

«Северный морской путь» - границы и возможности

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

Главным ресурсом при развитии Северного морского пути и реализации проектов в Арктической зоне РФ является человек, необходимо акцентировать внимание на совершенствовании сферы образования, на привлечении ресурсов за счет создания привлекательных условий труда

«Во всем этом комплексе мероприятий одним из важнейших вопросов является кадровое обеспечение. Техника и технологии требуют высокомотивированных подготовленных специалистов, способных действовать в экстремальных условиях севера. Проводя данную работу, Главное управление жестко конкурирует с другими игроками на этом кадровом рынке и, прежде всего, с крупными компаниями, способными предложить на рынке достойное денежное вознаграждение и иные преференции. <...> Кто-то из наших конкурентов на кадровом рынке ищет прежде всего мозги, кто-то - руки, нам же нужны и активные, я бы даже сказал дерзкие, хорошо физически подготовленные и способные на поступки в экстремальных ситуациях», - первый заместитель начальника Главного управления МЧС России по Мурманской области Дмитрий Плотников.

«[Есть] необходимость консолидированного подхода к подготовке кадров, то есть подготовка кадров не может быть задачей только лишь высшей школы, промышленности или государства, только триумвират, объединение усилий эксплуатантов Северного морского пути, высшей школы, государственных органов власти и управления позволят нам решить главную задачу по обеспечению арктических проектов высококвалифицированными кадрами. <...> Как раз для подготовки такой квалификации специалистов нужны узкопрофильные знания, специализированные программы, которые будут направлены на подготовку такого рода специалистов», - исполнительный директор Ассоциации полярников Мурманской области, главный научный сотрудник Института экономических проблем Алексей Фадеев.

В Арктической зоне РФ отмечается большая конкуренция за кадры, предприятия борются за людей, пытаются предложить лучшие условия труда, необходимо привлекать большее количество специалистов, в том числе, из других регионов

«Сейчас идет большая конкуренция за кадры. Мы начинаем конкурировать между собой - кто предложит выгодные условия по заработной плате. Тем самым, конечно, учитывая, что кадровые ресурсы на территориях, которые относятся к Арктической зоне, не велики, люди перемещаются внутри наших предприятий из одного в другое, а не приезжают из других регионов РФ. Здесь, мне кажется, надо выработать позицию, чтобы все-таки больше людей привлекать в Арктику», - заместитель гендиректора по управлению персоналом Центра судоремонта «Звездочка» Михаил Голышев.

«В Арктике наблюдается не только дефицит кадров, но и конкуренция отраслей за эти кадры. Поэтому главным ресурсом в Арктике был и остается человек. Сделаем все возможное, чтобы этот ресурс был качественным и работал на благо нашей родины», - исполнительный директор Ассоциации полярников Мурманской области, главный научный сотрудник Института экономических проблем Алексей Фадеев.

ПРОБЛЕМЫ

Предприятия, работающие в Арктической зоне, нуждаются в сотрудниках, закончивших программы специалитета или магистерские программы

«Профстандарты накладывают определенные требования к уровню образования и в этой связи к возможностям карьерного роста специалистов. В частности, мы понимаем, что если специалист окончил бакалавриат, то, собственно, довольно быстро его карьерный рост кончается, если вообще начинается, потому что выше инженера третьей, второй категории, редко, когда первой, в руководители ты уже не попадешь, нужно что-то другое - либо магистратура, либо специалитет. То есть определенные ограничения по карьерному росту. С другой стороны судостроение – отрасль наукоемкая, отрасль сложная, поэтому, конечно, выпускники должны обладать расширенным набором компетенций, знаний и навыков», - директор Института судостроения и морской арктической техники (Севмашвтуз) Северного (Арктического) федерального университета Марк Ивлев.

«Ну, и в тоже время при реализации больших наукоемких проектов все больше мы нуждаемся в специалистах - не просто в бакалаврах, а в специалистах, которые имеют образование «Специалитет» или закончили магистерские программы», - заместитель гендиректора по управлению персоналом Центра судоремонта «Звездочка» Михаил Голышев.

Для привлечения кадров нужно обеспечить безопасность условий труда и комфортные условия жизни

«Нет более важной задачи, чем сохранение жизни, здоровья людей, которые работают в Арктике, которые работают на предприятиях. Приведу интересную статистику Международной ассоциации производителей нефти и газа, которая говорит о том, что наибольшее количество инцидентов с летальным исходом происходит не во время добычи ресурсов, а во время транспортно-логистических операций, когда людей доставляют на буровые установки, на платформы. Принимая во внимание те условия, в которых мы планируем реализовывать наши арктические проекты, развивать Северный морской путь, вопросы безопасности, реагирования в ЧС, вопросы организации поиска и спасения людей приобретают первостепенное значение», - исполнительный директор Ассоциации полярников Мурманской области, главный научный сотрудник Института экономических проблем Алексей Фадеев

«Суровый климат, сложные задачи не легко принять, если не решены главные вопросы – где жить и как отдыхать. Материально-техническое и бытовое обеспечение в фокусе внимания руководства Главного управления. Повторю, мы пытаемся создать все условия для развития личности наших специалистов по всем направлениям, творческим, спортивным, профессиональным, по другим аспектам», - первый заместитель начальника Главного управления МЧС России по Мурманской области Дмитрий Плотников.

Арктические проекты не могут эффективно реализовываться без развития авиации

«Промышленное транспортное освоение Арктики невозможно без авиации. Вертолеты, самолеты, задействованные в создании береговой инфраструктуры месторождений,

сопровожают и поддерживают развитие перевозок по Севморпути. <...> Морская авиационная инфраструктура должна развиваться в комплексе. Это следует учитывать при планировании государственных программ и планов частных компаний. Деятельность в Арктике требует увеличения объемов работ — это прописные истины, которые уже всем данным давно понятны. Важно привлечь к крупным проектам региональные предприятия — это усилит транспортный сектор в Арктике, создаст надежную инфраструктуру», - генеральный директор АО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд» Александр Поздняков.

РЕШЕНИЯ

Для повышения уровня компетенций специалистов для арктических проектов нужно увеличивать количество бюджетных мест по программам специалитета и магистерским программам, создавать квоты на обучение

«Введение новых образовательных стандартов, желание молодежи делать карьеру, подталкивает к получению хорошего образования. С этой целью мы стараемся поддерживать наших партнеров, укреплять материальную часть, развивать нашу базовую кафедру, привлекать к учебному процессу ведущих специалистов, организовывать стажировку не только специалистов, но и преподавателей на наших предприятиях. <...> Поэтому, конечно же, надо увеличивать количество бюджетных мест для студентов по программам специалитета и магистерским программам в нашем базовом университете. Мы видим, что дальнейший рост объемов проектов по Арктике требует незамедлительного, мне кажется, здесь всеобщего внимания и мы этой проблемой заниматься должны были вчера, но во всяком случае сегодня, чтобы не опоздать к их реализации», - заместитель гендиректора по управлению персоналом Центра судоремонта «Звездочка» Михаил Голышев.

«Региональным авиапредприятиям требуются специальные квоты на места в авиационных вузах, чтобы мы могли направлять абитуриентов на обучение. <...> отсутствие квот серьезно затрудняет поступление. Мы хотели бы, чтобы выпускники наших школ все-таки шли учиться на авиационных специалистов и возвращались к нам работать на наши предприятия. Приглашаем промышленных партнеров и государственные организации к активному сотрудничеству. Взаимодействие с нашим предприятием, безусловно, приведет к хорошему эффекту развития Арктики», - генеральный директор АО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд» Александр Поздняков.

«Часто предприятия говорят всевозможные: дайте нам кадры, обеспечьте. Но это движение двустороннее. В первую очередь, предприятия сами должны использовать определенные имеющиеся у них в руках инструменты, которые далеко не все используют. Скажем, целевую подготовку, готовность стать базой практики, участие в профориентационных мероприятиях и, вообще говоря, работать в долгу. Вот тогда, когда предприятия сами сделают шаг навстречу вузам, тогда эта совместная работа приведет к успеху», - директор Института судостроения и морской арктической техники (Севмашвтуз) Северного (Арктического) федерального университета Марк Ивлев.

Необходимо синхронизировать строительство судов и закупку самолетов для проектов в Арктике, оснастить посадочные площадки современным оборудованием

«При строительстве судов для Севморпути следует синхронизировать авиационную часть проекта с планами по закупке авиационной техники, чтобы воздушные суда имели возможность посадки на морские суда. <...> Следует развивать авиационную инфраструктуру, строить аэродромы, посадочные площадки, объекты связи вдоль побережья и на островах. Планирование строительства необходимо проводить совместно с госкорпорациями-операторами месторождений. По действующим площадкам и аэродромам следует предусмотреть возможность совместного использования. Это касается площадок, которые принадлежат таким ведомствам как ФСБ, Минобороны и другим. Все посадочные площадки должны оснащаться современным аэронавигационным оборудованием, чтобы обеспечить точный заход на посадку в любых погодных условиях», - генеральный директор АО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд» Александр Поздняков.

Другие аналитические материалы по арктической повестке смотрите в Информационно-аналитической системе Росконгресс roscongress.org/knowledge/arktika/materials/.