

ПОДГОТОВКА НАУЧНЫХ КАДРОВ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

Дариуш Сарзала
кандидат общественных наук
Вармьско - Мазурский Университет
г. Ольштын Польша
wojterapia@wp.pl

Войцех Пестииньски
кандидат общественных наук
доцент кафедры педагогики и психологии
Университет безопасности
г. Познань Польша
wojterapia@wp.pl

Interaction of the family and the school as a condition of effectiveness of the process of education **Взаимодействие семьи и школы как условие эффективности процесса обучения**

Исследование рассматривает вопросы, касающиеся важности сотрудничества между учреждениями, осуществляющими образовательные задачи. Эта проблема представлена на примере семьи в качестве учебной микросхемы в связи с функциями школы. Особое внимание уделено взаимодействию между семьями и школами в учебном процессе, а также другие учебными заведениями. Отмечается важность объединения влияний, воздействий окружающей среды на семью и школу. В основной сферы образовательных связей между семьей и школой, уровни их сотрудничества в этой связи, проанализированы показатели и значение этого сотрудничества.

Ключевые слова: семья; школа; учебный процесс; образовательные учреждения

Introduction

Both successes and failures of educational process are largely dependent on the influence of, and close cooperation between, institutions specially appointed by the society for the educational tasks, the family and social environment (proximal and distal, local and global) (Kawula 2012, p. 88).

Therefore, we must strive to ensure that all educational institutions, not only the family and the school but also associations, organizations and other subjects in society form one, whole entity that is in harmony in terms of the educational function. In a special way this applies to basic educational environments which have the greatest impact on human development, they are the family and the school. This study presents the problem of cooperation of educational institutions mainly on the example of the family as an educational microcircuit in connection with the functioning of the school. The analysis will consider in particular the spheres of educational ties of family and school. The disintegration of the areas of education in this field and the need and opportunity to develop cooperation between the family and the school will be indicated in the study.

Spheres of educational ties between family and school

In the context of the analyzed issues, it should be noted that the cooperation between educational institutions should be primarily seen as a process of combining various educational influences and impacts. It should be noted, however, that the educational reality is characterized

by a greater or a lesser degree of functional and material disintegration which occurs between the environmental components of the educational system (Winiarski 2000).

The functional disintegration is a lack of cooperation between educational institutions, that affect their pupils. Sometimes it also happens that even if the groups and educational institutions have the same or similar goals and values, they do not support one another, instead, they operate independently. In such situations the objective disintegration emerges, it is adopting different, sometimes conflicting standards, ideals, values and principles of education by the individual institutions and social groups.

This aspect of educational disintegration occurs in our reality quite often i.e. in shaping patterns of family and school education, school and the church, children and youth peer groups (Janke, 2002, p. 43). It should be noted, however, that these types of educational disintegration have generally adverse effect on the uniformity of the formation of the personality of individuals and effectiveness of the process of education. Therefore, the main need of the society is integrated functioning of all institutions of education, especially the family and the school.

Analyzing the issues taken into account, it should be emphasized that the most important role in the educational process plays family which is not only a basic development and human personality development environment, but also one of the main environments to ensure the safety of child's health (Piestrzyński 2013, p. 119). It also should be emphasized that the most beneficial in the educational process is a well structured educational environment (Vasta, Haith, Miller, 1995). The issues concerning the importance of the family in the education and socialization process are at the center of interests of many researchers who see it as a specific and unique social and educational environment and they define it in many respects (Adamski, 2002, 2003; Goode 1960; Hurlock 1985; Tyszka 1974; Sati 2002; Smith 1997; Kawula, 2004, 2012; Kirkpatrick 1964; Ziemska 1973). Some researchers point out that the family can also be seen in terms of a social institution (Burgess, Locke, 1963, p. 204).

The proper functioning of other educational environments cannot exist without taking into account the family's impact. Other educational environments are already secondary environments that either enhance, modify or complement the effect of the family (Wielewska, Sikorska 2014, p. 303). Therefore, there is a need to integrate the educational interaction of the family with the rest of educational environments in functional and physical terms (Janke 2002; Kawula 2004), and especially with the school which plays a key role in the education and socialization.

As noted by Wojciech Piestrzyński (2012, p. 521) "the school is one of those institutions and places, that should allow a young person to experience self-realization." Shaping of sustainable socio - moral attitudes of young people is one of the fundamental objectives of the educational work of a teacher (Kida 2004, p. 34 - 46).

However, it should be emphasized, that the optimal functioning of the modern school (its different levels) requires strict fusion and acquisition for its activities primarily the pupils' parents. Mutual participation of family and school activities is the most preferred type of educational ties between environmental elements of the educational system. The participation of this kind, in terms of family and school means the partnership-inspirational attitude of parents towards school assignments. However, it should be noted, that the adaptive, accommodative link between educational activities of the family and the school is not sufficient in many cases (Kawula 2012, p. 94).

This link is primarily based on positive attitude of parents toward the requirements for them made by the school, but at the same time it is limited to those actions only. For example, one could mention the fact that parents participate in school meetings and social actions for the benefit of the school. The distinguishing feature of this type of relationship between the family and school goes only one way when initiation of various activities is concerned, i.e. from school toward the family. Another example of adaptation between the family and the school may be the

parents' fulfillment of the commands of the educators and the school administrators regarding i.e. supply children with appropriate gym clothes, school supplies, etc.

Family functioning may also be a sort of inert behavior toward school. The parents often behave indifferently in cases when the school invites them to additional meetings or i.e. they do not try to make their children aware to the threats (i.e. alcohol, drugs, aggression, truancy, etc.) and the consequences of irresponsible behavior.

Educational initiatives also go in only one direction, i.e. from school toward the family, but they do not meet with acceptance, instead, they are ignored and overlooked, they do not cause any positive response from the parents (even if the children do not meet their obligation toward the school – they leave the classes and play truant).

However, the most unfavorable to the final results of education is often occurring phenomenon of the opposition in the relationship family - school. For example, the need for productive labor of children from rural areas causes a permanent conflict of interests between the family and the school. There have also been frequent conflicts between parents and the school in terms of different ideological patterns, educational approaches, requirements, etc. It should be emphasized that parents' clearly oppositional attitude to the tasks of the school is generally a strong barrier preventing the establishment of educational dialogue on the line school - family and it has the most destructive influence on the process of education.

But the fact is that this type of relationship between the family and school is becoming less observed in the socio-educational reality, nevertheless, the fact of its occurrence, even in a small range, poses a serious threat to the effects of education in relation to certain children (Kawula 2012, p. 95).

On the basis of a number of detailed studies and observations of everyday life, it can be stated that in minds of parents the specific pattern of opinions and attitudes is shaping, it focuses on the adaptation when dealing with the school, but empirical studies also confirm that the phenomena of inertia and opposition between functioning of family and school are still quite common (Kawula 2012, p. 95).

In the context of the analysis, it should also be noted that the most beneficial type of family and school relation is participation which is rather an ideal, because it is quite rare, and it happens usually in exceptional, experimental circumstances and it generally contains a small percentage of the total number of parents of school-age children (it applies especially to the elite schools).

Indicators of educational cooperation between family and school

In the analysis of the types of ties between the family and school, it is important to identify and adopt appropriate indicators that allow us to capture the mutual influence of the two institutions, as well as allow to determine the degree and quality of existing relations.

Assuming the reciprocal educational influence of the family and school, we can talk about the real effects of their bilateral interactions in relation to themselves. In this case, primarily vital are the effects that are somehow the result of influence of family and school, and which relate mainly to the subject of these interactions, just like children and teenagers, i.e. their school achievements, aspirations, values, attitudes.

According to Stanisław Kawula (2012, p. 97), the samples and also possible to observe indicators of such empirical analysis may include, among others, elements of home environment of students such as:

- the nature of learning conditions offered to children at home; for example, one's own space or room to do homework, or lack thereof;
- the frequency of parental contact with the school during the last school year (how often, for what reason did the parents contact the school or the teacher);
- time of doing homework by children (at what time, whether it is a scheduled time or not);

- parents' view on the role of playing, working and learning in the proper psychophysical development of children, for example, determination of the ratio between different types of children's activity, time and type of performed work;
- the level and type of school and professional aspirations of parents towards their children;
- parents' expectation of help in the education of their children, for example, counseling and assistance, which may come from a teacher, school, university for parents, pedagogical literature or friends.

However, it should be noted that the basic criterion, for assessing the individual elements (indicators) of family participation in the educational tasks of a school, is the rule defined as the degree of family participation in the implementation of the school's responsibilities to ensure conditions for the proper development and education of children and teenagers, as well as adults and elder people.

The importance of integration of actions of families and schools in the educational process

Analyzing the interaction of family and school in the field of education, it should be noted that the process of education is not only limited to the influence on other people. Educating and training other person is not the easiest of tasks of educational institutions. Education mainly includes those activities which relate to everything that can be described as "the center of human personality" (Smith 2008, p. 168). In addition, education is also a way of shaping the various components of life environment, with the close cooperation of all educational environments and with particular involvement of the family and the school. As it is pointed out by Theodor Litt (1926, p. 7), "one is educated everyday and at any time, in countless homes, in classrooms and in the factory premises, in millions and millions of words, gestures, face expressions, do's and don'ts". It should also be noted that the family, as an essential educational environment creates the best conditions for the development of a young man, shaping his personality and prosocial behavior (Sarzała 2011, p. 289). Processes of socialization and education and the conditions created by the family have the greatest influence on a child development in different periods of his life (Sikorska 2014, p. 275). It should also be pointed out that the mature personality is formed mainly in the environment of people who provide authentic (not only verbal) behavior patterns. The second entity that creates the most favorable conditions for the development of a young man is school. Therefore, the job of the school has to concern the regulation of the influences of the family, as well as other educational institutions operating in the local environment. The school must not only cooperate with other educational institutions, but it must also engage them, and what is even more vital, the child's family in the process of improvement of teaching and educational effort (Smith 1974, p. 493 and other; Winclawski 1976; Smolińska-Theiss 1993). Close cooperation of the family and the school with each other and with other educational institutions creates the best development opportunities for young people and it also positively affects the efficiency of the educational system.

The main task of the society is the issue of integrated functioning of all educational institutions (Smith 1974 pp. 484-499), which, in the first place, relates to family and school. The main task is to integrate educational activities. As it was stated earlier, it is a recognition of the issue of integration in terms of the objectives, tasks and educational activities (subject integration) and in terms of methods, forms, methods of interaction and organizational procedures (functional integration). Intentional it is to see this issue as a process of merging various influences and impacts, and not only as its result or a specific state (the principle of synergy and holism).

There is a need for a homogeneous system of education and child care within the society, as well as within a specific organization of public life to which the child retains direct contact, i.e. in a specific school district, in a town, a village, a residential area, a municipality, etc. (Kawula 2012, p. 89).

Conclusion

In the context of the analysis, we can conclude that in order to ensure the effectiveness of educational activities it is essential to integrate both the family and the school as well as all other entities involved in the educational process.

The education needs an integrated approach, the one that covers all the conditions, groups, associations, organizations and institutions in the society, since the final educational outcomes depend on that. This integration aspect of educational activities should concern the agreed methods, ways, means and functioning styles of various institutions and associations, which undertake educational activities in relation to certain groups of people (children, adolescents, adults).

It should also be noted that the process of integrating educational activities is not just about complete unification of goals, and even more so, about the unification of methods and means of interaction by individual institutions, groups, organizations and associations. In order to secure the effectiveness of educational process we must strive to ensure that all educational institutions, especially families and schools form a whole, harmonized with one another in terms of their educational function.

Valuable help, support and assist of the development of another human being is not in fact a single act, but the whole process, conducted in different environments, affecting his upbringing and education.

Therefore, the problem related to interaction of educational institutions focused on the process of human development should be a constant subject of pedagogical analysis aimed to develop an optimal model of integration of such actions.

Bibliography

- Adamski F. (2002), *Rodzina. Wymiar społeczno – kulturowy*, Uniwersytet Jagielloński Press, Kraków 2002.
- Adamski F. (2003), *Rodzina*, w: T. Pilch (ed.), *Encyklopedia pedagogiczna XXI wieku*, Żak Press, Warszawa 2003.
- Burgess E.W., Locke HJ., *The Family. From Institution to Companionship*, New York 1963.
- Goode W.J., *The Sociology of the Family. Horizons in Family Theory* [in:] *Sociology Today*, R.K. Merton, L. Broom, L.S. Cottrell (ed.), New York 1960.
- Hurlock E. B. (1985), *Rozwój dziecka*, Warszawa, PWN Press, 1985.
- Janke A. W. (2004), *Transformacja w stosunkach rodziny i szkoły na przełomie XX i XXI wieku. Perspektywy zmiany społecznej w edukacji*, Bydgoszcz 2002.
- Kawula S. (2004), *Człowiek w relacjach socjopedagogicznych*, Akapit Press, Warszawa 2004.
- Kawula S. (2012), *Pedagogika społeczna. Dzisiaj i jutro*, Akapit Press, Toruń 2012.
- Kida J. (2004), *Rola nauczyciela humanisty we współczesnej szkole*, (in:) „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Rzeszowskiego. Seria Pedagogika i Psychologia 2, 2004, nr 24, pp. 34 – 46.
- Kirkpatrick C., *The Family as Process and Institution*, New York 1964.
- Kowalski S. (1974), *Socjologia wychowania w zarysie*, Warszawa 1974.
- Litt Th. (1926), *Möglichkeiten und Grenzen der Padagogik*. Leipzig, Teubner 1926.
- Nowak M. (2008), *Teorie i koncepcje wychowania*, Wydawnictwa Akademickie i Profesjonalne, Warszawa 2008.
- Piestrzyński W. (2012), *Poczucie bezpieczeństwa uczniów w kontekście ich poziomu otwartości wobec nauczycieli*, in: A. Piotrowski, M. Ilnicki (ed), *Edukacja dla bezpieczeństwa. Człowiek wobec problemów bezpieczeństwa w XXI wieku*, V. 3, *Wyzwania dla nauk społecznych wynikające z zagrożeń współczesnego świata*, Poznań 2012.
- Piestrzyński W. (2013), *Prawidłowy rozwój fizyczny małego dziecka oraz dojrzałość emocjonalna jako determinant bezpieczeństwa zdrowotnego. Wybrane implikacje*, in: M. Borkowski, A. Wesółowska (ed.), *Bezpieczeństwo człowieka. Wybrane problemy*, Wydawnictwo GSW, Gdańsk 2013.
- Piestrzyński W. (2013), *Zajęcia – Wychowanie do życia w rodzinie w percepcji młodzieży*, w: M. Borkowski, M. Stańczyk – Minkiewicz, I. Ziemkiewicz – Gawlik, *Edukacja dla bezpieczeństwa, Wyzwania i zagrożenia w XXI wieku, Prawo i edukacja jako gwarant bezpieczeństwa jednostki*, Poznań 2013.
- Sarzała D. (2011), *Rola rodziny w zapobieganiu przestępczości i agresji wśród młodzieży*, in: A. Rejzner (ed.), *Rozwiązanie problemów przemocy i agresji w szkole*, WSP TWP, Warszawa 2011.
- Satir V. (2002), *Rodzina. Tu powstaje człowiek*, GWP Press, Gdańsk 2002.
- Sikorska D. (2014), *Warunki życia i rozwoju dzieci w młodszym wieku szkolnym z rodzin wielodzietnych*, in: E. Sześciak, J. Skibska, E. Kochanowska (ed.), *Profilaktyka, diagnoza i terapia w teorii i praktyce edukacyjnej*, Libron Press, Kraków 2014.
- Smith P. K. (1997), *Rozwój społeczny*, in: P.E. Byrant, A. M. Colman, (ed.), *Psychologia rozwojowa*, Zysk i S-ka Press, Poznań 1997.

- Theiss W. Skrzypczak B. (ed.), (2006), *Edukacja i animacja społeczna w środowisku lokalnym*, Warszawa 2006
- Tyszka Z. (1974), *Socjologia rodziny*, PWN Press, Warszawa 1974.
- Vasta R., Haith M. M., Miller S. A. (1995), *Psychologia dziecka*. Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1995.
- Wielewska I., Sikorska D. (2014), *Postawy rodzicielskie a funkcjonowanie dziecka w grupie rówieśniczej*, in: S. Bębas, E. Jasiuk (ed.), *Prawne, administracyjne i etyczne aspekty wychowania w rodzinie*, WSH Press, Radom 2014.
- Winclawski W. (1976), *Typowe środowiska wychowawcze współczesnej Polski*, Warszawa 1976.
- Winiarski M. (2000), *Rodzina - szkoła - środowisko lokalne. Problemy edukacji środowiskowej*, Warszawa 2000.
- Ziemska M. (1973), *Postawy rodzicielskie*, Wiedza Powszechna Press, Warszawa 1973.

Н.В. Тамарская
доктор педагогических наук, профессор,
профессор кафедры теории и
методики профессионального образования
«БГАРФ» ФГБОУ ВПО «КГТУ»
nvtam09@rambler.ru

Конкурентоспособное портфолио аспиранта

Рассматриваются теоретические основания и практические рекомендации по организации работы аспирантов с портфолио в целях формирования конкурентоспособности будущих специалистов высшей квалификации. Предлагается структура конкурентоспособного портфолио и практико-ориентированной образовательной среды, обеспечивающей его наполнение

Ключевые слова: подготовка специалистов высшей квалификации; конкурентоспособность будущих специалистов высшей квалификации; конкурентоспособное портфолио аспиранта; технологии создания конкурентоспособного портфолио; условия создания конкурентоспособного портфолио аспиранта, трудоустройство

В современных условиях, когда кадрам высшей квалификации придается большое значение, повышаются и требования к аспирантам с целью сформировать у них не только профессиональные умения, но и навыки самопрезентации и предъявления своих достижений работодателю.

В этой связи вузы активно разрабатывают нормативную документацию, которая дает возможность регламентировать и обязать аспиранта совершенствоваться в данном направлении (2).

Положение о портфолио аспиранта нацеливает его на необходимость сбора и предъявления документации, свидетельствующей о достижениях в научной и профессионально-педагогической работе, устанавливает порядок формирования портфолио аспиранта как механизма оценки его индивидуальных образовательных, научно-исследовательских и педагогических достижений при обучении в аспирантуре.

В текстах таких документов предполагается, что портфолио будет содержать краткую характеристику всей научно-образовательной деятельности аспиранта в течение всего периода обучения, что позволит формировать представление о нем и его исследовании. Информация, которая содержится в портфолио, может использоваться при прохождении промежуточной аттестации обучающегося и при допуске его к защите выпускной квалификационной работы.

В Положении о портфолио дается определение понятия «портфолио достижений аспиранта» как комплекта документов, представляющего собой форму учета и

предъявления образовательных, научно-исследовательских и педагогических достижений аспиранта в одной или нескольких областях, характеризующих его квалификацию (компетентность).

В качестве основной цели формирования портфолио аспиранта выдвигается анализ и представление значимых результатов профессионального и личностного становления будущего специалиста высшей квалификации, обеспечение мониторинга его культурно-образовательного роста. Портфолио, как отмечается в положении, позволяет накопить и сохранить документальное подтверждение собственных достижений аспиранта в процессе его обучения.

В науке рассмотрены различные подходы к созданию и работе с портфолио. Основные исследования рассматривают портфолио как важную форму мониторинга достижений студентов и школьников (В.А. Девисилов, Т. Г. Новикова, М. А. Пинская, А.С. Прутченков), которая призвана служить накопителем различного рода информации об учебной и внеучебной деятельности обучающегося. Анализ исследований, посвященных портфолио, показывает однако отсутствие четкой концептуальной базы и системного его структурирования, направленного на повышение конкурентоспособности обучающегося.

Структурирование портфолио с целью повышения конкурентоспособности аспиранта предполагает ориентацию на комплементарность структуре конкурентоспособности. Конкурентоспособным является портфолио, которое, согласно структуре трехкомпонентной модели конкурентоспособности (Н.В. Тамарская), включает когнитивно-профессиональную, индивидуально-личностную и социальную составляющие.

Когнитивно-профессиональная составляющая предполагает сбор документального подтверждения достижений о формировании профессиональных, специальных умений и навыков аспиранта; индивидуально-личностная составляющая отражает формирование творческих способностей, коммуникативных и лидерских качеств; социальная составляющая накапливает достижения, связанные с социальной активностью аспиранта и проявлениями его ответственности перед обществом, что является важным качеством для специалиста высшей квалификации. Серьезная работа по созданию конкурентоспособного портфолио позволит написать подтвержденное документально резюме, структура которого комплементарна структуре портфолио.

Базирующееся на концептуальных основаниях конкурентоспособности портфолио будет действенным развивающим и мотивирующим фактором для профессионального и личностного роста аспиранта. Логика взаимообусловленности конкурентоспособности, структуры конкурентоспособного портфолио и резюме повышают шансы специалиста высшей квалификации на успешное трудоустройство.

В целом, конкурентоспособное портфолио способствует обеспечению индивидуального роста аспиранта и позволяет собрать комплекс материалов, подтверждающих резюме. Рефлексия и самооценивание аспирантом качества наполнения портфолио позволяют ему комплексно посмотреть на различные стороны своей деятельности и творческого роста и сбалансировать их в соответствии со своими жизненными целями и запросами работодателя.

Технологии создания конкурентоспособного портфолио связаны с разработкой современным вузом усовершенствованной практико-ориентированной образовательной среды, которая бы предоставляла аспирантам более полные возможности для формирования конкурентоспособности и наполнения портфолио соответствующими подтверждающими документами. До настоящего времени созданию такой среды уделялось недостаточно внимания, поскольку приоритетным видом деятельности аспиранта являлась научно-исследовательская работа.

Следует отметить, что этот вид деятельности, по-прежнему, остается для аспирантов приоритетным, однако, важным для вуза становится расширение,

разнообразии и создании тех составляющих практико-ориентированной образовательной среды, которые развивают и другие компоненты конкурентоспособности аспиранта.

Практико-ориентированная образовательная среда вуза структурируется следующими актуальными для аспирантов видами деятельности: проектная работа, научно-исследовательская деятельность, сотрудничество с исследовательскими центрами, стажировки и практики, взаимодействие с работодателями, преподавательская работа, деятельность совета молодых ученых, организация реально-игрового профессионального пространства, волонтерская работа, сотрудничество с благотворительными фондами и организациями, мотивационные и обучающие мероприятия по составлению портфолио, подготовка самопрезентаций. Эти и другие мероприятия позволяют обеспечивать наполнение портфолио и формирование компонентов конкурентоспособности будущего специалиста высшей квалификации.

Результативность процесса создания аспирантом конкурентоспособного портфолио зависит от целого ряда факторов, важнейшим из которых является мотивационно-образовательная подготовка аспирантов, их научных руководителей и преподавателей к формированию конкурентоспособности аспиранта и работе с портфолио.

Знакомство аспирантов с теоретическими основами формирования конкурентоспособности и комплементарного структурирования портфолио способствует повышению мотивации к работе с портфолио, целенаправленному его наполнению свидетельствами о реальных достижениях в различных видах деятельности и самосовершенствовании. Не менее важными являются другие факторы, связанные с качеством сопровождения будущих специалистов высшей квалификации, обеспеченностью их методическими материалами.

В целом, направленность и вуза, и аспиранта на создание именно конкурентоспособного портфолио позволяет сделать данный процесс системным, концептуально обеспеченным, целеориентированным и достичь более высоких результатов в подготовке кадров высшей квалификации.

Литература

1. Девисиллов В.А. Портфолио и метод проектов как педагогическая технология мотивации и личностно ориентированного обучения в высшей школе // «Высшее образование сегодня». М., 2009. - №2. - С. 29-34.
2. Положение о портфолио аспиранта ФГБОУ ВПО «КГТУ». QD-6/2/2/(100/06). http://www.klgtu.ru/science/aspirantura/pologenie_o_portfolio.pdf (Дата обращения 08.06.2015).
3. Прутченков А.С. Портфолио: типичные ошибки и затруднения / А.С. Прутченков, Т.Г. Новикова, Т.Г. Пинская // М., «Народное образование» - 2005. - №2. – С. 71-81.
4. Тамарская Н. В. Шестакова Д. В. Конкурентоспособность как фактор успешного трудоустройства выпускника вуза: учебно-методическое пособие для студентов вузов. – Калининград: Абрис. – 2012. – 2,87 п. л.

Н.В. Самсонова
доктор педагогических наук, профессор

кафедры теории и методике
физической культуры и спорта
БФУ им И. Канта
NSamsonova@kantiana.ru

С.И. Джерелейко
соискатель
БФУ им. И. Канта
Dzhereleyko@mail.ru

Актуальное внутрифирменное обучение работников малого предприятия бизнеса

Обосновывается актуальное содержание и методы внутрифирменного обучения работников малого предприятия бизнеса; раскрывается коллективная ответственность работников в качестве цели профессионального тренинга.

Ключевые слова: повышение квалификации работников малого предприятия, внутрифирменное обучение, коллективная ответственность работников, профессиональный тренинг

Современная система дополнительного профессионального образования является объектом серьезной модернизации. Пересматриваются критерии отбора содержания образования, внедряются новые образовательные технологии, новые формы организации повышения квалификации.

В Государственной программе «Развитие образования в Российской Федерации» на 2013-2020 гг. указываются проблемы данной области образования, в частности, проблема низкого участия взрослого населения в дополнительном профессиональном образовании и проблема несформированности системы непрерывного образования, что снижает способность страны противостоять турбулентным процессам в мировой экономике и развиваться в условиях международной конкуренции.

Существует повышенные требования к квалификации персонала, его ответственности. Нуждается в поддержке корпоративный сектор профессионального образования. Определяется новая для системы образования задача поддержки программ повышения квалификации и переподготовки кадров для корпоративного сектора экономики [1].

Любая педагогическая система, в том числе система дополнительного образования, имеет системообразующий элемент, оказывающий существенное влияние на содержание и механизмы функционирования каждого элемента данной системы. Таким элементом выступает педагогическая цель. Именно ее направленность будет определять содержание актуального, то есть отвечающего на проблемное состояние конкретной отрасли производства, бизнеса, социальной сферы, образования.

Дополнительное профессиональное образование выполняет ряд функций: акмеологическая, компенсаторная, сервисная, инновационная, прогностическая, специализирующая, консалтинговая, консультативная [8, с. 278-289]. Данные функции предназначены для достижения трех типов целей: цели личности, цели общества, цели экономики. «Цели личности – развитие человеческого потенциала обучающихся; цели общества – развитие профессиональной мобильности посредством профессиональной переподготовки и институционального повышения квалификации; цели экономики – реализация потребностей регионального сектора экономики, производства, непромышленной сферы в квалификационных кадрах» [11, с. 8]. С развитием предпринимательства образуются предприятия различной формы собственности. Каждое

из них характеризуется собственной проблематикой, вызванной актуальной кадровой подготовленностью работников, их целями и установками. Для оперативного ответа на запросы конкретного предприятия в дополнительном профессиональном образовании сформировалась структура внутрифирменной подготовки.

Социально-экономическими факторами, определяющими востребованность внутрифирменного обучения, являются «создание рынка труда и высокая конкуренция на нем; развития частных фирм» [2, с. 9], задачи внутрифирменного повышения квалификации направлены на развитие «мотивации решения задач фирмы, ответственность за успешное выполнение производственных задач [2, с. 10]; на обеспечение показателей современного предприятия, в том числе «конкурентоспособность, финансовая устойчивость, прибыль от деятельности, за счет которой собственного и осуществляется внутрифирменное обучение» [3, с. 2]. По нашему мнению, важнейшая проблема, влияющая на эффективность функционирования предприятия (организации, фирмы), состоит в сформированности социально-трудовых отношений между всеми сотрудниками предприятия.

Проблема сотрудничества особенно остро существует на предприятиях малого бизнеса. Так, среди причин увольнения работников предприятий малого бизнеса указываются: недисциплинированность, безответственность, сложившийся порядок работы [5]. На наш взгляд, решением проблем эффективной трудовой деятельности на предприятии малого бизнеса в аспекте социально-трудовых отношений может стать сформированная *коллективная ответственность работников*, отражающая характер их деловых взаимоотношений.

В социально-трудовых отношениях законодательно отражены ситуации коллективной ответственности работников. Согласно содержанию статьи 245 «Коллективная (бригадная) материальная ответственность за причинение ущерба» Трудового кодекса РФ, данный вид ответственности работников вводится при определенном типе трудовых отношений: при совместном выполнении работниками отдельных видов работ, связанных с хранением, обработкой, продажей (отпуском), перевозкой, применением или иным использованием переданных им ценностей, когда невозможно разграничить ответственность каждого работника за причинение ущерба.

Предприятия малого бизнеса характеризуются высокой степенью взаимозависимости трудовых функций и трудовых операций, что определяет вероятность юридической коллективной ответственности. Вместе с тем в основе коллективной ответственности лежит моральная, личная ответственность.

В книге *Flipping the Switch* Дж. Миллер отмечает, что «Коллективная ответственность ... означает умение встречать трудности лицом к лицу, в не обвинять, жаловаться, медлить или искать оправдания. Коллективная ответственность – это личная ответственность в чистом виде. Коллективная ответственность – это обязательство решать проблемы головой, сердцем и руками, а не плодить обвинения [7, с. 118].

Виноваты все – таковы причины и результат нарушения трудового процесса в фирме. Итогом отсутствия коллективной ответственности работников нами рассматриваются все ситуации невыполнения заказов, продукции, нарушения сроков – в целом, ситуации некачественного исполнения услуги.

Коллективная ответственность работников может быть рассмотрена как элемент организационной культуры малого предприятия, особенностью которой выступает «отношение к собственной деятельности со стороны работников: возможность самостоятельности, зависимость личной карьеры от личной и групповой эффективности, ожидание зависимости оценки труда от непосредственного личного вклада, полифункциональность» [4, с. 23]. Достижение групповой эффективности возможно только при сформированной коллективной ответственности работников. «В группе за счет системного эффекта коллективная ответственность оказывается больше суммы составляющих ее индивидуальных проявлений ответственности. ... Дело здесь,

следовательно, в качественных характеристиках социальных общностей: уровне их социально-психологической консолидации, от которых и зависит способность последних «гасить» эффекты распыления ответственности» - пишет С. Токарева, исследуя феномен коллективной и личной ответственности [10].

Рассуждая о концепции коллективной ответственности, А.В. Платонова отмечает, что данная теория «в виду постоянно усложняющейся технической деятельности, различного рода взаимодействий, а именно технических, природных, социальных ... могла бы помочь в разрешении тех противоречий, которые возникают при использовании индивидуальной ответственности.

Например, решить ... задачу распределения ответственности, также вопрос о долгосрочных и непредвиденных последствиях» [9, с. 48]. Педагогическую ценность для определения номенклатуры педагогических целей имеет позиция А.А. Прокофьева, согласно которой «Первым проявлением коллективной ответственности является ответственность определенного сообщества как единичного целого» [цит. по 9].

Профессиональное сообщество, по мнению А.К. Марковой, представляет собой профессиональную общность, объединенную едиными или близкими ценностными ориентациями, задачами реальной совместной деятельности, взаимной ответственностью и поддержкой, ориентацией на свободное развитие личности и индивидуальности средствами профессии [6].

Считаем, что формирование психологических характеристик целостной профессиональной общности – *профессионального сообщества* – может стать основой для определения содержания дополнительной образовательной программы внутрифирменного обучения «Коллективная ответственность работников малого предприятия бизнеса».

Современное внутрифирменное обучение реализует различные формы организации дополнительного образования. Наиболее эффективной формой является профессиональный тренинг. Профессиональный тренинг – это система воздействий, упражнений, направленных на развитие, формирование, коррекцию у человека необходимых профессиональных качеств [6].

Выбор педагогических средств профессионального тренинга определяется их направленностью и возможностями для развития следующих психологических характеристиках целостной профессиональной общности: совместимость, сплоченность, срабатываемость, стабильность, соревновательность, организованность.

Для средств *развития совместимости* важно обладание свойствами, которые обеспечивают такие ее признаки, как сходство в направленности психофизиологических реакций, синхронность темпа и ритма деятельности людей, например, у членов бригады на конвейере (психофизиологическая совместимость); оптимальном сочетании эмоциональных установок, взаимная созвучность, взаимопонимание, взаимовнушаемость, общность интересов (психологическая совместимость); взаимодополняемость (оптимальная совместимость).

Средства *развития сплоченности* в профессиональной общности должны обладать свойствами, которые обеспечивают такие ее признаки, как согласие, единомыслие, взаимное принятие мнений, способность противостоять внешним воздействиям, оптимальность численности и структуры группы, ««живущей на одном дыхании»».

Педагогические средства *развития срабатываемости* должны обладать свойствами, которые обеспечивают следующие ее признаки: координированные действия в течение длительного времени, согласованные действия в процессе совместного труда, фиксированное время выполнения заданий без ошибок, умения в разделении труда, степень ознакомления с индивидуальными приемами работы партнера.

Развитию стабильности профессиональной общности будут способствовать средства, направленные на адаптацию к изменяемым условиям деятельности, на толерантность к разнице опыта и возраста в стабильном составе группы, возможность позитивной критики.

Развитие соревновательности профессиональной общности будут обеспечивать педагогические средства, направленные на конкуренцию с подобной профессиональной общностью, по принципу «против кого дружить будем».

Педагогические средства *развития организованности* профессиональной общности должны обладать возможностями, чтобы воздействовать на такие ее признаки, как трудовые действия в ситуациях неопределенности, нейтрализация дезорганизующих деятельность факторов, перестройка совместных действий из хаотичных в упорядоченные, определенные стандартам и технологическим картам.

Применение такой методики на занятиях профессионального тренинга, по нашему мнению, способно обеспечить целенаправленный перевод учебной группы из состояния общности в *профессиональное сообщество*, обладающего духом профессионального единomyслия и способного к постоянному усложнению и обновлению общих профессиональных задач.

Литература

1. Государственная программа Российской Федерации "Развитие образования" на 2013 -2020 годы». [Электронный ресурс]. URL: <http://минобрнауки.рф/документы/3409> (дата обращения 07.03.2014).
2. Бадаев Ю.Л. Развитие системы внутрифирменной подготовки и переподготовки кадров: Автореф. дисс. ... к.п.н. – М, 2009. – 24 с.
3. Богачёв О.А. Внутрифирменное профессиональное обучение работников на современном предприятии: Автореф. дисс. ... к.п.н. – М, 2011. – 24 с.
4. Дубиненкова Е.Н. Внутрифирменное обучение как фактор формирования организационной культуры предприятия: Автореф. дисс. ... к.псих.н. – Ярославль, 2004. – 23 с.
5. Кирилушкина И.А., Мраморнова О.В. Особенности формирования социально-трудовых отношений в малом бизнесе / Вестник Саратовского государственного технического университета. Вып. 1, Т.1, 2007.
6. Маркова А.К. Психология профессионализма. – М.: Знание, 1996. – 308 с.
7. Миллер Дж. Проактивное мышление. Как простые вопросы могут круто изменить вашу жизнь / Пер. с англ. Е. Бузникова. – М.: Манн, Иванов и Фербер. – 2012. – 60 с.
8. Педагогика профессионального образования: Учеб.пособие для студ. высш. пед. учеб. заведений / Е.П. Белозерцев, А.Д. Гонеев, А.Г. Пашков и др., Под ред. В.А. Сластенина. – М.: Издательский центр «Академия», 2004. – 368 с.
9. Платонова А.В. На пути к концепции коллективной ответственности: проблемы и перспективы / Вестник Томского государственного педагогического университета. Вып. №5 (133), 2013. – С. 129-134.
10. Токарева С.Б. Коллективная и личная ответственность в обществе / Власть. №3, 2012. – С. 44-48.
11. Юдов О.С. Реализация функций дополнительного профессионального образования в Центре обучения взрослых: Автореф. дисс. ... к.п.п., Калининград, 2010. – 23 с.

Н. В. Самсонова
доктор педагогических наук, профессор

Балтийский федеральный университет им. И. Канта.
samsonovanadezhda@rambler.ru

Е. С. Минкова
кандидат педагогических наук,
доцент кафедры технологии транспортных процессов и сервиса Заместитель
директора института транспорта и технического сервиса.
Балтийский федеральный университет им. И.Канта.
EMinkova@kantiana.ru

Е. И. Петрова
преподаватель Института транспорта и технического сервиса
Балтийский федеральный университет им. И. Канта.
dzhennet_fm@mail.ru

Представление о профессиональных рисков зонах работников транспортных предприятий

Представлено выявление профессиональных рисков зон специалистов транспортных предприятий. Авторы рассматривают необходимость решения педагогической задачи по формированию представления и отношения к риску будущих специалистов транспортной сферы.

Ключевые слова: риск; профессиональная рисков зона; транспортное образование

В транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года к главным общесоциальным приоритетам развития транспорта помимо прочих относят снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта. Среди основных мероприятий стратегии в области развития человеческих ресурсов надо отметить обеспечение потребности в специалистах с уровнем профессиональной подготовки, отвечающим требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, и развитие практических компетенций при подготовке персонала отрасли [7].

Исходя из Федерального государственного образовательного стандарта третьего поколения в результате освоения основной образовательной программы бакалавриата по специальности «Технология транспортных процессов» выпускник должен обладать следующей общекультурной компетенцией (ОК - 4): «способен находить организационно-управленческие решения в нестандартных ситуациях и готов нести за них ответственность». В результате освоения основной образовательной программы магистратуры по данной специальности выпускник должен быть «способен проявлять инициативу в ситуациях риска, брать на себя всю полноту ответственности» (ОК - 6) [6].

В этой связи актуальным становится решение педагогической задачи, связанной с формированием представления и отношения к профессиональному риску будущих специалистов транспортной сферы. Для решения данной задачи созданы теоретические предпосылки. Исследованы различные виды рисков: репутационные, предпринимательские, коммерческие риски транспортных предприятий и способы управления ими: меры по повышению финансовой устойчивости [1] и минимизации угроз транспортных предприятий в условиях риска [2]; современные методы предупреждения рисков [3] и организационно-экономические методы их оценки [4].

Транспортное образование в России имеет фундаментальный, теоретизированный характер, следствием чего является низкая степень готовности технолога транспортных процессов действовать в реальных рабочих ситуациях. Как отмечают исследователи Н.В. Самсонова и Е.С. Минкова, «только в процессе приобретения профессионального опыта, сознанию работника открываются новые, ранее не осмысленные, трудовые реалии.

Острому осмыслению подвергаются конкретные производственные ситуации, отношение к которым не было сформировано в рамках какой-либо профессиональной компетентности» [5, С. 29].

Очевидна недостаточная подготовка в области рискологии и обеспечения безопасности перевозочного процесса. Лишь немногие транспортные вузы и кафедры транспортных процессов имеют в своих образовательных программах такие дисциплины, как, например, «безопасность в транспортных системах», «управление логистическими рисками в цепях поставок» (ФГБОУ ВПО Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет), «безопасность перевозочного процесса» (ФГБОУ ВПО СИБАДИ), «страхование на транспорте», «организация транспортных услуг и безопасность транспортного процесса» (ГОУ ВПО Северо-Западный государственный заочный технический университет). Подготовка будущих специалистов на транспорте не в полной мере отвечает требованиям образовательного стандарта и транспортной стратегии развития страны.

Практико-ориентированная подготовка работников транспортной сферы должна базироваться на реальной фактологической базе. В этой связи преподавателю необходимо владеть знаниями об актуальных и специфических рискованных ситуациях в работе транспортного предприятия. Рисковая профессиональная среда является основой для проектирования учебных задач.

С целью выяснения профессиональных рискованных зон в деятельности менеджера по перевозкам нами было проведено анкетирование (ноябрь 2014 – февраль 2015 года). В анкетировании приняли участие 25 человек (в их числе руководители и сотрудники), работающих в транспортных, транспортно-экспедиционных, логистических компаниях Калининграда, а также специалисты отделов логистики предприятий иного рода деятельности (ООО «Автотор», ООО «Альфатранс», ООО «Балтвагонтранс», ООО «Балтпроммясо», ООО «Вестер Транс-Сервис», ООО «Инлайт», ООО «МакСим-транс», ООО «Простая логистика», ООО «ПТК Бридж», ООО «Роскон», ООО «Сервант», ИП «Рябченко», ИП «Храпко П.И.»). Стаж работы опрошенных от 4 до 12 лет.

Для проведения анкетирования нами была разработана матрица «Зоны риска в профессиональной деятельности менеджера по перевозкам», которая позволила выявить степень вероятности (1- крайне редко возможно возникновение рискованной ситуации, 5 - очень высока вероятность возникновения) возникновения риска в каждой из 15 должностных обязанностей и его содержание («что именно незапланированно и неожиданно может произойти при осуществлении каждого вида деятельности»).

В результате обработки полученных после анкетирования данных (подсчет на основе вычисления среднего балла оценки степени риска) выявлена *типология рискованных зон* в должностных обязанностях: «Организует и контролирует исполнение заказов грузовладельцев по перевозкам грузов» (3,44); «Организует, корректирует и контролирует выполнение работ по погрузке, выгрузке и централизованной перевозке грузов» (3,08); «Руководит разработкой и контролирует внедрение мероприятий по ликвидации и предупреждению несохранности грузов при перевозках, погрузке, выгрузке» (3,04). Наименьший средний балл – 2,08 – получен по должностной обязанности «Подготавливает, оформляет и визирует документы, необходимые для заключения договоров с клиентами об организации перевозок и оказании дополнительных услуг». По остальным должностным обязанностям средний балл варьируется от 2,16 до 2,92.

Данные анкетирования позволили выявить *содержание профессиональных рисков* в каждом виде деятельности, соответствующем 15 должностным обязанностям. Укажем первые три по распространенности риска в каждой должностной обязанности.

Профессиональные риски в должностной обязанности «Организует и контролирует исполнение заказов грузовладельцев по перевозкам грузов»: несвоевременная подача, поломка, неисправность подвижного состава (17 ответов), недобросовестное исполнение своих обязанностей (безответственность) водителем/ грузчиком/субподрядчиком (5

ответов), плохие погодные условия (4), возможная отмена загрузки грузовладельцем (4), некорректные данные и документы, предоставляемые грузовладельцем (4), финансовые трудности клиента (3).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Обеспечивает развитие взаимосвязей с пользователями транспортных услуг, с транспортными и транспортно-экспедиционными организациями»: невозможность взаимосвязи (получение ложной информации) из-за конкуренции (5), неприязнь («негатив») в личных отношениях (5), неумение грамотно вести диалог, переговоры (4), недобросовестное исполнение своих обязанностей контрагентами (4), трудности в согласовании тарифов (4), нежелание грузовладельца работать с владельцем малого парка авто (3).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Изучает и формирует платежеспособный спрос на грузовые перевозки и дополнительные услуги»: высокие ставки на перевозки по сравнению с конкурентами (6), трудность в нахождении достоверной информации (6), желание клиентов на отсрочку платежей (4), предложение превысило спрос (3).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Изучает конъюнктуру и тенденции развития транспортного рынка»: переход клиентов на другие виды транспорта/смена ориентиров (5), недостаток знаний по экономике (отрасли), неправильная оценка экономической ситуации в стране (5), более выгодные условия у конкурентов (4), негативные изменения в работе транспортных компаний и таможенных органов сопредельных государств(4), увеличение числа конкурирующих организаций (2).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Изучает тарифы и спрос на предоставляемые транспортные услуги с учетом изменений в налоговой, ценовой и таможенной политике»: изменение таможенных правил (кодекса) и дополнительные расходы на таможенное оформление, услуги таможенных брокеров (11), повышение (скачки) цен на топливо, тарифов, курсов валют (7), зависимость от возможных изменений в таможенной политике сопредельных государств (5).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Осуществляет поиск клиентов и ведет переговоры по заключению договоров перевозки, транспортно-экспедиторского обслуживания, других»: отсутствие новых клиентов в «узком» пространстве калининградского рынка транспортных услуг/ограниченность рынка (8), заключение нового договора с фирмой-должником (6), неумение вести переговоры (4).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Выясняет запросы потребителей транспортных услуг»: невозможность удовлетворения запросов из-за нехватки транспорта/узости его специализации/устаревшего парка (8), непонимание (необоснованные запросы) клиентов и сложность коммуникации (из-за незнания клиентом специфики и правил работы транспортных организаций) (6), невозможность предоставить более выгодные для клиента условия (4), изменение потребностей (вида транспорта для перевозки, направления перевозки) потребителей (4).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Разрабатывает программы расширения комплекса оказываемых транспортных услуг и удовлетворения спроса на них»: разработка программ приведёт к дополнительным издержкам (расходам, удорожанию перевозки), что может привести к потере клиента (11), отсутствие (недостаток) спроса (5), сотрудничество с недобросовестными контрагентами (привлечёнными организациями, работниками) (4).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Анализирует информацию о платежеспособности и надежности клиентов, ведет учет дебиторской задолженности за перевозку грузов и оказанные услуги»: накопление высокой дебиторской задолженности/отсрочка платежа/ «перекредитовка клиента» / несвоевременная оплата счетов (9), получение ложной (недостоверной, старой) информации о клиенте (6), финансовые трудности/банкротство клиента (5).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Подготавливает, оформляет и визирует документы, необходимые для заключения договоров с клиентами об организации перевозок и оказании дополнительных услуг»: простой транспорта из-за ошибок в оформлении договоров (медленного оформления договоров) (10), отсутствие опыта сотрудника (5), пользование услугами неквалифицированного юриста (5), отсутствие юридического образования (3), многоступенчатое согласование со стороны клиента (3).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Осуществляет прием заявок»: ошибки в заявках (изменения), ведущие к простоям транспорта (13), пропуск заявки, ведущий к потере дохода (5), сбой телефонной сети, поломка оборудования (4).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Организует, корректирует и контролирует выполнение работ по погрузке, выгрузке и централизованной перевозке»: найм ненадёжных (безответственных) работников (грузчиков, водителей)/недобросовестное исполнение договорных обязанностей субподрядными организациями/непорядочность перевозчика (11), неисправность (поломка, задержка, несвоевременная подача) подвижного состава, ведущая, например, к неисполнению сроков доставки (4), поломка (недостаток) погрузочно-разгрузочных машин (4), порча/повреждение/утрача/кража товара (4), дорожно-транспортное происшествие в дороге (2).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Проводит информационно-справочную работу с клиентами о правилах производства погрузочно-разгрузочных, транспортно-экспедиционных и иных операций»: нежелание клиента воспринимать такую информацию (9), трудности в понимании клиентом специфики данных процессов (5), недостаток времени на такие мероприятия у перевозчика (4), неумение доходчиво (доступно) объяснить клиенту (4).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Руководит разработкой и контролирует внедрение мероприятий по ликвидации и предупреждению несохранности грузов при перевозке, погрузке, выгрузке»: увеличение расходов, что ведёт к повышению ставки за перевозку (10), ненадлежащее исполнение наёмными рабочими своих обязанностей (7), невозможность внедрения из-за технического состояния подвижного состава (3), отсутствие необходимого финансирования на разработку и внедрение мероприятий (3).

Профессиональные риски в должностной обязанности «Осуществляет оперативный учет доходов и расходов, связанных с перевозкой»: дополнительные (незапланированные) расходы из-за простоя на границе/поломки ПС/ таможенных процедур (6), «серые» схемы водителей (5), затратная часть может превысить расчётную (4).

Итак, типичными рисковыми ситуациями в деятельности менеджера по перевозкам являются: 1) риски, связанные с подвижным составом (его неисправность/отсутствие/нехватку/простой/старость) – 72 ответа; данные ответы указаны в 11 должностных обязанностях из 15 (в 73,3%); 2) риски безответственности привлечённых работников/контрагента (перевозчика, водителей, грузчиков и т.д.) – 43 ответа, указанные в 8 должностных обязанностях из 15 (в 53,3%); 3) риски повышения расходов/дополнительные, незапланированные расходы – 31 ответ; данные ответы отмечены в 3 должностных обязанностях из 15 (20%)

Полученные данные отражают место и содержание риска в работе менеджера по перевозкам и транспортного отдела или предприятия в целом, так как предложены специалистами, осуществляющими перевозочную деятельность и понимающими специфику и сложность её выполнения, многообразие и специфичность рисков ей присущих.

С помощью полученных данных выстраивается реальная картина существования и распределения возможных рисков транспортного отдела или предприятия. Такое практическое знание имеет большой дидактический потенциал. На его основе

формируется ориентировочная основа профессиональной деятельности и исполнительные умения комплексного управления рисками. Система профессиональных рисков зон может быть использована для разработки учебных пособий и проведения учебных занятий в виде учебно-тренировочных групп, где в условиях деловых и имитационных учебных игр моделируются действия будущего специалиста в ситуации риска. Каждая рискованная зона может также стать основой для учебного проектирования.

Образовательным результатом формирования целостной рискованной компетенции будет выпускник вуза, обладающий прикладными знаниями о рисках в будущей профессиональной деятельности, способный идентифицировать и оценивать их, находить способы их предупреждения, разрабатывать и реализовывать стратегии отношения к риску в деятельности на транспорте.

Литература

1. Бурланков С.П., Ильина И.Е., Родина О.Г. Репутационные риски предприятий сферы обслуживания и оказания транспортных услуг // Современные проблемы науки и образования. – 2011. – № 6.
2. Джонов Г. Д. Снижение коммерческого риска в деятельности предприятий: на примере транспортных предприятий Республики Таджикистан. Автореф. ... канд. эконом. наук: 08.00.05. – Душанбе, 2004. – 22 с. [Электронный ресурс]. URL: <http://dissercat.com/> (дата обращения: 27.04.13).
3. Михалев В.Д. Формирование системы управления рисками транспортных предприятий и организаций // Фундаментальные исследования. – 2011. – № 12–3. – С. 640-644.
4. Одынец В. В. Организационно-экономические методы оценки и предупреждения рисков автотранспортных предприятий. Автореф. ... канд. эконом. наук: 08.00.05. – Санкт-Петербург, 1998. – 17 с. [Электронный ресурс]. URL: <http://dissercat.com/> (дата обращения: 28.04.14).
5. Понятия "риск-менеджмент" и "риск менеджмента" как феномен дополнительного профессионального образования [Электронный ресурс] / Н. В. Самсонова, Е. С. Минкова // Инженерное образование: электронный научный журнал / Ассоциация инженерного образования России (АИОР). — 2013. — № 13. — [С. 28-30].
6. Приказ Министерства образования и науки Российской Федерации от 14 января 2010 г. N 33. "Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования по направлению подготовки 190700 Технология транспортных процессов (квалификация (степень) "бакалавр")" (с изменениями и дополнениями). [Электронный ресурс]. URL: <http://base.garant.ru/> (дата обращения: 10.09.12).
7. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (проект) // Интернет-портал Министерства транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <http://mintrans.ru/> (дата обращения: 08.12.14).

П.Б. Торопов

**кандидат педагогических наук,
доцент кафедры психологии и социальной работы
Институт социально-гуманитарных
технологий и коммуникации
БФУ им. И. Канта
toropov.pavel@gmail.com**

Социальное содействие в перспективной системе общественных ценностей: результаты форсайт исследования

Рассмотрены некоторые результаты теоретического и эмпирического исследования места социального содействия в перспективной системе социальных ценностей. Применена технология форсайта для участников образовательного процесса учреждений образования г. Калининград. Показано отношение участников к разработанной автором категории и перспективы формирования компетенции в социальном содействии у молодежи

Ключевые слова: перспективная система социальных ценностей, социальное содействие,

форсайт исследование.

Ситуация и проблема.

Общественные (социальные) ценности определяют границы поведения людей в конкретных условиях существования и выражаются в установленных в обществе правилах, нормах, образцах поведения, регулирующих общественную жизнь.

Эти ценности-нормы с одной стороны ограничивают личность в проявлении асоциальности, но, одновременно, расширяют поле ее активности в просоциальной деятельности, оставляя возможность развивать общество, используя допустимые методы.

Видение, понимание и разделение общественных ценностей, является важным показателем социализированности личности, согласованности ее целей и целей общества. Именно близость индивидуальных и общественных ценностей позволяет личности идентифицировать себя с группой – семьей, трудовым коллективом, этносом, страной, цивилизацией в целом. Только на основе согласования индивидуальных и общественных ценностей может быть принято осознанное решение о защите этих ценностей, их развитии для прогресса всего общества.

История России знает несколько резких изменений систем общественных ценностей, их рассогласования или насильственного согласования с индивидуальными. Только за последние 50 лет наша страна прошла несколько этапов поисков таких ценностей. Обычно их пытались выразить через одно ключевое понятие, за которым следовали другие, подразумевающиеся, причем эти понятия обычно сводились к идеологическим системам категорий.

После глобальных социально-экономических реформ и падения социалистической (коммунистической) системы ценностей в 90-х, Президентом России Б.Н. Ельциным была совершена попытка воссоздать «национальную идею», сформированную в системе новых ценностей. Ее продолжением была концепция «сильного государства» (2000 г.), «суверенная демократия» (2005 г.), «модернизация» (2009 г.) и «духовные скрепы» (2012 г.) [3, 7, 12], в последние годы на роль новых общественных ценностей - системы идеалов и норм - начали активно претендовать «русские православные ценности» [2].

Однако эти попытки сталкивались с препятствием в виде статьи 13 пункта 2 Конституции РФ: «Никакая идеология не может устанавливаться в качестве государственной...» [9].

Несмотря на это противоречие правительством и большинством населения понимается необходимость наличия основополагающих, объединяющих ценностей. Ситуация в настоящее время ярко описывается мыслью Д.А. Леонтьева, высказанной еще в середине 90-х годов прошлого века: «Налицо ценностный нигилизм, цинизм, метание от одних ценностей к другим, экзистенциальный вакуум и многие другие симптомы социальной патологии, возникающей на почве перелома ценностной основы, смыслового голодания и вывиха мировоззрения» [10].

Исследования, проведенные нами в 2012-2014 гг. позволяют констатировать, что ряд важных социальных ценностей, закрепленных в Конституции РФ, не пользуется поддержкой молодежи. Это происходит не только из-за несогласия с рядом из них, одиозности некоторых терминов, но и в связи с противоречием между желаемым, декларируемым в системе и реальными ценностями в нашей действительности [14].

Такой «нигилизм и метания» в сознании личности, связанные с изменением в ценностных ориентациях общества, приводят к нигилизму в поведении. М.Рокич отмечал: «... несколько ценностей могут быть организованы вместе Каждая их этих систем ценностей более или менее внутренне согласуется и детерминирует поведение, однако, изменения в любой части системы будут задействовать другие связанные с ней части, что приведет к изменению поведения» [17]

Система образования, особенно начального и общего среднего, в настоящее время, остается единственным системным проводником общественных ценностей в сознание

ребенка. Интересен взгляд А.Г. Асмолова, который утверждал, что образование в перспективе должно отобразить у конкурирующих политических партий функцию приобщения ребенка к общечеловеческим ценностям, выполняя аксиологическую ценностную функцию в обществе [1].

Однако в связи с неполной разработанностью, нечеткостью формулировки системы ценностей государством, школа не может достаточно эффективно выполнять воспитывающую функцию.

В обществе сложился ряд противоречий:

- между острой потребностью осмысления ценностей как устойчивого социального феномена инновационного развития общества и отсутствием ясного понимания содержания и структуры таких ценностей;

- между направленностью общества и государства на поиск новых ценностей и формирование их системы, с одной стороны, и невозможностью установки их в качестве идеологии в государстве, с другой;

- между системами ценностей сложившимися в течении продолжительного существования социалистического государства и новой системой ценностей, формирующейся с конца 90-х годов прошлого века;

- между требованием со стороны общества и государства к системе образования, в сфере формирования определенной системы ценностей у обучающихся, и отсутствием современных, утвержденных, одобряемых обществом форм и методов их формирования;

- между необходимостью в научно-педагогическом сопровождении формирования ценностей личности в учреждениях образования всех уровней и недостаточной подготовленностью педагогов к данной деятельности.

Стремление найти пути разрешения обнаруженных противоречий определяет проблему нашего исследования. В теоретическом плане — это проблема разработки общественно значимой системы социальных ценностей и практико-ориентированной концепции формирования подобной системы; в практическом — проблема определения содержания технологий и педагогических условий, обеспечивающих формирование системы социальных ценностей в системе образования и оценки результативности этого процесса.

Под социальными ценностями мы будем понимать «наиболее значимые явления и предметы реальной действительности с точки зрения их соответствия или несоответствия потребностям общества, социальных групп и личности» [5]

Подчеркнем, что социальные ценности можно рассматривать с двух сторон. С одной стороны это компоненты социальной системы, наделяемые особым значением в индивидуальном или общественном сознании, с другой - более или менее признанные поведенческие стандарты, т.е. разделяемые обществом или социальной группой нравственные и эстетические императивы [8].

Цель и задачи исследования.

Целью нашего исследования было выявление место социального содействия в перспективной системе социальных ценностей у представителей системы образования.

Задачи:

1. Выявить структуру перспективной системе социальных ценностей у участников образовательного процесса.

2. Выявить место ценностей, близких по содержанию к социальному содействию, в перспективной системе социальных ценностей.

3. Выявить место социального содействия в перспективной системе социальных ценностей.

Наличие третьей задачи объясняется относительной новизной исследуемого явления – социального содействия – и недостаточным пониманием его содержания значительной частью респондентов. При этом мы рассматриваем социальное содействие, как направленность личности на совместное (в группе) решение больших социально

значимых проблем [15]

Методы и условия.

Исследование перспектив развития науки или культуры в настоящее время перестало быть прерогативой футурологов. Система ориентиров (представлений, установок, ценностей) давно ассоциируется в социальных науках с понятиями осознанной мотивации, планирования жизни, социальная успешность [6, 16]. Интересным и перспективным в этом отношении является Форсайт-технологии, как технологии исследования, как перспектив развития ситуации, так и осознания особенностей этих перспектив у специалистов [4, 13].

Форсайт - это «интеллектуальная технология совместного проектирования будущего. Этот формат коммуникации позволяет участникам создать коллективный образ будущего и договориться о совместных действиях по его достижению» [11].

Форсайт-сессия проводилась в очно-заочной форме. Первичная и заключительная встречи были организованы на территории Балтийского федерального университета, общение среди членов группы реализовывалось по электронной почте.

Особенностью общения было то, что письма сохраняли всю предшествующую историю переписки. При этом можно было определить направления изменений в групповом решении, содержание этих изменений во времени и их локализацию.

На первой сессии было сформулировано задание для дискуссии в следующем послании: «Государство, педагоги и психологи видят и понимают проблемы развития общества, связанные с поиском ценностных основ - «скрепов», необходимых для его развития. Цель нашего общения - предложить, рассмотреть и сформировать некие приоритеты в сфере общества, государства и науки (педагогике и психологии) ценности, на основе которых общество могло бы развиваться стабильно, планомерно, бесконфликтно. При этом приоритетом являются нестандартные, оригинальные, инновационные подходы, однако их возможность реализации так же будет обсуждена и учтена.

Мы ограничимся периодом в 15 лет (2015-2030 гг.) и попробуем представить «Что?» и «Как?» необходимо формировать в личности ребенка (подростка), чтобы он смог деле, содействовать прогрессу в нашей стране.

Мы понимаем, что возможно множество сценариев и выбрать лучший можно только тогда, когда предложены, рассмотрены и оценены все возможные варианты. Поэтому задача первых пяти дней – выявить как можно больше предложений, а следующих пяти – оценить эти предложения по выработанным критериям и сравнить их преимущества.

Завершающая пятидневка – формирование согласованного мнения о наиболее перспективных ценностях и подходах к решению проблемы их формирования».

Впоследствии полученные в ходе форсайт-исследования данные анализировались и выявлялась согласованная структура перспективных социальных ценностей.

Далее, участникам предлагалось определить место социального содействия в этой структуре, после ознакомления с содержанием этого явления.

Естественно, всем участникам были розданы полные рекомендации по повышению эффективности дальнейшего взаимодействия и объяснения хода исследования.

Участниками проекта (экспертами) были педагоги общеобразовательной школы (6 человек), педагоги высшей школы (6 человек), руководители подразделений вуза (4 человека), студенты (7 человек).

Критериями отбора участников общеобразовательной школы были: желание участия, опыт работы не менее 10 лет, высшее педагогическое образование, классное руководство, ведение преимущественно предметов исторического и гуманитарного цикла. Критериями отбора педагогов высшей школы были: желание участвовать, высокая общественная активность, определенный научный уровень (не ниже кандидата наук), педагогическое или психологическое образование.

Среди студентов обращалась внимание на желание принять участие в исследовании, общественная активность и рекомендации педагогов. Особое внимание уделялось коммуникабельности участников и просоциальной направленности их активности.

Результаты и их обсуждение.

Анализ индивидуальных мнений и совместное обсуждение, позволили выделить, ряд приоритетных ценностей - направлений движения (задача 1) по решению важных социальных проблем:

1. Формирование системы государственных целей и направлений развития, поддерживаемых обществом, закрепленных в базовых законодательных актах.

2. Формирование обновленной системы общественных ценностей, с учетом разнообразия индивидуальных ценностей, соблюдения прав и свобод, закрепленных в базовых законодательных актах.

3. Сохранение функции формирования общественных ценностей за государственными учреждениями, при повышении эффективности воспитания на всех уровнях образования за счет использования более результативных методов и развитии контроля со стороны сообщества.

4. Перенесение приоритетов с индивидуализации сознания и деятельности на сотрудничество, партнерство и единство общества.

Анализ полученных данных показал, что участники форсайт-сессии являются сторонниками «сильного государств», что проявляется в приоритете согласований и утверждений на уровне государства социально значимых ценностей и реализации этих ценностей через государственную систему образования. Одновременно, все респонденты отмечают необходимость обновления системы ценностей, выхода ее на новый уровень, с учетом изменений в обществе, развития ценностей, связанных с эмоциональным и конативным единством общества.

Применение ранжирования социально значимых ценностей позволило сформировать некоторую систему, представленную в таблице 1.

Таблица 1.

Структура перспективной системы социальных ценностей у участников образовательного процесса

№ п/п	Общественная ценность	Ранг
1	Мир, отсутствие войны, отсутствие конфликтов	20
2	Свобода, самоуправление	19
3	Стабильность развития страны, региона	17,5
4	Вера (религия и наука)	17,5
5	Единство жителей страны	16
6	Взаимопомощь, содействие, партнерство	15
7	Решение имеющихся проблем (планетарных, государственных, региональных)	13,5
8	Уверенность в завтрашнем дне (душевное спокойствие)	13,5
9	Переориентация экономики на наукоемкость	12
10	Моральность, нравственность, духовность	11
11	Видение перспектив развития (личности, региона, государства, общества)	10
12	Правопорядок в стране, соблюдение законодательных норм	9
13	Справедливость в обществе, равенство прав	8
14	Коллективизм, совместность решений	6,5
15	Экология, направленность на здоровый образ жизни	6,5
16	Ответственность, законопослушность	5

17	Адекватное распределение благ, экономическое равенство	4
18	Социальная активность, гражданская активность, участие в жизни государства	3
19	Самостоятельность, независимость	2
20	Трудовая активность, достаток, самозанятость	1

Ранжирование показало, что наибольшую значимость в перспективной системе ценностей имеет мирное существование государств. Возможно, это связано с событиями в Украине и широкой реакцией средств массовой информации. Хотя, необходимо отметить, что для России и россиян понятие мира (отсутствие войны) всегда было значимо в связи с определенными этапами ее развития в XX веке.

Все педагоги имели высокий стаж работы и возраст более 40 лет, то есть около половины жизни они учились и трудились в государстве, основанном на общественной собственности, идее социализма и построения коллективизма. Однако категории, связанные со свободой и самоуправлением были отмечены всеми и заняли второе место по значимости среди экспертов. Среди студентов вуза эта категория ценностей так же занимает второе место.

Естественно, что коренные преобразования и некоторая нестабильность в развитии государства, в сочетании со сложностями во взаимоотношении стран, оказали влияние на результаты исследования. Именно поэтому такие ценности как «мир», «стабильность развития страны, региона», «вера» и «уверенность в завтрашнем дне» оказались наиболее приоритетными. Однако мы уверены, что в условиях более стабильной ситуации, элементы социального содействия повысили бы свой ранг.

Для решения второй задачи мы сравнили выделенные участниками форсайта ценности и атрибутивные признаки социального содействия, заложенные в его более полное определение. Это определение звучит следующим образом: социальное содействие - инициативная, совместная, партнерская, осознаваемая как ценность, систематическая, результативная последовательность поведенческих актов (активность), направленная на решение глобальных социально значимых проблем - совершенствование личности, общественных отношений и эколого-экономической ситуации» [14].

Сравнение показало, что три ценности первой десятки («единство жителей страны», «взаимопомощь», «решение имеющихся проблем (планетарных, государственных, региональных)») могут быть отнесены к содержанию явления социального содействия. При этом восемь ценностей второй десятки ранжирования напрямую совпадают с элементами социального содействия.

Третья задача была решена после сообщения участникам форсайта полного определения социального содействия, благодаря чему они смогли более точно определить его место в системе предложенных ценностей.

Результаты иллюстрируются следующими данными. Руководители подразделений вуза единогласно поместили социальное содействие в первую пятерку списка, причем почти половина из них уделило этому явлению наивысшую важность. Подавляющее большинство преподавателей вуза (5 из 6) так же поставили социальное содействие в первую пятерку ценностей, а подавляющее большинство студентов (6 из 7) в первую десятку. Педагоги общеобразовательной школы единогласно поместили социальное содействие в первую пятерку, при этом половина экспертов отвела этому явлению не менее третьего места в рейтинге.

Последующая беседа с участниками показала, что все они однозначно принимают значение социального содействия для развития общества, культуры и стабильности в государстве, однако почти половина из экспертов указала на большие трудности с внедрением этой ценности.

Среди основных препятствий были названы индивидуализм, потребительство, недоверие, пессимизм или озлобленность в обществе.

Так же было отмечено, с одной стороны, отсутствие в учреждениях образования утвержденной системы ценностей и, с другой, недостаточный спектр современных форм и методов формирования таких ценностей в условиях их разнообразия и неоднозначного отношения к ним молодежи и их родителей.

Однако подавляющее большинство респондентов отметило, что социальное содействие, как достаточно структурированное и понятное явление, может выступать ядром системы ценностей. При определенной поддержке со стороны государства, такая система ценностей может являться основой формирования социальной активности, как отдельных личностей и групп, так и движения общества в решении социально значимых проблем.

Выводы.

Использование форсайт-технологии для выявления места социального содействия в структуре перспективных социальных ценностей позволило предположить важное и системообразующее место социального содействия в подобной системе. При этом участники образовательного процесса не только одобрили содержание самой ценности, но и указали ее высокую значимость для личности и общества.

Несмотря на констатацию проблем с формированием таких ценностей в обществе и системе образования, участники обозначили возможные проблемы и некоторый оптимизм в перспективе.

Мы считаем, что полученные данные могут быть основой для дальнейшего экспериментального внедрения некоторых разработанных нами форм и методов формирования компетенции в социальном содействии в нескольких учреждениях образования и изучении результативности такого процесса.

Мы считаем необходимым обратить внимание на тот факт, что все участники форсайт-технологии не только отнеслись положительно к самой идее социального содействия и ее формированию у молодежи, но и отметили актуальность поисков таких технологий, форм и методов.

Литература

1. Асмолов А.Г. Культурно-историческая психология и конструирование миров. М.; Воронеж, 1996., с.582
2. Базисные ценности – основа общенациональной идентичности: XV Всемирный Русский Народный Собор. [Электронный ресурс] // Епархиальные новости. – 03.06.2011. – Режим доступа: www.orthedu.ru/eparh/3216-11.html (Дата доступа 10.01.2015)
3. Баранов Н.А. Современная демократия: эволюционный подход. СПб, 2007.
4. Бруммер В., Коннола Т., Сало А. Многообразие в Форсайт-исследованиях: практика отбора инновационных идей. Форсайт Т. 4. № 4 2010
5. Воронин А.С. Словарь терминов по общей и социальной педагогике. - Екатеринбург: ГОУ ВПО УГТУ-УПИ, 2006.
6. Деева Е.В. Социальная успешность как фактор профессионального становления молодежи. // Социально-экономические явления и процессы. № 6 (052), 2013.
7. Калустьянц Ж.С. Ценности постмодернизма в современном социальном пространстве. // Вестник Северо-Осетинского государственного университета им. К.Л. Хетагурова. Общественные науки № 2, 2012.
8. Касьянов В.В., Нечипуренко В.Н. Социология права. Ростов н/Д: Феникс, 2001.
9. Конституций РФ [Электронный ресурс]: URL: <http://www.constitution.ru/> (Дата доступа 10.01.2015)
10. Леонтьев Д.А. Ценность как междисциплинарное понятие: опыт многомерной реконструкции // Вопросы философии. 1996. № 4., с.15
11. Методология «Rapid Foresight» Агентства Стратегических Инициатив (АСИ). URL: <http://www.asi.ru/molprof/foresight/> (Доступ 11.03.2015)
12. Мутагиров Д.З. Демократия как универсальная ценность: курс лекций – М.: Логос, 2014. – 560 с.
13. Перспективы Форсайта в России безграничны \ \ Форсайт, № 1 (1) 2007.
14. Торопов П.Б. Исследование установки на социальное содействие: методы и методики. // Социальное содействие: опыт без границ. Изд-во ГБУСОКО «Центр социальной помощи семье и детям», Калининград. №1, 2013.
15. Торопов П.Б. Социальное содействие как категория педагогики и психологии // Социальное содействие: опыт без границ. Изд-во ГБУСОКО «Центр социальной помощи семье и детям», Калининград. №4, 2013.

16. Шамионов Р.М., Тугушева А.Р. Представления о социальной успешности и самоопределении молодежи // Психологическая наука и образование: Электронный журнал, № 3, 2009. URL: <http://www.psyedu.ru>. (Доступ 11.03.2015).

17. Rokeach M. Beliefs, Attitudes and Values. A Theory of Organization and Change. L., 1972.

Е.С. Анянова
кандидат юридических наук,
докторант кафедры международного права
МГИМО
г. Москва
Ekaterina.Anyanova@gmail.com

Проблематика технологии воздействия односторонних мер государств в области охраны мореплавания

Актуальность и важность вопроса охраны мореплавания приводит к разработке и принятию государствами односторонних мер в данной области, в особенности со стороны США. При этом не только занижается роль международного права, но и сами меры являются недостаточно эффективными по сравнению с мерами международно-правового уровня. Односторонний подход к охране мореплавания возникает вследствие недостаточного реагирования международного сообщества на несчастные случаи. Неоднократно односторонние инициативы оказывались недостаточно результативными, что подтверждало роль и значение необходимости заключения международных договоров.

Ключевые слова: охрана мореплавания; международное право; преступность на море;

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.; унилатерализм.

Режим охраны мореплавания послужил ярким примером негативных последствий односторонней политики в вопросах, требующих участия именно всего мирового сообщества, что подтверждает пример односторонних норм США по охране судоходства.

В силу преобладающего геополитического положения США неудивительны частые односторонние меры в области охраны мореплавания со стороны этого государства. Международной организации с достаточной компетенцией для осуществления самостоятельного регулирования в данной области на данный момент не существует. ООН, к сожалению, не в состоянии сегодня справляться с данными функциями.

История ярко выраженного предпочтения со стороны США односторонних мер в международном морском праве, начинается с момента отказа государства стать участником Конвенции 1982 г. Только в последнее время Администрация Буша направила в Сенат запрос о ратификации конвенции. История подчеркивает особую позицию США в международном праве и их недоверие к международным соглашениям (отказ от Киотского Протокола об ограничении и сокращении выбросов парниковых газов, Договора об ограничении систем противоракетной обороны 1972 г., Статута Международного уголовного суда 1998 г.)

Хотя США ввели в действие свои инициативы в одностороннем порядке, они стали искать правовую основу в многосторонних соглашениях и пытаться перенести их на международную основу.

Приоритет односторонним мерам отдается постольку, поскольку транснациональные меры преобладают над вопросом государственного суверенитета, а противоречия возникают между национальным и международным правом. Недостатком частого применения мер одностороннего характера при решении проблем глобального характера становится опасность занижения роли международного права. Односторонние решения представляются более эффективными, чем многосторонние. Однако подобный

эффект достигается лишь на время и не гарантирует сотрудничества государств. Применение принципа взаимности также не гарантирует эффективности и соответствующей реализации, поскольку она должна быть основана не на политическом волеизъявлении, а на глобальном применении.

Международно-правовое регулирование вопросов охраны мореплавания основывается на Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, 1974 г. (СОЛАС-74) с Международным кодексом по охране судов и портовых средств (Кодексом ОСПС), Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. с Протоколом 2005 г., Протоколе о борьбе с незаконными актами против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г. с Протоколом 2005 г.

Одной из односторонних мер охраны мореплавания в целях защиты территории порта стало введение Таможенной и пограничной службой США в рамках войны с терроризмом на границе в 2002 г. правила 24 часов для транспортируемого по морю груза. Правило устанавливало предварительное декларирование груза и требовало выполнять оценку риска.

Правило 24 часов вводилось в связи с невозможностью осуществления контрольных мер или инспектирования всех контейнеров с высоким риском в иностранных портах вследствие их значительного количества.

В соответствии с данным правилом морские перевозчики и несудоходные транспортные организации общего назначения должны предъявлять в таможенную службу США полную информацию о содержании морских контейнеров, предназначенных для США или проходящих транзитную перевозку 24 часа до того, как контейнер был погружен на борт, т.е. подать данные о грузе до начала погрузки.

Правило было серьезно раскритиковано в судоходстве, поскольку в одностороннем порядке со стороны США были введены определенные изменения в мировой судоходной практике. На первоначальном этапе реализации программы отмечались даже некоторые изменения в транспортных маршрутах, как, к примеру, смена первого порта захода с США (Сиэтл) на Канаду (Ванкувер) в Новом Укрепленном Альянсе перевозчиков (с такими участниками как Контейнерная линия Ориент Оверсис, Линия Ниппон Юсен Каиша, Пароходство Пенинисулар и Ориентал, Неддлойд и Хапаг-Ллойд). Высказывались опасения, что это правило приведет к тому, что станут использоваться канадские или мексиканские порты в обход портов США, так что в апреле 2004 г. правило 24 часов было введено в действие и в портах Канады.

После введения правила в действие в период с февраля по апрель 2003 г. из 2,4 миллионов коносаментов около 260 контейнерам было отказано в погрузке за нарушение правила 24 часов. Позднее погрузка была разрешена снова. 141 000 коносаментов оказались под подозрением из 1,65 миллиона просмотренных, 87 раз были выданы сообщения «Не погружать» («Do not Load») и 15 отказов в разрешении погрузки груза. Также в 0,007% случаев имелись основания для подозрений, однако, как правило, причинами были всего лишь несоответствующее, неполное или слишком расплывчатое описание груза.

Введение предварительного декларирования также увеличило время простоя в порте прописки и подняло вопрос о значимости дисциплины при осуществлении поставок, поскольку изменения в последнюю минуту с данного времени отменялись новыми правилами.

Несоответствие с правилом 24 часов может привести к денежным наказаниям для перевозчиков в размере 5 000 долларов США за первое нарушение и 10 000 долларов США за любое последующее нарушение, приписываемое капитану.

Опасения высказывались в связи с необходимостью предоставления заранее данной информации коммерческого характера, что могло повредить интересам торговли, а

в публикациях встречалась информация о злоупотреблении в США информацией о погрузке.

Представляется, что данная инициатива США была отходом от существовавших международных стандартов и практик и попыткой разработать свои собственные критерии риска. Однако данные меры не решали в полной мере проблемы обеспечения безопасности контейнерных перевозок и охраны территории порта.

Кроме того, после введения данных инициатив количество инспектируемого груза все равно оставалось незначительным по сравнению с общим количеством поступающего объема. К слову сказать, такая же процедура была введена и для воздушных перевозок с некоторыми исключениями, в частности, в отношении компаний «ЮПС» и «Федерал Экспресс», которые не подпадали под действие этих норм.

Еще одна инициатива в области охраны мореплавания - Инициатива Партнерства Охраны и Благополучия, - была разработана для Канады, Мексики и США. Инициатива состояла в требовании для прибывающих перевозчиков извещать Береговую Охрану США об их прибытии 96 часов до прибытия в порт США и подавать информацию о грузе, заходах судна в порты и порты захода для членов экипажа для обеспечения общей защиты североамериканских границ.

В качестве односторонней меры в области охраны мореплавания можно назвать и введение морской идентификационной зоны (Australian Maritime Identification System - AMIS) 14 декабря 2004 г. Австралией. Зона простирается на расстояние 1000 миль от берега, направлена на контроль за судами, в т.ч. и за их экипажем, грузом и маршрутом, направляющимися в порты Австралии. В пределах данной зоны Австралия запрашивает соответствующую информацию о судне, его местонахождении и предполагаемом движении судна. Судно, которому будет отказано во входе, однако, попадет только под усиленное наблюдение.

Непосредственно после принятия данной меры определенные опасения высказывались Новой Зеландией, однако позже Новая Зеландия пояснила, что не усматривает несоответствия в отношении подобного запроса информации со своим законодательством. Сильная критика последовала со стороны Индонезии, где высказывались опасения о том, что подобная зона является нарушением суверенитета Индонезии и нарушает нормы международного права. Также зона безопасности была установлена несмотря на протесты Восточного Тимора.

Установление своей юрисдикции Австралией на подобном расстоянии от своих берегов, в особенности требование иметь право останавливать и осматривать суда, на которые юрисдикция Австралии не распространялась, вызвали серьезные опасения о соответствии инициативы нормам международного права. В защиту данной концепции и высказывались аргументы о том, что простой запрос информации не может представлять собой существенного нарушения свободы судоходства в открытом море. В результате Австралия преобразовала программу в Австралийскую Систему морского опознавания, на основании которой у судов информация запрашивается на добровольной основе. В рамках программы развивается сотрудничество с другими, в особенности с соседними государствами.

Концепция зоны безопасности на море не предусматривается в Конвенции 1982 г., хотя попытки добавить полномочия охраны к прилежащей зоне предпринимались и во время Гаагской конференции по кодификации 1930 г., и во время Первой Конференции по морскому праву. Одним из опасений в отношении введения морских зон безопасности были вопросы расширения государственного суверенитета и его ограничения. Возникали опасения, что действие подобной зоны может распространяться на территорию вплоть до 500 морских миль. Другим поводом для беспокойства был статус подводных лодок и ядерных судов в этих водных пространствах.

К примеру, со стороны США практиковалось установление воздушных защитных идентификационных зон в отношении угрозы воздушной атаки ядерными бомбами.

Воздушные суда, которые намеревались войти в воздушное пространство США, были вынуждены сообщать о себе информацию в сотне миль от государственной границы. Данные меры критиковались с точки зрения одностороннего расширения суверенитета США на международное воздушное пространство, а также их легитимацию посредством доктрины самозащиты.

США также создавались и морские защитные зоны на основании норм национального законодательства и ст. 16 Конвенции 1958 г. о территориальном море и прилегающей зоне о недопущении через территориальное море прохода, не являющегося мирным. Установление зон безопасности США проводилось в особенности часто во время Второй мировой войны. Декларация Панамы (1939 – 1941) устанавливала нейтральную защитную зону США в отношении государств Европы, находящихся в состоянии войны.

Установление морских зон безопасности практиковалось также Вьетнамом в 1977 г. (24 морских мили), Северной Кореей (50 морских миль) в 1977 г. и Никарагуа (25 морских миль) в 1983 г.

В качестве еще одной односторонней программы можно упомянуть принятую в декабре 2006 г. Инициативу безопасного груза (Secure Freight Initiative – SFI) – совместное соглашение Департамента внутренней безопасности и Администрации национальной ядерной безопасности Департамента Энергетики. Инициатива безопасного груза была принята Конгрессом США в рамках Закона о защите морских портов 2006 г.

Инициатива направлена на применение оборудования для обнаружения ядерных устройств, рентгеновских аппаратов и другого оборудования для сканирования ядерных и радиоактивных материалов. Программа применяется в иностранных портах, в частности в порте Касим в Пакистане, Пуэрто-Кортес в Гондурасе и др. Полученная информация перенаправляется в Таможенно-пограничную службу США и Министерство внутренней безопасности США. Целью инициативы является предоставление информации для расследования и принятия решений касательно соответствующих ситуаций в зарубежных портах до погрузки на судно груза, предназначенного для США.

Односторонние правила по охране мореплавания в значительной мере усложняют международную торговлю, и меры глобального уровня в данной области приветствуются. При правовом обосновании односторонних инициатив возникают сложности, поскольку они служат скорее интересам лишь одной стороны. Подобная независимость в односторонних инициативах приводит к значительным финансовым затратам. Критики утверждали, что стоимость данных инициатив, скорее всего, в значительной степени могла бы быть снижена усилиями международного сообщества. Использование ВМС также требует больших затрат материальных, и иных ресурсов государств.

Любые меры охраны мореплавания, принятые государством на национальном уровне, должны соответствовать нормам международного права, даже если они служат защите мировой безопасности, что было продемонстрировано во время спора между США и ООН в отношении офиса Организации освобождения Палестины (ООП) в соответствии с положениями Закона об анти-терроризме 1987 г. В том случае Правительство США настаивало на выдаче судом предписания о закрытии офиса в резолюции 42/229 от 2 марта 1988 г.

В решении суда, в т.ч. и в соответствии с просьбой ГА ООН, было подчеркнуто, что положения международного договора государства должны верховенствовать над положениями национального права государства-участника к этому договору. Т.о. в удовлетворении иска США было отказано.

Тем не менее, общее исключение односторонних решений из международной сцены было бы слишком преувеличенным, без одобрения мирового сообщества и в нарушение отдельных норм международного права. В отдельных ситуациях односторонние меры являются единственным возможным способом действий для дальнейшего развития. Существенным преимуществом национальных мер, затрагивающих международно-правовые отношения, в области охранных аспектов

судоходства является их гибкость, быстрота введения в действие, отсутствие необходимости в согласовании в какой-либо международной организации и организации встреч на международном уровне. Многосторонние соглашения не в состоянии обеспечить быстрые и оперативные ответы. В качестве примеров приводились последовавшие законодательные меры ЕС после аварий судов «Эрика», и «Престиж» о сокращении срока введения танкеров с двойным дном в обязательную эксплуатацию. В конечном итоге международным сообществом в рамках ИМО были приняты аналогичные меры в виде соответствующих поправок к Конвенции МАРПОЛ для урегулирования данного вопроса на глобальном уровне.

Односторонний подход к охране мореплавания возникает вследствие недостаточного реагирования международного сообщества на такие несчастные случаи как, например, нападения на «Лимбург» и «ЮСС Коул». Эффективность международного права в этом отношении ставилась под сомнение.

Меры, принятые отдельным государством или их группой, например, ЕС, легко могут вступить в конфликт с интересами третьих государств (и соответствующими международными соглашениями), т.к. подобные прецеденты уже имели место. К примеру, после несчастных случаев с танкерами «Эрика» и «Престиж» Евросоюз вынудил ИМО внести изменения в Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) для ускорения процесса вывода из эксплуатации танкеров с одним дном.

Положительным примером односторонних мер охраны мореплавания являлась защита Персидского залива США с последующей благодарностью международного судоходного сообщества, поскольку ООН не смогло отреагировать на ситуацию с судоходством во время ирано-иракской войны и защитить интересы по многочисленным просьбам судоходных групп.

Поскольку мировое сообщество заинтересовано в обеспечении охраны мореплавания на всех участках транспортной системы, необходимо не только тесное взаимодействие между государствами. Вследствие высокой стоимости охранных мер развитые государства должны предоставлять помощь развивающимся и другим странам в области финансирования мер охраны.

Несмотря на их односторонний характер противодействие на введение данных инициатив со стороны мирового сообщества отсутствовало.

Проблема преступности на море, в особенности терроризма, не может быть решена только США без сотрудничества с такими государствами как Россия, Китай, Япония и Евросоюзом. Также и мировое сообщество не способно реализовывать меры по предотвращению терроризма без США; более того, европейские государства подчеркивают свой интерес и необходимость выработки общей аналитической схемы и стратегии. Осуществление совместных и гармонизированных решений было предпочтительнее и эффективнее в данном случае для отраслей торговли и транспорта, что касается глобального терроризма, в особенности. Кроме того, судоходство было бы заинтересовано в простых и эффективных мерах охраны на глобальном уровне, поскольку большая часть морской торговли осуществлялась с помощью судов, зарегистрированных в международных регистрах и защищенных государствами «удобных флагов». Т.к. террористические организации распространены по всему миру, включая даже США и Европу (Германия, Великобритания, Франция и Испания), даже и не говоря о развивающихся государствах, таких как Египет, Филиппины, Судан, Ливан, Ливия, Иран и другие, осуществление борьбы с террористическими организациями невозможно без международного сотрудничества.

Практически нет подобных инициатив по борьбе с терроризмом на региональном уровне за исключением Аденского залива или Азии, что свидетельствует о необходимости увеличения сферы действия данного опыта. Примеры Сомали и Азии показывают, что для борьбы с преступностью на море мер только глобального уровня недостаточно,

необходимо развитие, в т.ч. и финансирование, региональных программ и усиление сотрудничества между государствами на уровне регионов.

В связи с повышенной сложностью в осуществлении контроля прибывающего груза в портах США были введены усиленные меры безопасности через двусторонние инициативы между США и государственными органами других стран: Инициатива по обеспечению безопасности контейнеров (Container Security Initiative), Таможенно-торговое партнерство против терроризма (Customs-Trade Partnership Against Terrorism).

Хотя участие в двусторонних инициативах государств основывается на их возможности реализовать свои права и полномочия на сотрудничество друг с другом на добровольной основе, это право было политически ограничено, поскольку любой отказ государств от сотрудничества критиковался как поддержка терроризма. Подобная практика встретила критику и непонимание в первую очередь со стороны самой судоходной промышленности. Например, ситуации, когда контейнер с порта, в котором не применяется Программа безопасности контейнерных перевозок, приходилось досматривать уже в первом порту США до его разгрузки в другом порту, вызвала определенные опасения судоходства в плане эффективности подобного подхода. Кроме того, подобная защита интересов меньшинства среди отдельных избранных компаний, портов и территорий могла привести к неэффективности данных инициатив.

Самым значительным преимуществом двусторонних инициатив перед многосторонними международными договорами состоит в скорости разработки и начала применения новых правил. Такой фактор быстрой реализации через двусторонние соглашения подчеркивался даже Комиссаром Таможенной и пограничной службы США Р. Боннером.

Недостатком двусторонних программ между двумя государствами является то, что ими представляются лишь интересы двух конкретных государств.

Подобный подход заключения двусторонних соглашений представляется не столь эффективным, поскольку такая форма организации отношений между странами может привести к определенному неравенству между определенными государствами и даже нанести больший вред торговле и транспорту. В международном праве уже встречались случаи заключения весьма неуспешных двусторонних инициатив, что подтверждало роль и значение необходимости заключения многосторонних договоров.

Система охраны является настолько безопасной, насколько безопасно ее самое слабое звено, так что фрагментарное усиление мер охраны окажется бесполезным. Поэтому так важно, чтобы меры охраны мореплавания предварительно прорабатывались на международно-правовом уровне между наиболее возможным количеством государств.

Неизбежность принятия мер именно международного уровня для предотвращения трагических несчастных случаев на море была продемонстрирована примерами кораблекрушений судов «Эрика» и «Престиж». Данные несчастные случаи могли бы быть предотвращены, если бы соответствующие международные стандарты в области безопасности мореплавания, были приняты ранее на межгосударственном уровне.

Международное сотрудничество в XXI в. стало неизбежным требованием для осуществления эффективной борьбы с преступностью на море.

Хотя международное сотрудничество нередко приводит к определенным ограничениям суверенитета, в конце концов, это положительно сказывается на поддержании международного правопорядка. В этой связи задача международного сообщества – активное международное сотрудничество в разработке и принятии эффективных мер, направленных на предотвращение актов терроризма на море и борьбу с ними. Особая роль в этом принадлежит основной международной организации, занимающейся вопросами повышения безопасности и охраны морского транспорта – Международной морской организации (ИМО).

Определенную опасность представляет одновременная разработка мер охраны мореплавания посредством ИМО и мер на региональном уровне, что умаляет значимость

международного права и способствует развитию параллельной системы в международном морском праве.

Международное сотрудничество для охраны мореплавания играет важную роль, т.к. большая часть охраняемых морских пространств представлена территориями исключительной экономической зоны и открытого моря, т.е. это территории, которые находятся за пределами юрисдикции прибрежного государства. Нарушение судоходного торгового оборота может причинить значительный экономический вред мировой экономике. Особо уязвима широко распространенная система транспортировки груза в контейнерах, поскольку многие отрасли промышленности импортируют свои грузы по морю, а в большом контейнерном судне может быть перевезено более 3 000 контейнеров. Глобальная взаимозависимость сегодняшнего мира заставляет государства опасаться, что единственное успешное преступное нападение в системе международного транспорта может вызвать цепную реакцию во всем мире.

Литература

1. Allen C. *Maritime Counterproliferation Operations and the Rule of Law*. Westport, Connecticut: Praeger Security International, 2007. 255 p.
2. Anyanova E. *Legal Aspects of the Regime of Maritime Security*. Toenning: Der Andere Verlag, 2008. 232 p.
3. Anyanova E. The EC and enhancing ship and port facility security. // Ehlers P., Lagoni R. (eds.) *Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea*. Hamburg: LIT Verlag, 2008. 304 p. PP. 101 - 126.
4. Bichou K. Security of ships and shipping operations. In: Talley W. *Maritime safety, security and piracy*. London: Informa, 2008. 344 p. PP. 73-87.
5. Bist D.S. *Safety and Security at Sea. A guide to Safer Voyages*. Oxford: Butterworth-Heinemann, 2000. 262 p.
6. Davis A. *Terrorism and the maritime transportation system: are we on a collision course?* Livermore, CA: WingSpan Press, 2008. 221 p.
7. Guilfoyle D. Somali Pirates as Agents of Change in International Law—making and Organisation // *Cambridge Journal of International and Comparative Law*. 2012. Vol. 1. Issue 3. PP. 81–106.
8. Jacobsson M. Terrorism at sea // Mukherjee P.K. et al. (eds.) *Maritime violence and other security issues at sea: the proceedings of the symposium on maritime violence and other security issues at sea*. Malmö: WMU, 2002 PP. 157 – 163. X, 270 p.
9. Jenisch U. Piracy, Navies and the Law of the Sea; the Case of Somalia // *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2009. Vol. 8. No. 2. PP. 123 – 143.
10. Klein N. *Maritime security and the law of the sea*. Oxford: Oxford University Press, 2011. 350 p.
11. Lagoni R. Consensus and the development of the law of the sea // Institute of International Public Law and International Relations, Thessaloniki (eds.) *The evolution of international law since the foundation of the U.N. with special emphasis of the human rights*. Thessaloniki: Institute of International Public Law and International Relations, 1990. 881 p. PP. 291 – 308.
12. Liss C. *Oceans of crime: maritime piracy and transnational security in Southeast Asia and Bangladesh*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2011, 425 p.
13. McNicholas M. *Maritime Security: An Introduction*. Amsterdam: Elsevier, 2008. 447 p.
14. Münchau M. *Terrorismus auf See aus völkerrechtlicher Sicht*. Frankfurt am Main: Lang, 1994. 251 S.
15. Reuter P. *Introduction to the Law of Treaties*. 2nd ed. London: Paul Kegan International, 1989. XIII, 236 p.
16. Richardson M. *A time bomb for global trade*. Singapore: ISEAS, 2004. XIV, 155 p.
17. Treves T. The Rome Convention for the Suppression of Unlawful Acts // Ronzitti N. (ed.) *Maritime Terrorism and International Law*. Dordrecht: Nijhoff, 1990. 185 p. PP. 69 – 90.
18. Tuerk H. Combatting terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation. In: *University of Miami International and Comparative Law Review*, Vol. 15, 2007 – 2008. PP. 337 – 367.
19. Vitzthum W. Begriff, Geschichte und Rechtsquellen des Seerechts // Vitzthum W.G. (Hrsg.) *Handbuch des Seerechts* München: Beck, 2006. 640 S. SS. 1 – 62.
20. Антипенко В.Ф. Механизм международно-правового регулирования борьбы с терроризмом: диссертация ... доктора юридических наук : 12.00.10. 476 с. Москва, 2004.
21. Блищенко И.П. *Прецеденты в международном праве*. Москва: «Международные отношения», 1977. 224 с.
22. Блищенко И.П., Дориа Ж. *Прецеденты в международном публичном и частном праве*. М.: Издательство МНИМП, 1999. 472 с.

23. Колодкин А.А., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Статут, 2007. 637 с.
24. «Конституция для океанов». Высказывания Председателя Третьей Конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву Томми Т.Б. Ко (Сингапур). [Электронный ресурс]. Ресурс доступа: www.un.org. PP. XLIII – XLIX.
25. Костенко Н.И. Международное уголовное право: современные теоретические проблемы. Москва: Издательство «ЮрИнформ», 2004. 448 с.
26. Лавлинская А. Международно-правовые проблемы борьбы с морским пиратством: диссертация ... к.ю.н.: 12.00.10. Москва, 2011. 209 с.
27. Международное право: учеб. Отв. ред. Ковалев А., Черниченко С. 3-е изд. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. 832 с.
28. Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море (правовые основы и практика). М.: ТрансЛит, 2013. 336 с.
29. Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море (правовые основы и практика). Москва: Издательство «ТрансЛит», 2012. 336 с.

Е.С. Анянова
кандидат юридических наук,
докторант кафедры международного права МГИМО
г. Москва
Ekaterina.Anyanova@gmail.com

Методология совершенствования системы международно-правовых мер по борьбе с пиратством на примере Сомали

Одним из немногих примеров столь эффективного успеха в области борьбы с преступностью на море со стороны мирового сообщества является международное сотрудничество в регионе Сомали. В 2015 г. в регионе нападений по настоящий момент зарегистрировано не было, хотя в свое время резко увеличившееся с 2007 г. количество пиратских и других нападений в данном районе привело к формированию организованной уголовной структуры, которая сразу же стала представлять собой угрозу интенсивному международному судоходству. ООН, ЕС и отдельные государства (США, РФ, Индия, Йемен и др.) были вынуждены инициировать меры по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем в пиратском регионе. Кризис был урегулирован, а количество нападений на суда у берегов Сомали сократилось настолько, что регион перестал быть горячей точкой пиратства. Следует отметить, что подобное снижение количества пиратских нападений в данный период произошло только в этом регионе. Представляется, что данный успешный опыт следует распространить на другие районы.

Ключевые слова: пиратство; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.; Сомали; охрана мореплавания; борьба с преступностью

В борьбе с преступностью на море значительную роль играет международное сотрудничество, которое через активизацию международных военных патрулей и других межгосударственных мероприятий ведет к улучшению ситуации.

Ущерб от пиратства оценивается в миллионы долларов в год (ущерб, уплата выкупов, хищение имущества, причинение вреда судам).

Средний размер выкупа за судно, захваченное пиратами составляет 1 миллион долларов США. К примеру, выкуп за судно «Фаина» в 2008 г. владельцами судна «Ватерлюкс АГ» (Панама) составил 3 миллиона 200 тысяч долларов США. Следует отметить, что практика выплаты выкупов нередко критикуется из-за того, что таким образом судовладельцы финансируют пиратский бизнес и способствуют его развитию.

Однако, как правило, судовладельцы не обращаются в правоохранительные органы и не желают бороться с данным феноменом.

Дорогостоящими являются и проводимые меры по борьбе с терроризмом, в особенности межгосударственных инициативы.

Борьба с пиратством как с преступлением международного характера осуществляется мировым сообществом посредством специализированных международных соглашений и совместных программ, заключение двусторонних соглашений между прибрежными государствами для координированного военного прибрежного охранного патрулирования вдоль морских границ, в особенности в Южной Азии. Самым эффективным средством борьбы с пиратством считается военное патрулирование. Некоторые государства (Индонезия, Сингапур и Малайзия) даже позволяют военным и полицейским судам других государств входить в их воды в целях борьбы с пиратством.

В рамках международного сотрудничества ВМС различных государств проводят совместные мероприятия по реализации международных договоров и решений СБ ООН. Заметную роль играют специально создаваемые региональные международные морские силы (проливы Юго-Восточной Азии, побережье Сомали). Эти силы выполняют сдерживающую функцию в вооруженных нападениях на суда.

Хотелось бы обратить особое внимание на регион Сомали, как показательный пример успешного сотрудничества международного сообщества, в том числе и активной позиции РФ. ВМФ России направлял в прибрежные воды Сомали для борьбы с пиратами такие суда как БПК «Адмирал Левченко», БПК «Адмирал Чабаненко», БПК «Адмирал Виноградов», БДК «Азов», БДК «Ямал», СКР «Неустршимый», БПК «Адмирал Пантелеев», БПК «Маршал Шапошников», МБ-37, СБ 36.

Немало пробелов в области борьбы с пиратством есть и на национальном уровне. Зачастую государства, патрулирующие морские водные пути, не сообщают о совершении незаконных актов для их уголовно-правового преследования. Сложности возникают из-за различий в правовых системах, высокой стоимости транспортировки и из опасений, что преступники будут просить право политического убежища.

В резолюции 1918 (2010) СБ ООН содержится призыв к государствам предусмотреть в своем законодательстве уголовную ответственность за пиратство и возможность судебного преследования задержанных лиц, подозреваемых в пиратстве. Данная статья освещает вопросы борьбы с пиратством в регионе Сомали. В регионе расцвело пиратство после свержения диктаторского режима Сиада Бара и начала гражданской войны в 1991 г. на фоне слабой работы правоохранительных органов, бедственного положения местного населения, вынуждавшего людей к преступности. Безработице местного населения способствовало и разрушение внутренней инфраструктуры рыбной ловли иностранными государствами контрактами на рыбную ловлю (незаконное захоронение мусора в пределах исключительной экономической зоны Сомали).

Количество нападений в регионе Сомали возросло с 10 нападений в 2006 г. до 78 в 2007 г., 44 в 2009 г., 51 в 2010 г, 125 в 2011 г. В Аденском заливе в 2009 г. было совершено 100 нападений, в 2010 г. – 33 нападения, в 2011 г. – 20 случаев.

С 2007 г. увеличилось количество сопровождаемых серьезными и крупномасштабными преступлениями, пиратство разрослось до уровня организованной уголовной структуры. К примеру, 28 мая 2007 г. сомалийскими пиратами был убит китайский моряк, поскольку судовладельцы не исполняли требование о выкупе. В 2008 г. выкуп за угнанный в Сомали крупнотоннажный танкер «Сириус Стар», полностью заполненный нефтью, составил 3 миллиона долларов США. 2 мая 2009 г. пираты Сомали захватили судно «Ариана» с экипажем из 24 украинцев, отпустив его только 10 декабря 2009 г. после уплаты выкупа в размере 3 000 000 долларов США.

Правоохранительные органы нередко даже потворствовали существованию рынков сбыта пиратов. Пиратству способствовали коррупция и преступность среди сотрудников самих администраций и портов, работников по найму и бизнесменов в результате низкой оплаты, а также возможность сбывать награбленное имущество, к примеру, в Индонезии.

Ситуация была настолько острой, что переходное федеральное правительство Сомали сделало в 2008 г. несколько заявлений о необходимости международной помощи в борьбе с пиратством у берегов страны, в т.ч. писем со стороны правительства Сомали от 1 сентября 2008 г., 20 ноября 2008 г., 9 декабря 2008 г. с обращением к международному сообществу помочь правительству в принятии всех необходимых мер в борьбе с пиратством и вооруженными нападениями на море.

Нормы международного права предусматривают возможность ВМС иностранных государств беспрепятственно вести действия по борьбе с преступлениями в водах открытого моря, а в водах прибрежного государства с согласия прибрежного государства.

В резолюции СБ ООН 1838 от 5 октября 2008 г., в которой выражена озабоченность в связи с увеличением количества актов пиратства и вооруженного разбоя против судов в прибрежных водах Сомали, угрожающим не только обычному судоходству, безопасности морских путей и рыбопромысловой деятельности, но даже и доставке гуманитарной помощи в страну. Обеспокоенность вызвал все более ожесточенный характер пиратства, применение более тяжелого оружия, использование таких средств дальнего действия как плавучие базы, более изощренная организация и методы нападения.

В резолюции подчеркивалось, что к концу 2008 г. по меньшей мере 3 500 000 сомалийцев будут зависеть от гуманитарной продовольственной помощи и что морские подрядчики ВПП не смогут доставлять продовольственную помощь в Сомали без охраны боевых кораблей. Резолюция в числе мер по борьбе с пиратством называет военно-морские операции, в том числе и с привлечением авиации. Как гарантия того, что резолюция не создает прецедент, п. 8 документ подчеркивает, что резолюция не устанавливает нормы международного обычного права.

Ситуация с пиратством в Сомали затрагивается в резолюциях СБ ООН 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011), 2111 (2013) и заявлении Председателя СБ ООН от 25 августа 2010 г. В резолюциях СБ ООН призывал государства, имеющие в своем распоряжении ВМФ, отправлять свои суда и воздушные силы на борьбу с пиратством в этом регионе, а также принимать соответствующие меры не только на море, но и на суше.

В целях пресечения пиратства и вооруженного разбоя на море в рамках сотрудничества с Переходным федеральным правительством Сомали в регионе проводились различные антипиратские операции НАТО («Союзный защитник» и «Океанский щит»), операции регионального уровня для поддержания режимов охраны судоходства в соответствии со ст. 5 Североатлантического договора), ЕС («Аталанта», EUCAP Nestor и EU NAVFOR), Объединенной целевой группы 151 Объединенных ВМС, США (операция «Несокрушимая свобода» в регионе Африканского Рога), а также других государств, действующих на самостоятельной основе (Индия, Исламская Республика Иран, Йемен, Китай, Малайзия, Республика Корея, Российская Федерация, Саудовская Аравия и Япония). Данные мероприятия были также направлены на поддержку и совершенствование усилий Береговой Охраны Сомали, в том числе и посредством проведения соответствующего обучения для сотрудников Береговой охраны.

В 2009 г. Президент Сомали Шарафа Ахмеда сделал заявление о необходимости преследовать преступников не только в открытом море, но и на суше.

После резкого всплеска в 2011 г. количество нападений в регионе Сомали сократилось в 2013 г. до 20 случаев, причем нападений ни на торговые, ни на другие крупные суда не совершалось. К концу 2013 г. регион перестал быть горячей точкой пиратства (в Аденском заливе: 13 нападений в 2012 г., 4 случая в 2013 г., 4 – в 2014 г.; в

регионе Сомали: 44 нападения в 2012 г., 4 в 2013 г., 3 в 2014 г.) В 2015 г. нападений на настоящий момент зарегистрировано не было.

Хотелось бы подчеркнуть, что снижение количества пиратских нападений в данный период характерно только для данного региона.

В качестве эффективных мер борьбы с количеством нападений следует назвать вооруженную частную охрану на борту, присутствие ВМФ в значительном объеме, усиленную береговую охрану, лучшее оборудование защиты судов, группы вооруженного персонала, изменение маршрута судов, навигация на более высокой скорости. Кроме того в регионе с 1 февраля 2009 г. Центром морской безопасности – Африканский рог был установлен Международно-рекомендуемый транзитный коридор.

В качестве мер борьбы с пиратством судовладельцы предпочитают не обращение в правоохранительные органы, а вооружение экипажа или наем охраны из опасений, что официальные методы приведут к озлоблению и эскалации конфликта.

Всем судам, проходящим через Аденский залив и регион Сомали, рекомендуется усиливать превентивные меры, обеспечивать круглосуточное наблюдение и работу радаров, в особенности, что касается приближающихся к судну маленьких лодок. Кроме того, необходимо держаться на расстоянии от маленьких судов, катеров, рыболовных судов, а при необходимости совершать маневры, увеличивать скорость, а также отправлять запросы о помощи.

При урегулировании данного кризиса активно использовался передовой опыт в области управления судовладельцами и экипажами, а также стабилизирующее влияние центрального правительства Сомали.

Тем не менее, эксперты полагают, что риск пиратства полностью не исчез. Поскольку у сомалийских пиратов все еще имеются возможности для совершения нападений, единственное успешное нападение на крупное судно вновь спровоцирует всплеск пиратской активности. Поскольку преступления на море тесно связаны между собой, особые опасения вызывает тот факт, что современные пираты могут быть тесно связаны с террористами, с лицами, вовлеченными в незаконный оборот наркотиков, с организованной преступностью, а совершение одних преступлений на море происходит в совокупности с другими (в Сомали опасаются в первую очередь террористическую организацию Аль-Шабааб). Кроме того, судовладельцев предупреждают, что вооруженные нападения могут происходить от рыбаков, охраняющих свои сети, и их нельзя путать с пиратами.

У берегов Сомали нападения на суда совершались, как правило, у северного, восточного и южного берегов Сомали. Многие из нападений совершались на расстоянии более, чем 1000 морских миль от берега Сомали. Похищенные рыболовные суда переделывались в суда-платформы, на которых стационарировались небольшие лодки. Сомалийскими пиратами применяется огнестрельное автоматическое оружие.

В международном праве к пиратству применяется универсальная юрисдикция, т.е. каждое государство может арестовать пиратов и применить в отношении них репрессивные меры.

Концепция пиратства закрепляется в Конвенции об открытом море 1958 г. (ст.ст. 14 – 22) и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ст.ст. 100 – 107). Эта концепция относится к нормам международного обычного права, т.е. эти нормы применяются и к государствам, не подписавшим Конвенцию 1982 г.

Международно-правовое понятие пиратства ограничено. Ст. 101 Конвенции 1982 г. определяет пиратство как любой неправомерный акт насилия, задержания или грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата. Пиратство должно быть направлено против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту и происходить в открытом море либо вне юрисдикции какого бы то ни было государства. Также пиратством признается любой акт

добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом. Наказуемы также подстрекательство или сознательное содействие данным преступлениям.

Таким образом, состав пиратства предполагает совершение преступления при наличии двух судов (нападение одного судна на другое) с личной целью. Т.е. такие случаи как угон судна и совершение пиратского нападения поднявшимися на борт преступниками не могут квалифицироваться как пиратство.

Пиратство должно совершаться «в личных целях», т.е. по мотивам экономической выгоды. Понятие личных целей в Конвенции 1982 г. отсутствует. Это требование имеет под собой историческую основу, поскольку в свое время государства нанимали пиратов и использовали их против враждебных государств.

Нападения на суда в пределах национальной юрисдикции государства не охватываются действием международного права. Определение ст. 101 Конвенции не затрагивает нападения в пределах территориальных вод, где совершаются около 80% всех нападений. Это акты разбойных нападений, а не пиратства.

В пределах 12-мильного территориального моря, составляющего часть государственной территории, и в портах государств в отношении пиратства действует юрисдикция прибрежного государства.

ММБ Международной Торговой Палаты, учрежденное в 1981 г., классифицирует как акт пиратства нападения в суверенных водах: актами пиратства признаются поднятие на борт или его попытка с намерением совершить воровство или другое преступление с возможностью применения силы. Это определение включает в себя все действительные нападения или их попытки вне зависимости от того, где находится судно. Это широкое толкование определения пиратства. Данное определение, однако, не соответствует международным стандартам Конвенции 1982 г., согласно которой уголовно-правовое преследование пиратства в суверенных водах осуществляется на национальном уровне.

В 2009 резолюцией ИМО А. 1025(26) от 2 декабря 2009 г. был принят Кодекс практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов, в соответствии с которым пиратство определяется также как и в Конвенции 1982 г. (п. 2.1). В п. 2.2 содержится определение вооруженного разбоя против судов: любой незаконный акт насилия или ареста, либо любой акт грабежа или угроза его применения, кроме акта пиратства, совершаемые с личными целями и направленные против судна или против лиц или имущества на борту такого судна в пределах внутренних вод государства, архипелага и территориального моря, любой акт подстрекательства или сознательного содействия совершению любого из перечисленных деяний.

На территории морских пространство, на которые не распространяется юрисдикция государств, ст. 19 Конвенции об открытом море 1958 г. и ст. 105 Конвенции 1982 г. предоставляет государствам-участникам право захватывать пиратские суда, арестовывать находящихся на нем лиц и захватить находящееся на нем имущество. Можно представить, что ст. 105 Конвенции 1982 г. предоставляет судам частных охранных фирм, таких как «Блэкуотер Ворлдвайд», участвовать в анти-пиратских мероприятиях.

Ст. 100 Конвенции 1982 г. и ст. 14 Конвенции 1958 г. об открытом море содержат обязанность государств к сотрудничеству для борьбы с пиратством в открытом море и других морских пространствах за пределами юрисдикции любого государства, но исследователями Конвенции 1982 г. отмечается недостаточность данного положения для того, чтобы именно обязать каждое из государств осуществлять именно непосредственное преследование пиратов. Данный пробел представляется общим недостатком анти-пиратского режима.

В ходе урегулирования кризиса предлагалось даже введение таких мер как учреждение специального органа международного правосудия, в том числе и со стороны

РФ (Послание Федеральному Собранию от 30 ноября 2010 г. Президента РФ Д. Медведева, резолюция 1918 от 27 апреля 2010 г., проект которой был подготовлен РФ).

На основании изложенного можно сделать вывод, что международное сотрудничество может оказаться очень эффективным методом в борьбе с преступностью на море, что было ярко продемонстрировано данным примером. Это обуславливается международным характером самого судоходства. Соответственно напрашивается и вывод о необходимости увеличить финансирование международных программ по борьбе с преступностью на море, в особенности для развивающихся стран, поддерживать их и на уровне регионального и глобального сотрудничества.

Остается лишь надеяться, что мировое сообщество распространит данный успешный опыт на другие зоны морских пространств с высокой пиратской активностью.

Литература

1. Boot M. Pirates, then and now. How piracy was defeated in the past and can be again // *Foreign Affairs*, Vol. 88, 2009. PP. 94 – 107.
2. Delbrück J., Wolfrum R. *Völkerrecht*. Vol. I/2. - Berlin: de Gruyter, 2002. LXXIX, 509 S.
3. Donors pledge over \$250 million for Somalia. *USA Today*. 23 April 2009. http://usatoday30.usatoday.com/news/washington/2009-04-23-somalia-donors_N.htm (дата посещения: 23 апреля 2009 г.)
4. Ehrhart H.-G., Petretto K., Schneider P. *Security governance als Rahmenkonzept fuer die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus*. - Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universitaet Hamburg, 2011. 69 S.
5. Gegen Piraterie gibt es kein Patentrezept. // *HANSA International Maritime Journal*. 148. Jahrgang, 2011. Nr. 3. SS. 96 – 98.
6. Geiss R., Petrig A. *Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*. - Oxford: Oxford University Press, 2011. 321 p.
7. Golitsyn V. *Maritime security (case of piracy)* // Hestermeyer H. [et al.] *Coexistence, Cooperation and Solidarity*. Lieber Americum Rüdiger Wolfrum. Vol.II. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. 2211 p. PP. 1157 – 1176.
8. Graf A. *Countering Piracy and Maritime Terrorism in South East Asia and off the Horn of Africa: applying the lessons learned from the countermeasures against maritime violence in the Strait of Malacca to the Gulf of Aden*. - Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg, 2011. 58 S.
9. Guilfoyle D. *Somali Pirates as Agents of Change in International Law–making and Organisation* // *Cambridge Journal of International and Comparative Law*. 2012. Vol. 1. Issue 3. PP. 81–106.
10. Isanga J. *Countering persistent contemporary sea piracy: expanding jurisdictional regimes* // *American University Law Review*, Vol. 59, 2009-2010. PP. 1267 – 1320.
11. Liss C. *Oceans of crime: maritime piracy and transnational security in Southeast Asia and Bangladesh* // Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2011, 425 p.
12. Murphy M. *Small boats, weak states, dirty money: the challenge of piracy*. - New York: Columbia University Press, 2009. 539 p.
13. Özçayır Z. *Piracy*. Part II // *The journal of international maritime law*. Volume 16. Issue 2. 2010. PP. 161 – 168.
14. Rayman N. *Did 2013 Mark the End of Somali Piracy?* <http://world.time.com/2014/01/06/did-2013-mark-the-end-of-somali-piracy/#comments> (дата посещения: 6 января 2014 г.)
15. *Somali pirates free Greek ship with Ukrainian crew*. *BBC News Online*. 10 December 2009 http://en.wikipedia.org/wiki/Piracy_in_Somalia (дата посещения: 12 марта 2009 г.)
16. Допилка С. *Уголовная ответственность за терроризм и пиратство на море: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.08*. Киев, 1993. 192 с.
17. Конте Э. *Морское пиратство и международное право: автореферат дис. ... к.ю.н.: 12.00.10*. МГУ им. М.В. Ломоносова. Москва, 1990. 27 с.
18. Ромашев Ю.С. *Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море (правовые основы и практика)*. - Москва: Издательство «ТрансЛит», 2012. 336 с.