профессионализм спасателей могут существенно снизить ущерб судну, экипажу и окружающей среде, возникла путаница. Трагикомичность ситуации заключалась еще и в том, что единственный, к которому удалось обратиться за помощью, оказался китайский повар из ресторана в Milford Haven. Этот человек помогал в переговорах между экипажем буксира и представителями спасательно-координационного центра, властей и т.п. В итоге, судно повторно село на мель и в этом случае разлив нефти увеличился с 2500 тонн до 71800. Достаточно сложно оценить сумму ущерба из-за возникших проблем с пониманием участников спасательной операции. Тем не менее, можно со всей определенностью говорить о том, что, если бы таковых проблем не возникло, помощь буксира была бы более

эффективной, и не последовало бы повторной посадки на мель, следовательно, и не произошло бы повторного разлива нефти.

На конференции в Wakefield Memorial в Саутгемптоне один из высокопоставленных участников (лорд Доналдсон – председатель апелляционного суда) заявил: «Невозможно представить более наглядного проявления потребности в общем языке, нежели зрелище огромного китайского буксира-спасателя, воспользоваться помощью которого невозможно из-за того, что никто из членов его экипажа не говорит по-английски».

Заседание подкомитета по Безопасности мореплавания приняло решение о пересмотре Стандартного морского навигационного словаря с целью его переработки и расширения. В переработке словаря принимали участие специалисты в области судоходства, прикладной лингвистики, различные компании и организации (BBC, Ассоциация морских лоцманов, Ассоциация работников маячных служб и средств судовождения, различные подкомитеты ИМО и т.д.). Новый вариант словаря получил название Стандартные фразы для общения на море (Standard marine phrases for communication at sea – SMCP).

Первоначальный вариант фраз был опубликован, и передан судовладельцам, судовым операторам, в различные морские организации по всему миру. Окончательный исправленный и дополненный вариант сформировался к 2001 г., когда Международная морская организация одобрила и рекомендовала к обязательному использованию в повседневной практике моряков Стандартные фразы для общения на море.

Это некий универсальный набор фраз, предназначенный для обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды, при их применении всеми участниками коммуникации. Их предназначение – упростить и унифицировать общение на море. Использование фраз для ведения обмена на море стало одним из обязательных требований и внесено в международные конвенционные документы (ПДМНВ 78/95), регулирующие подготовку специалистов морского профиля. Однако существование стандартных фраз не освобождает от необходимости обучения всем используемым на практике формам общения, а также учитывать реальные, широко используемые разговорные формы коммуникации. Более того, разнообразие видов речевой деятельности, характерной для работы судоводителя, разнообразие, а порой и непредсказуемость ситуаций общения, в которых могут оказаться судоводитель и судно, требуют обучения студентов не только стандартным фразам. Следует заметить, что судоводитель не может функционировать только в условиях судна, его работа – сложный комплекс различных видов деятельности, как в море, так и на берегу. Знание общеупотребительного английского языка при этом также необходимо.

Суммируя сказанное выше, полагаем, что дисциплина в вузовском курсе подготовки специалиста-судоводителя, независимо от ее формального наименования в учебных планах, есть морской английский язык (ME). Последний является профессионально ориентированным английским языком для судоводителей (ESP) или английским языком для профессиональных целей судоводителей (EOP) и представляет



собой все те средства английского языка, которые, используя в качестве инструмента обеспечения коммуникации международного морского сообщества, обеспечивают безопасность судоходства и способствуют всестороннему развитию морской отрасли.

### **Библиографический список**

1. Примерная программа дисциплины «Иностранный язык» (английский, немецкий, французский, испанский). М., 2000.
2. Примерная программа дисциплины обучения иностранным языкам (в вузах неязыковых специальностей). М., 2000.
3. *Cole C., Pritchard B. and Trenkner P.* Maritime English Instruction – ensuring instructors' Competence. *IBERICA Journal*, 14, 2007.
4. *Dudley-Evans T., St John M.* Developments in ESP. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
5. *Hutchinson T., Waters A.* English for Specific Purposes. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.
6. Maritime English. Model Course 3.17. IMO. London, 2000.
7. *Robinson P.* ESP today: A Practitioner's Guide. Hemel Hempstead: Prentice Hall International, 1991.
8. Standard Marine Communication Phrases. <http://www.imo.org>
9. *Strevens P.* ESP after Twenty Years: a Re-appraisal. In Tickoo M. (Ed.) *ESP: State of the art*. Singapore: SEAMEO Regional Language Centre, 1988.
10. *Trenkner P.* Maritime English. An attempt at an Imperfect Definition. Dalian: Dalian Maritime University, 2000.
11. *Weeks F., Glover A., Strevens P., Johnson E.* The SEASPEAK Reference Manual. Oxford: Pergamon, 1984.
12. *Widdowson H.* Learning Purpose and Language Use. Oxford: Oxford University Press, 1983.

УДК 574+378

**Г.Ю. Бочарникова, Дальрыбвтуз, Владивосток**

### **РАЗВИТИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ КУЛЬТУРЫ (ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ) ПРИ ПОДГОТОВКЕ СУДОВОДИТЕЛЕЙ**

*Экологическое образование в вузе наиболее убедительно достигает своих целей на практических и лабораторных занятиях, где используются различные формы обучения: диспуты, реферативные работы, доклады, сообщения и их обсуждение.*

Морская профессия – одна из наиболее древних и актуально современных, культуры древнейших очагов человеческой цивилизации, которые возникали и развивались вблизи и в тесной связи с природными водными системами.

При всех своих изменениях в век научно-технического прогресса мореплавание продолжает оставаться одновременно делом трудным и привлекательным, по-прежнему имеет большую общественную значимость, представляет значительный научно-практический интерес.

Участниками морской деятельности являются многочисленные слои населения и организации. Это моряки, рыбаки, судовладельцы, грузовладельцы, страховые, судостроительные и судоремонтные, железнодорожные и авиационные, агентские и снабженческие, иные промышленные и обслуживающие компании, порты, научно-исследовательские учреждения.

Одних этих обстоятельств было бы достаточно для того, чтобы причислить мореплавание к наиболее почитаемым и романтическим профессиям, заслуживающим должного внимания и преемственности.

Морское образование, как и любое другое, в конце концов, - это процесс развития и саморазвития личности, но только личности, жизнь которой связана с существованием у моря. Во время осуществления этого процесса человек должен овладеть социально значимым опытом человечества, жившего у моря. Овладеть опытом поколений, воплощенным в знаниях, умении, творческой деятельности, в эмоционально-ценностном отношении к миру моря и жизни у моря. Только такое образование может стать условием сохранения и развития материальной и духовной культуры жителей у моря. И очень важно, чтобы этот процесс не прерывался.

Основным методом получения любого образования служит обучение и самообразование. Такое обучение и такое самообразование, которые должны определить воспитание особого, морского мышления. Осознание человеком самого факта своего обитания у моря и связанного с этим последствий для него и его потомков. Процесс осознания этого должен начинаться с самого юного возраста и продолжаться в течение всего периода его жизни.

Сложность морских будней, умение жить и ладить в тесном коллективе, взаимная поддержка, чувство товарищества – такие качества формирует целенаправленная воспитательная работа педагогического коллектива Мореходного института.

Представляется важным выделить ту уникальную особенность трудовой деятельности на море, которая определяет ее специфику, делает методологически возможным «включенное» участие исследователя в ее изучение, не вызывая «возмущения» субъекта, что чрезвычайно важно в социологии, социозологии.

Отношение «человек – море» вбирает в себя всю массу аспектов человеческой жизнедеятельности, а связь хозяйственной деятельности на водной среде с природой наиболее органична. Не случайно древнее латинское изречение гласит: «Плавать – значит жить».

Производственной средой в море выступает не промышленное сооружение, искусственный объект, ассоциирующийся в привычном смысле с «местом работы», размеренным рабочим режимом и т.п., а непосред-

ственно стихия, природа. Море является для моряков средой и средством труда. В определенном же смысле оно – продукт труда, поскольку в результате человеческого воздействия во многом ухудшилось первоначальное химико-биологическое состояние Мирового океана.

Таким образом, экология моря оказывается тесно связанной с экологией человека, а безопасность жизнедеятельности на море включает в себя оба эти аспекта, соединяет воедино инженерно-технические, сугубо производственные вопросы и социальные, нравственные, психологические, правовые аспекты принятия тех или иных решений.

Категория «культура безопасности» является сложным системным понятием для описания комплекса характеристик, отражающих, как минимум, взаимоотношения, убеждения, нормы поведения, обычно существующие внутри организации. Основная идея «культуры безопасности» заключается в понимании каждым сотрудником организации – от высшего руководства до рядового состава – того, что большинство аварий, в конечном счете, может быть предотвращено.

Корабль в море – это изолированный мир, где царят свои писанные и неписанные законы, нравы и обычаи. Речь идет об особом духовном феномене, на протяжении веков постепенно складываемом среди мореходов, когда работа, по своей сути, определяет все остальное существование человека, т.е. является не работой, а жизнью. Профессия судового штурмана является одной из основных на морском флоте. От его знаний и опыта зависят безаварийное плавание судна, успех деятельности всего экипажа по выполнению рейсовых заданий.

Сопреженная с необходимостью действовать в сложных природных условиях, где часто возникают экстремальные ситуации на грани выживания, она требует не только профессиональных знаний и навыков, но и особых нравственных качеств личности. Так возникает чувство «локтя», представления об общей взаимозависимости действий, необходимости взаимопонимания, ответственности, долга. Складываются понятия «команда», «экипаж», сочетающие в себе полную самоотдачу каждого и сплоченную слаженную деятельность всех.

Духовные ценности возникли как некие нравственные опоры, помогающие человеку выдержать тяжелые жизненные испытания, упорядочить действительность. Исследователи понимают под «ценностью то, что свято для конкретного человека, для группы людей и всего человечества», т.е. определенную систему мировоззренческих ориентиров.

Необходимость их формирования выражается и закрепляется в морских традициях и ритуалах, морском церемониале и протоколе, бережно хранится и воспроизводится мореплавателями всех стран, должна плавно войти в систему морского образования. Наличие высокого уровня экологического сознания имеет огромное значение в рамках подготовки специалистов флота. В этой области уровень профессиональной подготовки обязательно предполагает экологическую компоненту, предусмотренную, в том числе, международными нормами (МАРПОЛ-73/78, ПДНВ 78/95, МКУБ). Эти требования являются норма-

тивно обусловленной частью должностных обязанностей, а их выполнение – нравственный долг моряка.

Экологическое образование является составной частью концепции гуманизации и гуманитаризации морского технического образования. Продолжающееся ухудшение состояния мировых водных экосистем, увеличение за последнее десятилетие количества аварий на море, в том числе и по субъективным причинам, вызывает озабоченность мирового сообщества, заставило Международную морскую организацию взять под свой контроль национальные системы подготовки кадров плавсостава, унифицировать их соответственно современным международным стандартам, усилить ответственность за профессиональный уровень выпускников. Отсюда вытекает то большое внимание, которое уделяется экологической составляющей профессиональной подготовки курсантов в Мореходном институте Дальрыбвтуза.

Ядром концепции выступает понимание сущности экологического образования как социально-обусловленной системы, основанной на познавательно-воспитательной деятельности по усвоению знаний, формированию экологического мышления, соответствующего ему типа поведения. Цель экологического образования конкретизирует общую цель образования и воспитания и состоит, прежде всего, в формировании экологической культуры. Содержание экологического образования реализуется по трем пересекающимся уровням:

- научному – усвоение главных идей, теорий, концепций, характеризующих взаимоотношения человека и природной среды;
- ценностному – осознание универсальной ценности природы, понимание ее роли в жизни общества, внесения экономической оценки окружающей среды в использовании природных ресурсов, нанесенного ей ущерба и стоимости средств, необходимых для ее восстановления;
- нормативному – усвоение эстетических, моральных, правовых принципов, норм, законов, характеризующих отношение социума к природной среде.

Исходя из этого, можно выделить следующие основные направления построения экологического образования:

- междисциплинарный подход в формировании экологической культуры личности;
- системность и непрерывность изучения экологического материала;
- единство рационального и художественного познания и общения с природой как основы перехода к интеллектуальной и эмоциональной целостности деятельности индивида;
- взаимосвязь глобального, национального (регионального) и краеведческого (локального) аспектов раскрытия экологических проблем.

Следует подчеркнуть необходимость обеспечения действенного механизма по внедрению экологических знаний в учебный процесс, координации усилий разных курсов и кафедр, обмена информацией и опытом, методологическому и методическому обеспечению, организации вне учебной воспитательной работы. Ученые отмечают, что мас-

штабность влияния чрезвычайных ситуаций на социальные, экономические, политические и другие процессы современного общества уже превысила тот уровень, который позволял относиться к ним как к драматическим событиям локального характера. В настоящее время ошибка одного человека (или нескольких) может привести к возникновению чрезвычайной ситуации глобального масштаба.

Проблема предупреждения чрезвычайных ситуаций природного, техногенного и социального характера стала в нашей стране общегосударственной проблемой. Устойчивое развитие страны, ее экономики, повышение благосостояния народа могут быть достигнуты не путем ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, а путем профилактики возникновения чрезвычайных ситуаций. Один из путей профилактики – повышение общей культуры каждого человека в области безопасности жизнедеятельности и снижение отрицательного влияния «человеческого фактора» на безопасность жизнедеятельности личности, общества и государства. Формирование культуры безопасности у населения страны до уровня, соответствующего развитию нашей цивилизации, стало приоритетной задачей в деле обеспечения национальной безопасности государства. Эта задача должна стоять на всех уровнях отечественного образования.

Большая предварительная исследовательская и научно-методическая работа была проведена в мореходном институте в связи с переходом к многоступенчатой системе подготовки специалистов с учетом международных стандартов морской подготовки: от обмена опытом с морскими институтами г. Владивостока к всестороннему обсуждению новых проектов на научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава с приглашением коллег из других морских учебных заведений и, наконец, к созданию соответствующей учебной системы подготовки, разработки и согласования учебных программ, изучаемых дисциплин базовых направлений разного уровня подготовки.

Отличительной чертой этих программ является наличие в них, кроме обычных положений (место и роль дисциплины в учебном процессе, ее содержание, литература и т.п.), новых – организация и формы проведения самостоятельной работы курсантов; требования к усвоенному материалу, по которому будет проводиться контроль (зачет, экзамен). Причем отдельно указывается, что должен знать и уметь делать курсант после изучения данной дисциплины.

Таким образом, происходит соединение теоретических знаний и практических навыков по их использованию, что является своеобразным тренингом.

Обоснованный выше подход к формированию экологического сознания через призму и в процессе профессиональной подготовки с учетом сложившихся в ее рамках морских традиций и современных инноваций последовательно распространен вплоть до учета особенностей получаемых специальностей на различных факультетах, т.е., по сути дела, до будущих функциональных обязанностей.

Морские традиции являются не только формами адаптации к профессиональной деятельности. Выверенные временем, они обладают большим нравственным потенциалом, закаляя и формируя «морскую душу», и, как духовные ценности, имеют непреходящий характер. Их сбережение и прумножение – наш долг как связующего звена в эстафете морских поколений.

### **Библиографический список**

1. Актуальные вопросы развития образования в странах ОЭСР / Отв. ред. М.В. Ларионова. М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2005. 152 с
2. *Алексишин В.Г.* Наша история – наше будущее // Судовождение: Сб. науч. тр. / ОГМА. Вып. 3. Одесса: Латстар, 2001. С. 3-14.
3. *Голубев В.К.* Обучение и подготовка моряка – корни культуры безопасности мореплавания // Судовождение: сб. науч. тр. / ОГМА. Вып. 3. Одесса: Латстар, 2001. С. 49-53.
4. *Горчакова Н.К., Лукьянова О.Н.* Роль экологического воспитания в становлении личности: сб. науч. тр. ДВГАЭУ. Владивосток, 2008.
5. *Козырь Л.А.* Морское образование в XXI веке // Бизнес-Марин. № 1. 2000. С. 5-6.
6. *Любченко В.И.* Культура безопасности – шаг в новое тысячелетие // Бизнес-Марин. № 3. 2000. 31 с.
7. *Субетто А.И.* Государственная политика качества высшего образования: концепция, механизмы, перспективы. Ч. 1 // Академия тринитаризма. М., Эл. № 77 - 6567, улб. 11620. 02.11.2004.

УДК 656.61+387

**А.А. Иванова, Дальрыбвтуз, Владивосток**

### **СОЗДАНИЕ ОТРЯДА УЧЕБНЫХ СУДОВ КАК ОДНОГО ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПОДГОТОВКИ МОРСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ**

*Рассматривается предложение по созданию отряда учебных судов как одного из направлений совершенствования подготовки морских специалистов. Представлены типы учебно-производственных судов, необходимые для подготовки кадров рыбной промышленности.*

В последнее время довольно часто на различных уровнях поднимается вопрос о необходимости строительства учебных судов с целью совершенствования подготовки морских кадров. На состоявшейся 11-12 декабря 2008 г. в Санкт-Петербурге Всероссийской конференции «Санкт-Петербург – морская столица России. Кадровая политика», организованной Всероссийской политической партией «ЕДИНАЯ РОССИЯ»,

была принята резолюция, где сказано: «Признать остро стоящей проблему обеспечения студентов и курсантов плавательной практикой. Необходимо обновление материально-технической базы, в частности, учебного флота, учебных заведений всех уровней образования. В связи с этим рекомендовать Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, Министерству экономического развития Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральному агентству по рыболовству разработать и реализовать программу строительства учебно-производственных судов, Министерству финансов Российской Федерации – обеспечить финансирование программы строительства учебно-производственных судов и приобретение требующихся судов для нужд учебных заведений» [1].

Подготовка квалифицированных морских специалистов для рыбной отрасли требует особого подхода к учебному процессу. Для того чтобы будущий специалист легко адаптировался в условиях промысла, необходимо предоставить ему возможность участия в различных промысловых рейсах на разных видах промысла, таких, как минтай, сельдь, терпуг, треска, палтус, сайра. Не менее важно прохождение практик на различных типах судов.

В первую очередь в учебных судах нуждаются будущие морские специалисты.

В Мореходном институте, входящем в состав Дальрыбвтуза, обучаются курсанты и студенты следующих специальностей:

180402 «Судовождение»;

180403 «Судовые энергетические установки»;

180404 «Электрооборудование и автоматика судов».

Всем им необходима плавательная практика для набора ценза, чтобы получить рабочий диплом и качественно освоить будущую специальность. Согласно графику учебного процесса, судоводители, судомеханики и электромеханики проходят практику после 2-го курса на ПУС «Паллада». Это около 130-150 чел. ежегодно, обучающихся на бюджетной основе. Курсанты, обучающиеся на договорной основе, могут проходить практику самостоятельно – это приблизительно еще 70-80 чел.

Курсантам и студентам 3-, 4-, 5-го курсов специальностей «Судовождение», «Судовые энергетические установки», «Электрооборудование и автоматика судов» (всего около 450 чел.) необходимо пройти практику почти всем одновременно в летнее время.

СВ-3 в период с июля по декабрь

СВ-5 в период с февраля по октябрь

СМ-5 в период с августа по сентябрь

СМ-4 в период с июня по сентябрь

ЭМ-3 в период с мая по ноябрь

Это также еще одна из причин, усложняющая устройство на практику. В целом, для прохождения практики судомеханикам подходят любые типы судов с мощностью главного двигателя не менее 300 кВт.

Для судоводителей подходят любые типы судов более 500 рег. т., но необходимо наличие такелажной мастерской, учебной штурманской рубки, учебного класса.

В Дальрыбвтузе, кроме Мореходного института, в практике нуждаются студенты институтов рыболовства и аквакультуры, пищевой и холодильной техники, прикладной биотехнологии, а также курсанты Высшего морского колледжа. Следовательно, существует потребность в судах различного назначения. Есть типы судов, которые подходят для всех специальностей.

В качестве вариантов предлагается следующее.

1. Учебно-промысловое судно тралового лова на базе супертраулера.

1.1. Необходимо 2 судна.

1.2. Район и автономность плавания – неограниченны.

1.3. Специализации, по которым будет осуществляться подготовка кадров для рыбной отрасли:

- судовождение;
- промысловое судовождение;
- эксплуатация судового энергетического оборудования;
- эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики;
- рефрижераторные механики;
- промышленное рыболовство;
- технология рыбопродуктов.

1.4. Количество практических мест – 100.

1.5. Учебные помещения:

- учебная штурманская рубка – на 10 учебных мест. В рубке должны быть все навигационные и рыбопоисковые приборы, применяемые ныне на траулерах;

- учебное помещение судомехаников – на 10 учебных мест. В помещении должно быть два-три вспомогательных дизель-генератора, насосы различных типов, токарный станок, слесарный и иной инструмент;

- учебное помещение электромехаников – на 5 учебных мест. В помещении должны быть электродвигатели различных типов, работающие через учебный ГРЩ, получающий питание от учебных дизель-генераторов. Сварочное оборудование.

- учебное помещение рефмехаников – на 5 учебных мест. Действующие макеты морозильного оборудования, кондиционеров, холодильников;

- учебное помещение промрыбаков – на 5 учебных мест. Оборудование для такелажных, сетепошивочных работ;

- учебная технологическая лаборатория – на 5 учебных мест.

1.6. Продолжительность плавательной практики – от 2 до 6 месяцев с возможностью смены практикантов в море.

1.7. Производственное и технологическое оборудование по типу этого судна.

1.8. Судно должно осуществлять коммерческую деятельность. В качестве базового рекомендуется супертраулер.



2. Учебно-промысловое судно на базе СРТМ-800, с возможностью осуществления промысла:

- тралового (кормового или бортового);
- кошелькового (сельди);
- бортовой ловушкой (сайры);
- ярусного (кальмара, пелагических рыб);
- ловушечного (донных гидробионтов).

2.1. Необходимо 4 судна.

2.2. Район и автономность плавания – неограниченны.

2.3. Специализации, по которым будет осуществляться подготовка кадров для рыбной отрасли:

- судовождение;
- промысловое судовождение;
- эксплуатация судового энергетического оборудования;
- эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики;
- рефрижераторные механики;
- промышленное рыболовство.

2.4. Количество практических мест – 20-25.

2.5. Учебные помещения:

- учебная штурманская рубка на 5 мест;
- аудитория на 20-25 мест с набором определенного учебного оборудования.

2.6. Продолжительность плавательной практики от 1 до 2-3 месяцев с возможностью смены практикантов в море.

2.7. Производственное и технологическое оборудование – по типу этого судна и видам промысла.

2.8. Судно должно осуществлять коммерческую деятельность.

В качестве базового рекомендуется СРТМ-800 с кормовым или базовым тралением.

3. Учебно-промысловое судно на базе МРС или РС-300, с возможностью осуществления промысла:

- тралового;
- снюрреводного;
- ярусного;
- ловушечного.

3.1. Необходимо 4 судна.

3.2. Район и автономность плавания – прибрежное рыболовство с удалением от укрытий – в соответствии с тоннажем судна и требованием Регистра.

3.3. Специализации, по которым будет осуществляться подготовка кадров для рыбной отрасли:

- промысловое судовождение;
- промышленное рыболовство.

3.4. Количество практических мест: 5-7.

3.5. Учебные помещения – нет.

3.6. Продолжительность плавательной практики от 1 до 2-3 месяцев, со сменой практикантов на берегу.

3.7. Производственное и технологическое оборудование – по типу этого судна и по видам промысла.

3.8. Коммерческую деятельность судно осуществлять не должно.

В качестве базового рекомендуется МРС последней модификации или РС-300.

4. Учебно-транспортное судно на базе рефрижератора – для заво-  
за в районы экспедиции тары и вывоза рыбопродукции.

4.1. Необходимо 2 судна.

4.2. Район и автономность плавания – неограниченны.

4.3. Специализации, по которым будет осуществляться подготовка  
кадров для рыбной отрасли:

- судовождение;
- эксплуатация судового энергетического оборудования;
- эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики;
- рефрижераторные механики.

4.4. Количество практических мест – 80.

4.5. Учебные помещения:

- учебная штурманская рубка – на 10 учебных мест. В рубке должны  
быть все навигационные приборы, существующие на настоящее время;

- учебное помещение судомехаников – на 10 учебных мест. В помеще-  
нии должно быть два-три вспомогательных дизель-генератора, насо-  
сы различных типов, токарный станок, слесарный и иной инструмент;

- учебное помещение электромехаников – на 5 учебных мест. В  
помещении должны быть электродвигатели различных типов, рабо-  
тающие через учебный ГРЩ, получающий питание от учебных дизель-  
генераторов. Сварочное оборудование;

- учебное помещение рефмехаников – на 5 учебных мест. Дейст-  
вующие макеты морозильного оборудования, кондиционеров, холо-  
дильников.

4.6. Продолжительность плавательной практики – от 2 до 6 меся-  
цев с возможностью смены практикантов как на берегу, так и в море.

4.7. Производственное и технологическое оборудование – по типу  
этого судна.

4.8. Судно должно осуществлять коммерческую деятельность.

4.9. В качестве базового рекомендуется транспортный рефрижера-  
тор современного типа.

5. Учебно-обрабатывающее судно на базе плавзавода.

5.1. Необходимо 1 судно.

5.2. Район и автономность плавания – неограниченны.

5.3. Специализации, по которым будет осуществляться подготовка  
кадров для рыбной отрасли:

- судовождение;
- эксплуатация судового энергетического оборудования;
- эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики;
- рефрижераторные механики;
- технология рыбных продуктов;
- бухучет, анализ и аудит.

5.4. Количество практикантских мест – 100.

- учебные помещения:

- учебная штурманская рубка – на 10 учебных мест. В рубке должны быть все навигационные и рыбопоисковые приборы, применяемые ныне на траулерах;

- учебное помещение судомехаников – на 10 учебных мест. В помещении должно быть два-три вспомогательных дизель-генератора, насосы различных типов, токарный станок, слесарный и иной инструмент;

- учебное помещение электромехаников – на 5 учебных мест. В помещении должны быть электродвигатели различных типов, работающие через учебный ГРЩ, получающий питание от учебных дизель-генераторов. Сварочное оборудование;

- учебное помещение рефмехаников – на 5 учебных мест. Действующие макеты морозильного оборудования, кондиционеров, холодильников;

- учебное помещение технологов – на 10 учебных мест.

5.5. В нем:

- рыбообрабатывающие машины;

- лаборатория контроля рыбопродукции.

5.6. Продолжительность плавательной практики – от 2 до 4-х месяцев с возможностью смены практикантов в море.

5.7. Производственное и технологическое оборудование по типу плавзавода.

5.8. Судно должно осуществлять коммерческую деятельность.

5.9. В качестве базового рекомендуется плавзавод «Всеволод Сибирцев».

6. Учебно-производственные рефрижераторы.

6.1. Тип учебного судна: учебно-производственное (производственный рефрижератор);

6.2. Район плавания и продолжительность рейса - неограниченные, автономность - не менее 60 суток;

6.3. Количество мест: общее количество мест – 140, из них 80 мест – для курсантов, 10 - для преподавателей;

6.4. Штатные должности для преподавателей: руководитель практики, дублер. Штатные должности для курсантов: практикант, матрос, моторист, электрик, стажер.

6.5. Количество и состав учебных помещений: поточная аудитория на 90-100 посадочных мест, одновременно может служить кинозалом, две учебные аудитории на 20 посадочных мест, такелажная мастерская 40-60 м;

6.6. Производственные процессы: прием рыбы-сырца, разделка, заморозка, выработка пресервов;

6.7. Технологическое оборудование: технологические линии по производству пресервов в банках № 27 – 15 т/сут., мороженой разделанной продукции – 20 т/сут.; мороженой неразделанной продукции – 30 т/сут., т.е. всего морозки – 50 т/сут.;

6.8. С целью компенсации расходов на своё содержание учебное судно осуществляет переработку и (или) транспортировку рыбной продукции, снабженческие рейсы.

6.9. В качестве прототипа может быть рекомендован производственный рефрижератор типа «Таврия».

Учебно-производственные суда данных типов предпочтительнее использовать для прохождения групповой практики после 3-го курса для специальностей «Судовождение», «Судовые энергетические установки», «Электрооборудование судов», «Холодильные машины и установки», «Процессы и аппараты пищевых производств», «Технология рыбных продуктов».

Данный вид производственной деятельности учебных судов в наибольшей степени способствует организации учебного процесса и подготовки специалистов. При нахождении в районе промысла и работе с промысловыми судами имеется возможность пересаживать небольшие группы практикантов на короткий срок на различные рыбодобывающие суда для ознакомления с технологией различных видов промысла, наблюдения швартовых операций и т.п. Возможность использования учебных судов в транспортном варианте позволит свести до минимума расходы при заходах в порт для смены групп практикантов и избавит от непроизводительного простоя.

Судовладельцем вышеуказанного учебного флота на Дальнем Востоке должен быть Дальрыбвтуз.

Наличие указанных судов позволит Дальрыбвтузу ежегодно обеспечивать полноценную плавпрактику всему контингенту курсантов и студентов. Являясь судовладельцем, университет сможет четко увязывать сроки плавпрактики со сроками обучения в стенах университета.

Станет возможным возродить проведение плавсеместров, что практиковалось в Дальрыбвтузе на учебных судах ТУРНИФа. На судно помещали целиком весь курс одной специальности и несколько преподавателей, которые вели на борту в плавании лекционные, лабораторные и практические занятия по ряду соответствующих дисциплин. Результаты таких плавсеместров были очень хорошими.

Осуществляя коммерческую деятельность, учебный флот будет приносить дополнительные средства в бюджет университета.

Отдел флота Дальрыбвтуза имеет необходимый опыт руководства судами в море, так, например «Паллада» плавает непрерывно, с минимальными стоянками между рейсами, и срывов никогда не происходит.

Другие учебные заведения нашей отрасли в Дальневосточном регионе смогут пользоваться этими учебными судами так же, как ныне они пользуются услугами учебного судна «Паллада».

### **Библиографический список**

Резолюция Всероссийской конференции «Санкт-Петербург – морская столица России. Кадровая политика». СПб., 2008

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>V. ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ И ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ОТРАСЛИ</b> .....	3
<i>Акимов С.С., Угрюмова С.Д.</i> Перспективы разработки локальной опреснительной установки на основе замораживания .....	3
<i>Григорьева С.П., Юрченко Л.К., Пищулина И.В.</i> Уравнение движе- ния частицы по поверхности сита .....	7
<i>Кагановский И.А.</i> Перспективы развития морозильных аппаратов .....	11
<i>Панюкова И.В., Угрюмова С.Д.</i> Особенности газожидкостного по- тока в элементах гидросистем в условиях вибрации .....	17
<i>Погонец В.И.</i> Приближённый метод расчета пограничного слоя на частицах морепродуктов, подвергаемых сушке во взвешенно-закрученных потоках (ВЗП).....	22
<i>Погонец В.И.</i> Исследование процессов сушки растворов агары и альгинатов на инертных телах во взвешенно-закрученных потоках теп- лоносителя.....	28
<i>Смекаева Н.Ю., Шамрай-Лемешко Е.В.</i> Развертки конических по- верхностей в программе AutoCAD .....	36
<i>Тушко А.А., Солнцев В.Д.</i> Вакуумные насадки для удаления внут- ренностей у рыб .....	41
<i>Тушко А.А., Солнцев В.Д.</i> Установка для сушки морепродуктов .....	47
<i>Угрюмова С.Д., Маслова О.И.</i> Возможность использования скруб- бера Вентури для очистки газов в коптильных производствах .....	50
<b>VI. ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ОТРАСЛИ</b> .....	55
<i>Андреева Н.Ю.</i> Оценка эффективности использования основных фондов морского порта .....	55
<i>Белюсова Т.И.</i> Проблемы внедрения информационных техноло- гий на предприятиях судоремонта .....	62
<i>Володина С.Г.</i> Варьирование ценами и прибылью рыбохозяйст- венных предприятий с учетом ценовой эластичности .....	69
<i>Воробьева Л.Г., Снегирева В.И.</i> Оценка взаимодействия предпри- ятий рыбохозяйственной отрасли Приморского края в гипермедийной среде .....	74
<i>Гуланова Ю.Е., Гуланов А.Е.</i> Факторы формирования маркетинго- вой стратегии предприятия .....	80
<i>Даримова Я.С.</i> Современные подходы и методы оценки рисков предпринимательских структур .....	90
<i>Зуев И.В., Сахарова Л.А.</i> Предпринимательство как экономиче- ский ресурс .....	97
<i>Кайко А.М., Лебедева М.Н.</i> Современное состояние и перспективы развития рыбного хозяйства Приморского края .....	104
<i>Кирюха В.В., Алексеева Е.В., Соломанюк Л.С.</i> Анализ тенденций формирования рынка недвижимости в г. Владивостоке .....	110
<i>Коровина Н.А.</i> О методике анализа конкурентоспособности предприятий.....	117

<i>Кравцова Ю.Ю.</i> К вопросу закрепления прав на результаты научно-технической деятельности.....	124
<i>Куковерова И.В.</i> Государственно-частное партнерство как одно из институциональных условий развития портовых комплексов и поддержка предпринимательской деятельности.....	132
<i>Лелюхин С.Е., Лаврут Н.С.</i> Рейдерство – новая угроза экономической безопасности России.....	138
<i>Лесовский Б.Ф., Лесовская О.В.</i> Венчурное финансирование – основа инновационной деятельности хозяйственных обществ вузов .....	147
<i>Лесовский Б.Ф., Лесовская О.В.</i> К вопросу об инновационной активности вуза.....	158
<i>Лесовский Б.Ф., Салтыков М.А.</i> Инновационные основы кластеризации региональной экономики .....	168
<i>Мандрик Л.А.</i> Оценка деловой активности рыбоперерабатывающего предприятия .....	180
<i>Павликов С.Н., Тарута М.А., Павликов А.С., Убанкин Е.И.</i> Методика оценки стоимости интеллектуального продукта.....	184
<i>Павликов С.Н., Тарута М.А., Павликов А.С.</i> Методы принятия управленческих решений .....	187
<i>Павликов С.Н., Тарута М.А., Павликов А.С., Убанкин Е.И.</i> Методика расчета трудозатрат на разработку электронных учебно-методических материалов .....	193
<i>Самарина Н.С.</i> Формирование методических положений расчета комплексного показателя инвестиционной привлекательности рыбохозяйственных предприятий.....	196

## **VII. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ОТРАСЛИ .....**

<i>Ганнесен В.В.</i> Текущие проблемы функционирования балльно-рейтинговой системы оценки успеваемости студентов Дальрыбвтуза .....	208
<i>Дубровина Н.А.</i> Использование компьютерных технологий для оптимизации учебного процесса по иностранному языку в неязыковом вузе.....	211
<i>Коршунов В.В., Лесовский Б.Ф.</i> О проблемах инновационной деятельности преподавателя .....	215
<i>Кушнирук А.А.</i> Разработка системы организации обучения на основе среды дистанционного образования Moodle.....	221
<i>Митракова О.К.</i> Методологический аспект проблемы профессиональной подготовки специалистов в вузе (на примере Дальрыбвтуза) .....	224
<i>Павлюк Т.И.</i> Проблемное обучение как предпосылка активизации самостоятельной работы студентов .....	228
<i>Тимофеева Т.И.</i> Исследование роли самостоятельной работы в обучении профессиональному иностранному языку.....	230
<i>Холоша О.А., Строд О.П.</i> Определение показателей характеристик образовательного процесса.....	233
<i>Юрченко Л.К., Григорьева С.П., Пищулина И.В.</i> От теории к практике при изучении теоретической механики.....	238
<i>Янченко Н.В.</i> Современная методика организации самостоятельной работы в обучении иностранному языку .....	241

<b>VIII. ГУМАНИТАРНЫЕ И СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ОТРАСЛИ</b> .....	244
<i>Бурков А.Ф.</i> Основные открытия и исследования в области магнетизма, электричества, математики и механики до конца XVII века .....	244
<i>Веревкин В.Ф.</i> Муравьев Н.Н. – граф Амурский.....	252
<i>Гуляева Т.В.</i> Историческое развитие молодежно-неформального движения в России в 20-80-е годы XX века.....	263
<i>Хайтянь Гэн.</i> Неоконфуцианство в оценке политического руководства современного Китая .....	271
<i>Ельчищева Л.Д.</i> Развитие образования и культуры в условиях глобализации .....	275
<i>Колоколова Н.В.</i> К вопросу об обучении иностранным языкам в техническом вузе .....	279
<i>Лосева С.В.</i> Формирование грамматических навыков (продуктивных и рецептивных) у студентов при обучении иностранному языку .....	283
<i>Михайлова Л.В.</i> Использование Интернет-ресурсов при обучении студентов иностранному языку в вузе .....	288
<i>Мишина О.А.</i> Выявление профессионально важных качеств менеджера.....	293
<i>Перегон Н.К.</i> Ценность патриотизма на современном этапе .....	298
<i>Тертычная Л.А.</i> Экоэтический потенциал буддийских идей в формировании глобальной этики .....	305
<i>Трифонова Г.А.</i> Становление и основные тенденции развития системы подготовки кадров для рыбной промышленности Дальнего Востока в 30-е годы .....	313
<i>Трифонова Г.А., Чумаченко А.В.</i> Благотворительное движение на Дальнем Востоке России во второй половине XIX – начале XX вв. ....	321
<i>Фунтусов В.С., Чижикова Л.А.</i> Концепт глобального синтеза в контексте идей русского космизма и постнеклассического развития научного знания, технологий и образования.....	327
<i>Юй Хань.</i> Культуры Китая и России: устойчивый интерес и диалог....	333
<i>Чижикова Л.А.</i> Новые технологии в системе обеспечения качества образования.....	338
<b>IX. УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ МОРЕПЛАВАНИЯ И ПОДГОТОВКА МОРСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ</b> .....	345
<i>Бородина Н.В.</i> Морской английский язык в обеспечении безопасности мореплавания .....	345
<i>Бочарникова Г.Ю.</i> Развитие экологической культуры (экологической безопасности) при подготовке судоводителей .....	353
<i>Иванова А.А.</i> Создание отряда учебных судов как одного из направлений совершенствования подготовки морских специалистов .....	358