**Поиск новых подходов для обучения курсантов Морского технического колледжа , в соответствии с образовательными стандартами 3-го поколения**

 Динамично меняющиеся требования рынка труда потребовали гибкости профессионального образования и создание новых механизмов, обеспечивающих настройку профессионального образования на потребность социума. На сегодняшний день САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ МОРСКОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ КОЛЛЕДЖ полностью перешел на работу по новому образовательному стандарту третьего поколения.

 Стандарты третьего поколения ФГОС содержат инвариативную часть (то, что обязательно к выполнению) - это 70% от общего объема времени, отведенного на освоение ОПОП и вариативную часть (30%) (определяемую ОУ). Вариативная часть дает возможность расширения и углубления подготовки, определяемой содержанием обязательной части, получения дополнительных компетенций, умений и знаний, необходимых для обеспечения конкурентоспособности выпускника в соответствии с запросами регионального рынка труда и возможностями продолжения образования. На отделении «Транспортного менеджмента» Морского Технического колледжа одной из дисциплин, введенных за счет часов вариативной части, является «экономика отрасли». Специфика транспорта как отрасли экономики обуславливает необходимость его разностороннего изучения: особенностей измерения продукции транспорта, технологических процессов доставки грузов и перевозки пассажиров, состава и структуры основных фондов и оборотных средств и др.

 Данная задача решается на отделении путем как частично теоретического обучения, так и решения ряда практических заданий и работ.

 Ниже приведен пример одной из таких работ, цель которой практическое применение курсантам теоретических основ курса «экономика отрасли» и приобретение навыков решения конкретных задач по организации перевозок и работы флота, включая организацию его обслуживания в пути и портах.

Практическая работа на тему «расчет основных показателей рейса судна».

Для обоснования эффективности выполненного рейса в работе используются эксплуатационно-экономические показатели рейса, причем в качестве основных показателей – рейсовый результат(РР) и тайм-чартерный эквивалент (ТЧЭ).

**РР = Др –Ср, USD 1.1**

где: Др – доход судна за рейс, USD

 **Др= Fr +Ддем-Ддис-Br, USD 1.2**

где Fr – полученный фрахт за перевозку груза, USD

 **Fr = fст Q, USD 1.3**

где: fст – фрахтовая ставка за тонну груза, USD/тн

 Q - количество погруженного груза на судно, тн

 Ддем – демередж, полученный в рейсе, USD

 Ддис – диспач, выплаченный по рейсу, USD

 Br – сумма брокерской комиссии за сделку, USD

 **Вг = fбр Fr, USD 1.4**

где: fбр – брокерская комиссия, **%**

**Ср – Расходы судна, понесенные в течение рейса (не включают в себя постоянные расходы, относимые на себестоимость содержания судна)**

 **Ср = Ссб+Ст, USD 1.5**

где:

 Ссб – сборы и платы за услуги, USD

 **Ссб = Ccб.м +Ссб.и+Ссб.к, USD 1.6**

где: Ccб.м –портовые сборы в российских морских портах, USD

 Ссб.и - портовые сборы в иностранных морских портах, USD

Ссб.к – сборы взимаемые за прохождение транзитом морских и речных каналов, USD

 Ст –расходы на топливо, USD

 **Ст=Ст.х+Ст.ст, USD 1.7**

где: Ст.х – расходы на топливо, израсходованное судном на ходу, USD

 **Ст.х=Цт\*(Nх.гр\*Sх.гр+Nх.бл\*Sх.бл) , USD 1.8**

где: Цт – цена топлива, USD/тн

 Nх.гр – норма расхода топлива при следовании с грузом, **тн/км**

 Sх.гр – растояние в грузу,км

 Nх.бл – норма расхода топлива при следовании в балласте, тн/км

 Sх.бл – растояние в балласте, км

 Ст.ст – расходы на топливо, израсходованное судном на стоянке, USD

 **Ст.ст= Цт\* Nт.ст\*tст**, USD **1.9**

где: Цт – цена топлива, USD/тн

 **Nт.ст** – норма расхода топлива на стоянке, тн/сут

 **tст – сумма стояночного времени в портах погрузки/выгрузки, сут**

 **ТЧЭ = РР/tp, USD/сут 1.10**

где: **tp – продолжительность рейса, сут**

 **tp = tx +tст, сут 1.11**

**Результаты расчетов эксплуатационно-экономических показателей рейса требуется свести в таблицу по следующей форме:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Показатель | Результат |
| 1 | Продолжительность рейса, сут |  |
| 2 | Время на ходу, сут |  |
| 3 | Время на стоянке, сут |  |
| 4 | Перевезено груза, тн |  |
| 5 | Доходы, USD |  |
| 6 | Расходы, USD |  |
| 7 | Рейсовый результат, USD |  |
| 8 | ТЧЭ, **USD/сут**  |  |
| 9 | Плановый ТЧЭ, **USD/сут**  |  |

 Необходимо выполнить анализ результатов, включенных в таблицу и сделать выводы о показателях, влияющих на рейсовый результат и оценить эффективность рейса относительно планового ТЧЭ.

При отрицательных или минимальных значениях показателей необходимо дать предложения, направленные на достижение положительного или более эффективного результата рейса, связанные с совершенствованием технологии перевозки груза.

 Выполнение такого рода задач учит самостоятельно ориентироваться в ситуациях приближенных к реальным, что поможет курсантам при работе на предприятиях морского транспорта.