



ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА - СОХРАНЕНИЕ СТАБИЛЬНОСТИ



В 1929 г. в г. Ленинграде был создан Государственный научно-исследовательский институт судостроения и судоремонта. Сейчас это: Акционерное общество «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» (АО «ЦНИИМФ»). По просьбе редакции об основных направлениях деятельности головной научной организации России в области морского транспорта, в том числе о мерах по созданию здоровых и безопасных условий труда работников отрасли рассказывает генеральный директор АО «ЦНИИМФ» С. Буянов.

- Сергей Иванович, как известно, сегодня из-за инфляции, секвестирования проектов и программ, санкций ряда развитых государств многие наши коллективы лихорадит, чувствуется напряженность. Как себя чувствует ваш коллектив в столь трудные времена?

- Да, ситуация действительно не простая. Поэтому и у нас бывают достаточно острые дискуссии. В сложившейся ситуации, к сожалению, программных сокращений и нам не избежать. Поэтому мы концентрируемся на основной задаче - сохранении стабильности не только в коллективе института, но, и исходя

со своего статусного положения, в целом на водном транспорте.

В общем институт имеет устойчивое финансовое положение. Своевременно и в полном объеме выплачивает налоги в бюджеты всех уровней и обязательные платежи в государственные внебюджетные фонды. Ни разу не было задержек с выплатой заработной платы. Объем выполненных работ за последние пять лет увеличился почти в два раза.

Высокий уровень специалистов и уникальный опыт решения сложных научно-технических проблем позволяют коллективу эффективно и с высоким качеством выполнять научные исследования и проектно-конструктор-

ские разработки в области морского транспорта и с оптимизмом смотреть в свое будущее.

- Над какими проблемами в настоящее время работает институт?

- Институт занимается практически всеми проблемами отрасли. Это - развитие флота и портов, проектирование судов транспортного и служебно-вспомогательного флота, технологиями перевозки грузов, экономикой морского флота, технической эксплуатацией судов и портовой перегрузочной техники, развитием арктической морской транспортной системы, ледокольным и атомным флотом, радиационной безопасностью, охраной труда, всеми вопросами обеспечения безопасности мореплавания, разработкой региональных систем управления движением судов, охраной окружающей среды, разработкой планов ликвидации разливов нефти, разработкой документов по охране судов и портовых средств, разработкой оценок уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, разработкой проектов дооборудования судов транспортного флота для обеспечения мобилизационной готовности.

Наши специалисты выполняют научно-исследовательские и проектно-конструкторские работы в области морского транспорта и оказывает услуги по стандартизации, сертификации грузов,

тары и упаковки, разработке программных продуктов, системам управления качеством, проектируют и производят средства диагностирования механизмов и устройств.

Сотрудники института активно участвует в работе международных организаций: Международной морской организации (ИМО), Международной электротехнической комиссии (МЭК), Хельсинской комиссии (ХЕЛКОМ), Черноморской комиссии по охране Черного моря от загрязнения, Северо-Западного тихоокеанского регионального центра по реагированию на разливы нефти, Трехсторонней комиссии (Россия, Финляндия, Эстония) по охране от загрязнения Финского залива и других.

Институт является ведущей организацией и разработчиком национальной системы нормирования технологической безопасности морской транспортировки грузов всех видов. Он представлен в рабочих органах комитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов и подкомитетах Международной морской организации и выполняет функции научной компетентной организации России по декларированию и сертификации грузов, сертификации и испытанию тары для опасных грузов, а также является головной российской организацией по работам Международной электротехнической комиссии по техническим средствам судовождения и связи.

Специалисты организации участвовали в качестве российского

координатора в Международных исследовательских программах и проектах «Северный морской путь» (INSROP и IANSROP), «Развитие европейской сети систем управления движением судов и информационного обеспечения» (VTMIS-NET), «Транспортная система круглогодичной транспортировки газового конденсата из Обской губы в Европу» (ARCDEV) и «Арктическая эксплуатационная платформа» (ARCOP), выполнявшихся учеными и специалистами Японии, Финляндии, Канады, Италии, Норвегии, Нидерландов, Великобритании, Германии, России и других стран.

Институт обеспечивает разработку, издание и доведение до судовладельцев, портов, судоремонтных заводов, администраций морских портов, грузоотправителей и других организаций международных и национальных нормативно-правовых документов по безопасности мореплавания, защите морской среды, технологиям перевозок всех видов грузов, коммерческо-нормативной базе, технической эксплуатации судов, морскому судоходству.

- Для выполнения такой разноплановой и ответственной работы нужны настоящие профессионалы, высококвалифицированные специалисты. Что сегодня представляет собой кадровый состав сотрудников института?

- В настоящее время в инсти-

туте работают около 400 человек. В том числе - 70 докторов и кандидатов наук, четыре заслуженных работника транспорта РФ, заслуженный экономист РФ, заслуженный машиностроитель РФ и заслуженный изобретатель РФ. Пять работников института являются лауреатами Государственных премий и премий Совета Министров в области науки и техники.

Организация располагает не только высококвалифицированными специалистами, но и современной лабораторной и экспериментальной базой, необходимыми средствами вычислительной техники и машинной графики. В его стенах созданы научные школы и направления, получившие международное признание. Все это в совокупности позволяет решать самые различные научно-технические задачи отрасли.

Институт признан Российским морским регистром судоходства как экспертная научная организация в отношении научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ и услуг, выполняемых для всех типов судов - объектов технического наблюдения Российского морского регистра судоходства. Руководство и специалисты института в основном адаптировались к современным экономическим условиям, сумели сохранить ядро научно-технического потенциала, установили тесные взаимоотношения с новыми потребителями технической продукции, расширили сферу своей деятельности и продвинули свои разработки

на мировой рынок.

О научном потенциале кол-лектива красноречиво говорит и такой факт: сегодня институт владеет 19 действующими патентами на изобретения и свидетельствами на товарные знаки. Среди них - патенты на спасательное средство; на способ подготовки нефтяной водотопливной эмульсии для сжигания в дизеле; на способ управления работой утилизационной паровой котельной установки и систему его осуществления; на способ защиты резбовых деталей от коррозии; на электропривод гребной установки; на устройство для определения содержания воды в жидких нефтепродуктах; на способ измерения величины износа поршневых колец судового двигателя; на смазочные композиции; на антифрикционный состав; на способ защиты от коррозии; на товарный знак «Двантик» (свидетельство); на товарный знак «Пламя» (свидетельство).

Институт успешно прошел очередную государственную аккредитацию в Федеральной службе по надзору в сфере образования и науки.

- Исходя из специфики морского флота, какие правила и нормы охраны труда действуют на водном транспорте России? Какова роль института морского флота в сохранении жизни и здоровья работников отрасли?

- Сегодня охрана труда на судах, плавающих под флагом России, осуществляется соглас-

но Правилам, утвержденным в соответствии с Конвенцией Международной организации труда 2006 года «О труде в морском судоходстве».

Приказом Минтруда России от 5 июня 2014 года № 367н «Об утверждении Правил по охране труда на судах морского и речного флота» введен в действие документ, распространяющийся на работодателей (судовладельцев), экипажи судов морского и речного флота, находящиеся в эксплуатации (ремонте, реконструкции), независимо от их типа и формы собственности. Правилами определены обязанности и ответственность судовладельца и командного состава, требования охраны труда при общесудовых и иных работах, а также требования охраны труда при проектировании судов, требования к системе допуска к работе, порядок обеспечения членов экипажа судна специальной одеждой, обувью и другими средствами. Работодатель (судовладелец) в соответствии с Правилами обеспечивает разработку, утверждение инструкций по охране труда и их наличие на судах. Государственный надзор за соблюдением Правил осуществляется Федеральной инспекцией труда.

Учитывая особенности нашей отрасли, в 1996 году между Минтранспортом России и Минтрудом России было подписано соглашение о создании отраслевой системы ОСМортранс. В ее рамках разрабатываются и вводятся в действие в установленном по-

рядке отраслевые инструкции по сохранению жизни и здоровья работников, а также Правила по сертификации на соответствие требованиям охраны труда.

В последние годы вопросы, связанные с охраной труда на судах и предприятиях морского транспорта, начинают приобретать экономическое обоснование. Происходит переход от административно-командных методов управления охраной труда к экономическим рычагам управления. Дальновидные руководители разрабатывают для своих организаций политику в области охраны труда.

В составе нашего института более 30 лет действует Отраслевой научно-методический центр охраны труда на морском транспорте. Здесь трудятся ведущие специалисты по охране труда на морском и речном транспорте в России. Они участвуют в разработках всех современных нормативных документов по охране труда в области морского транспорта на федеральном уровне, проводят экспертизу крупнейших проектов на объектах морского и речного транспорта.

Нормативно-техническая деятельность центра включает в себя разработку нормативно-правовых документов федерального уровня (правила по охране труда, методики проведения изменений). Разработку и внедрение систем управления охраной труда (СУОТ) в организациях, в том числе на судах (гармонизировано с требованиями Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском

судоходстве»). Разработку технологических карт на производство работ, инструкций по видам работ. Составление деклараций о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, а также разработку локальной документации по охране труда на предприятиях, инструкций по охране труда для рабочих профессий. Институт также проводит аудиторскую проверку предприятий по охране труда. Лабораторная, исследовательская деятельность включает в себя спецоценку условий труда (СОУТ), инструментальные измерения для производственного контроля, а также инструментальные измерения при приемо-сдаточных испытаниях судов, исследования условий труда плавсостава для научно-исследовательских целей.

Сотрудники научно-образовательного учреждения «Образовательный центр ЦНИИМ» систематически ведут обучение руководителей и специалистов организаций по охране труда. Проводят отраслевые семинары по актуальным темам, повышают квалификацию работников по охране труда. При этом производятся и реализуются компьютерные программы обучения и проверки знаний, издается справочная литература, пособия, нормативные отраслевые документы. Разумеется, работа эта не простая, а весьма важная и ответственная, поэтому она и приносит удовлетворение.

Беседу вел Н. ШИЯН