

Протокол
Заседания Совета по квалификациям морского транспорта
от 25.03.2022 года в 11:00 ч. по zoom

Повестка дня:

1. О возобновлении работы Совета и обновлении списка членов Совета.
2. О проекте ЗРК «О профессиональных квалификациях».

Презентация независимого эксперта Ержигитовой Шолпан Джумановны.

3. Вопросы и ответы.

Присутствовали: 11 человек

Председатель Совета: Адамова Р.К.

Р. Адамова: Совет был создан в марте 2020 года, с численностью 20 человек. На сегодня практически около 80% состава поменялось.

Деятельность Совета осуществляется в соответствии с «Положением о Совете по квалификациям морского транспорта» (далее-Совет), действующими законодательными и нормативными актами, регулирующими вопросы развития квалификаций в морском транспорте. И планом работы Совета.

Совет является инициативной рабочей группой экспертов и специалистов морского транспорта, которая создана для выработки, согласования экспертных мнений, рекомендаций и реализации мер по вопросам создания и функционирования системы квалификаций морского транспорта в РК.

Рассматривая проект ЗРК «О проф.квалификациях», немного повторю некоторые моменты: что Морская отрасль является международной; и ИМО диктует свои единые Правила ПДНВ морской отрасли по всему миру. В основе подготовки лежит комплексный подход и многоуровневая подготовка моряков, применяемые к теоретической и практической подготовке морских кадров.

Квалификация - это уровень подготовки морских специалистов. Это степень и вид профессиональной обученности моряка, наличие у него знаний в соответствии с ПДНВ. И это означает оценки степени качества или же предусмотренные уровни, без которых моряка не допустят к работе на морском судне.

После введения Манильских поправок в ПДНВ ужесточились требования к **обязательной подготовке** морских специалистов в учебным заведениям ВУЗах, Колледжах и в МУГЦах, которые также должны соответствовать требованиям международного стандарта ПДНВ. Требование к дипломам морских специалистов. У моряка имеется два диплома: образовательный и профессиональный диплом, который должен подтверждаться через каждые 5 лет.

Все специалисты должны иметь соответствующие сертификаты, которые при выходе судна в море проверяются инспекторами по обеспечению безопасности мореплавания, т.е. МАПом.

На сегодня отсутствует ОТРАСЛЕВАЯ рамка квалификаций (ОРК) по морскому транспорту.

Имеется только ОРК по «водному» транспорту и морским сообщениям, которая обеспечивает потребность государства в перевозках грузов и пассажиров судами по внутренним водным путям. В пределах обслуживаемых границ при

надлежащим содержанием и развитием водных путей, в том числе судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов).

Гос.Образовательный Заказ на подготовку специалистов с высшим образованием в ВУЗах - организациях образования, финансируемых их республиканского бюджета на 2022 - 2023 гг, без учета плавательной практики для моряков и не соответствия размеров грантов на основные востребованные корабельные науки.

Классификация которых, изучающих качества судов, например, такие как: 1. Теория корабля 2. Строительная механика корабля 3. Конструкция судов и корабельная архитектура, 4. Технология судостроения и судоремонта, 5. Проектирование судов, 6. Организация судостроительного производства, 7. Экономика судостроения. Для судовых механиков: 8. Главные судовые механизмы 9. Вспомогательные судовые механизмы 10. Судовые силовые установки, 11. Технология судового машиностроения, 12. Организация судостроительного производства

Система квалификаций морского транспорта включает: мониторинг рынка труда и квалификаций; актуализация профессиональных требований к специалистам, профессиональных стандартов; профессиональное образование и обучение; оценка умений, компетенций, квалификаций специалистов заявляемым требованиям.

Проблемные вопросы есть, и мы о них будем говорить немного позже.

Что нужно для организации учебного процесса, необходимо учесть все требования ИМО необходимо:

- Увеличение стоимости ГОГ до уровня 2 500 000 тенге.
- Обеспечить государственную поддержку для плавательной практики.
- Организовать систематическую сертификацию моряков в Казахстане, при этом уполномоченный орган – Морская Администрация РК должна разработать механизм прохождения обязательной сертификации.
- Закуп/постройка учебного тренировочного судна на Каспийском море.

На ознакомление всем был направлен проект ЗРК «О профессиональных квалификациях». Сегодня для разъяснения проекта приглашена – кандидат экономических наук - Ержигитова Шолпан Джумановна, независимый эксперт в области системы квалификации, разработчик авторских методик по разработки ПС (проф.стандартам).

Ержигитова Ш.Д.: Я тоже была бы рада выходу данного Закона, но есть определенные моменты, на которые необходимо обратить внимание. В рамках моей работы в КМГ, в 2008 году, были разработаны проф.стандарта. Имею авторское право на методику разработки профстандартов (2012г.) и на авторскую разработку на доработанном компетентностном подходе (2021г). Поэтому ознакомлю вас сегодня, как должна строиться система квалификации. Сегодняшнее выступление я хочу осветить этим четырем важным вопросам.

Проанализировав Закон «О квалификациях» и проект приказа, который обсуждался в рамках рабочей группы при МТСЗН. Проведенный анализ показал, что необходим Закон «О национальной системе квалификации», который внесет ясность в взаимодействия. Это новое для нашей страны. Предметом этого Закона является порядок подтверждения или признания профессиональных квалификациях. Содержание понятийного аппарата будет регулироваться

государством в соответствии с признанием физического лица в системе квалификации.

В НРК, в ОРК, в профстандартах, везде понятийные аппараты различные, в данном проекте Закона появляются разные трактовки и содержания тоже меняются. понятийный аппарат водится, для логического построения системы, взаимосвязь всех процессов. Также, обращаю внимание, на государственное управление в НСК. Государство должно регулировать эти вопросы, но не бюрократизировать эти вопросы. Большое количество привлеченных государственных органов в этот вопрос. Необходимо рассмотреть международный опыт, лучшая практика решает данный вопрос.

МТиСЗН привлек Ernst&Yong и другие консалтинговые компании, но к сожалению, при таком высоком статусе вопросы не решены. Лучшие страны с развитой экономикой занимаются сегодня реформированием системы квалификации, и основная их задача обеспечить страну качественной рабочей силой. Которая обеспечит конкурентоспособность, рост производительности труда и устойчивое развитие экономики для нашей страны. Наша страна работает над системой квалификации уже 10 лет, но вопросы так и не решены.

Основная задача это создать эти условия, самое главное это чтобы была сильная методика и обеспеченность цифровыми сервисами, которое создает благоприятные условия для всех участников НСК (Национальной Системы Квалификации). Это прежде всего бизнес, обучающая инфраструктура, и конечно же этим самым проводится популяризация, разъяснение всего этого, и этим увлекает население, от школьного возраста, до пожилых.

Структура НСК, как Евросоюз предлагает это прежде всего профессиональные стандарты, которые являются основой, НРК, которая обеспечивает классификацию или систематизацию всех квалификации, имеющиеся в отрасли.

Особая роль придается Отраслевым Советам.

Ключевое слово – результат обучения. Если красной нитью во всех евро стандартах выделяется результат обучения, а в нашем законе нет такого акцента, что такое результат обучения. Это подтверждает то, что знает, понимает и результат того, где он обучался.

Для Евросоюза не важно, ты имеешь диплом, или ты сам обучался, ты приходишь и подтверждаешь, то есть все допускаются. У нас результат обучения вообще отсутствует. При этом, все эксперты Евросоюза акцентируют внимание на результате обучения.

НРК нужен прежде всего для того, чтобы классифицировать все имеющиеся квалификации по уровням, которые признаны на международном и внутри на национальном уровне.

Профессиональный стандарт. Это важный элемент национальной системы квалификации.

Образовательная инфраструктура, с учетом требований разрабатывать свою обучающую программу. Население, уже видя какие требования выдвигает работодатель где он может обучиться. Работающий должен знать какие ему требования необходимы чтобы расти по карьерной лестнице.

Концепция Закона отсутствует.

Основная проблема - это оплата труда, она у нас записана и в Трудовом кодексе, и в Конституции, что она зависит от квалификации, от сложности, от количества и качества выполняемых работ.

Неважно какое ты имеешь образование, если ты сам дорабатываешь на рабочем месте, на курсах и тренингах и можешь дальше подтвердить свою квалификацию, то ты достоин расти профессионально, который является основой на принципах меритократии. То есть, ты подтверждаешь свою квалификацию, и тебе каждый уровень обеспечит карьерный рост. Население четко, ясно видит свою востребованность и как ему правильно выстраивать свою карьеру. Как мотивировать себя на свой профессиональный рост.

Прежде всего надо:

- усилить роль отраслевых советов. Чтобы они были ключевыми, профессиональные компетенции обеспечить качественной рабочей силой;
- необходимо разработать стратегию на основе анализов, в которой ключевую роль играли бы отраслевые советы. Они были бы основными участниками в том, что необходимо выработать свой путь развития НСК РК и после всего сделанного только работать над проектом Закона «О профессиональных квалификациях». Вопросы признания, присвоения должны в отдельной главе.

Р.Адамова: Касательно стратегии морской индустрии, которой нет до сих пор.

К вопросу о квалификации подключены заинтересованные министерства - это МОН, МИИР, МТиСЗН, где продолжаются разъяснения морской специфики, где международные стандарты ПДНВ должны быть внедрены в национальную нормативную базу РК. Что необходимо, для получения компетенции морского специалиста? Об этом мы говорим уже давно, с момента получения независимости, а точнее с 1994 года, когда Казахстан стал членом ИМО (Международная морская организация). ИМО установила единые правила, требования, по которым работают все морские суда, в первую очередь безопасность человеческой жизни на море, а также самого морского судна. Допущены грубейшие нарушения по применению «смещения» морских и речных стандартов. Нет «водного транспорта», а есть морской и речной транспорт, у каждого вида судов свои стандарты. Конечно, они схожи, но речные специалисты не могут работать на морских судах. Прежде чем работать на морском судне, он должен пройти подготовку по и получить все необходимые сертификаты ПДНВ, допуски, только тогда он может работать на морском судне. В РК только одно учебное заведение имеет соответствие ПДНВ. Соответствует всем требованиям международных стандартов ПДНВ (Это оборудование, преподавательский состав, инструкторский состав.). Такие же требования ставятся к Морским учебно-тренажерным центрам (МУТЦ), который тоже должен соответствовать требованиям ПДНВ. В РК есть такой МУТЦ, это оценка международных экспертов ИМО. Казахстан за короткий срок добился таких результатов, вошли в белый список ИМО. Белый список – это признание дипломов, признание того, что мы все требованиям выполняем. Вопрос увеличения государственного образовательного гранта является основным вопросом, планировалась встреча с Министром МОН, но так и не смогли в прошлом году попасть, но планируем в ближайшее время. Имеются проблемные вопросы, это вопросы грантов, вопросы

плавательной практики, без которого специалист не может работать на морском судне. Компании не могут предоставить свои суда для прохождения плавательной практики, это будет очень дорогостоящая практика.

Дуйсенбиев А.Ш.: Касательно вхождения Казахстана в белый список ИМО, это конечно успех, достижение с одной стороны для Казахстана, для нашей отрасли. Но, если посмотрим, на обзор, который был проведен с нашими коллегами, изучили как проходят аудит другие страны. Ранее процедура аудита была добровольная, на волонтерской основе. Но, с 2016 года это **приобрело обязательный характер и каждые пять лет** государство должно подтверждать свой **статус соответствия требованиям белого списка ИМО**. Какие там аспекты, это в первую очередь система управления, менеджмент квалификациями, и ключевое это централизация контрольно-надзорных функций, соблюдение требований конвенций, обеспечение безопасности судоходства, регистрация судов, подготовка и сертификация кадров. Все это должно быть замкнуто в один орган, это Морская Администрация. Для того, что Администрация работала, она сама должна быть сертифицирована. ИМО проверяет положения конвенции СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ. То, что касается, это требования ПДНВ. Это сама система образования ВУЗов, тренинговые центры, как они аккредитованы на международном уровне, и сами преподаватели, которые должны соответствовать требованиям этой конвенции. Все это замыкается на МАП. У нас есть пять лет, в течение которого нам надо привести в соответствие. 2026 год, это красная линия, к этому времени мы должны подойти с определенным багажом всесторонней подготовки. О системе образования. КМА старается соответствовать требованиям ПДНВ, в которой все квалификационные требования расписаны, на международном уровне признаны. Наша задача их иметь ввиду, ориентироваться и создавать наше образовательные программы. Касательно оплаты труда моряка. Здесь мы переходим в область оплаты, есть конвенция MLC, который все регламентирует. Человек имея определенную квалификацию знает какая у него должна быть оплата. Он должен стремиться к следующей степени. И он будет знать к какому уровню оплаты его труд будет подходить. У нас сейчас идет разрыв. Если ПДНВ мы имплементировали, но требования MLC еще не введены в действия.

Касательно морского образования. Морская практика очень важна. Благодаря преподавателям, симуляторам, нашим лабораториям мы можем передать теорию, но не пройдя моря человек не может считать себя подготовленным, готовым к реальным вызовам работы в море. Сидя в офисе человек не может понять, как он будет реагировать на морскую качку. Мы по своей практике знаем, что не все теоретический хорошо подготовленные кадеты не всегда могут морально и физический быть готовы на это. И бывает обратное, когда кадет со средней подготовкой выходит в море и понимает, что это его работа, и что хочет посвятить свою деятельность именно в море. И он начинает подтягиваться.

Касательно морского судна. Это очень не простой вопрос в финансовом плане, в операционном управлении этим судном. Даже приобретя учебное судно остается вопрос на чьем балансе она будет, кто будет платить налоги, как будет оплачиваться зарплата экипажу, кто будет брать все расходы на стоянку, заправку и др. операционных вопросов очень много. По опыту наших голландских коллег,

в университете STC, этими вопросами не сам университет занимается, у него есть отдельное подразделение, юридическое лицо, которое занимается предоставлением тренингов, обучением кадетов, и коммерческой деятельностью. Я не представляю, чтобы ВУЗ, например КУТИ или КМА КБТУ занимался коммерческой деятельностью, такими как прогулочные или другие услуги для населения. Здесь очень важно найти какие то варианты, международного сотрудничества. Этот вопрос обсуждался с коллегами из Турции. Мы можем создать какое-нибудь товарищество, или коммерческая организация, туда мы войдем со своими финансами. Приобретается судно Казахстаном, Турцией, Азербайджаном. В дальнейшем мы могли бы готовить там всех своих моряков, на более доступной платформе. Турки со своей стороны имеют опыт операционного управления, имеют базу. Эта была бы морская практика на международном уровне. Для нашей молодежи это был бы привлекательный фактор. Все вы знаете, что морская практика на Каспий и морская практика в международных водах, с возможностью заходить в иностранные порты, это совсем другое. Этим мы бы привлекли в морскую индустрию более продвинутую, более компетентную молодежь, которая была бы с международным опытом. Если этот вопрос не поднимать, он не решится. Я не думаю, что на Каспий есть организация, которая могла бы оперативно управлять судном и не быть в убытке, не быть обузой для нашего бюджета. Вопрос требует расчетов, но здесь есть на чем основываться, касательно закупа судна.

По стоимости гранта. Я не знаю до какого уровня надо поднять понимание нашего Правительства подготовку моряков. Допустим, возьмем подготовку банкира, преподавателя, учителя, которые после подготовки идут работать в офис. Если взять выпускника моряка, который через 1-2-3 месяца после выпуска встает за штурвал судна, на своих плечах ответственность за многомиллионное судно. Стоимость судна зашкаливает за миллиарды тенге. Если взять стоимость груза, стоимость возможных экологических катастроф, разлива нефти, столкновения судов, человеческих жизней, здесь мы можем понять на сколько выпускник моряка, выпускник вахтенный офицер не может быть подготовлен просто так, сидя в кабинете. Цена его ошибки неимоверна высока и не сопоставима с другими специальностями. Можно взять в пример летчика воздушного судна. Кто сядет на борт судна пассажирского самолета если не будет высококлассный пилот. Это нонсенс. У нас тоже самое. Как сказано в английской поговорке, что если вы считаете, что подготовка моряка это слишком дорого, то подумайте о потере при катастрофе. Если взять любой разлив нефти в водах США или Испании, Франции и др. где миллиардные расходы терпит. Причина того ошибка капитана, вахтенного помощника и др. Для нас Каспийское море является и жемчужиной, и источником дохода бюджета на очень большой процентной основе. Если будет всего один разлив нефти, можно будет закрыть тему о развитии морской индустрии в Казахстане на долгие годы. Северный Каспий очень мелководен, один только разлив нефти может превратить Каспий в «грязную лужу». И мировое сообщество попросится с нами. К дырявому кошельку нашего бюджета будет плюс плохая экология, которая будет разрушена и на нашу профессию можно будет ставить крест.

Как мы видим морское образование. В Министерстве здравоохранения есть департамент кадров. И в этом департаменте кадров есть управления образования

высшего медицинского образования и есть управление сестринского дела. То есть, профильное министерство знает свои проблемы, задачи, направления куда двигаться, оно устанавливает стандарты и дает энергетический заряд для движения всего медицинского образования. Что мы имеем в МИИРе, нет никого кто занимался бы образовательным процессом для авиации, для жд, морского транспорта. И все мы находимся под зонтиком МОНа. Которые сейчас проверяют КУТИ, я не понимаю, как они их проверяют. Я уверен, что они придут и скажут, примерно, что вам нужны 10 PJD, 150 публикации, 35 магистров. А где мы возьмем PJD в морской отрасли. У нас магистров по пальцем рук посчитать, кандидатов технических наук, но это другая область, это те, кто в советское время готовились, делали научную работу, но сейчас жизнь не стоит на месте, все идет вперед, требования меняются, мы должны идти вместе с ними. Но, МИИР в этом плане никак не может на этот процесс повлиять, однозначно. Точно также, как и наша Ассоциация, коллеги из Казлогистикс. Мы не должны просить поднять, мы выглядим как «попрошайки». МИИР занимает консультативную позицию. МОН занимает директивную позицию.

На сегодняшний день, мы как КМА испытываем реальные трудности, два года пандемии выбили с нас все контакты международные с голландцами, из-за того, что визы не выдаются, контракт закончился. Мы с ними работали 9 лет, взяли уровень, сейчас стараемся держать этот уровень. Морская индустрия – международная, мы не можем сказать, что в пяти прикаспийских странах разные стандарты. У нас все унифицирована. Мы работаем на одном языке. Если нет международных контактов, это как в водоеме, где вода не движется, где сперва покроется легким слоем тины, и потихоньку превратится в болото. И через пять лет придет ИМО, и скажет у вас есть шанс, на этом завершаем наше сотрудничество и попрощается с нами. В морской индустрии есть несколько огромных стран, с морской историей, которые лишились этого статуса быть в этом списке. Это моя самая большая забота.

Шарапиев Т.З.: Состоялась встреча с зам. акимом Тупкараганского района, Мангистауской области, на котором обсудили вопрос как избежать социальной напряженности, после случая в январе т.г., социальную напряженность, связанную с безработицей у местного населения. Безработица зашкаливает, денег нет, народ жалуется на компанию СОС, что не принимаем на работу. Я объяснил, что нужно иметь компетенцию и соответствующую квалификацию, чтобы работать на море, у нас морская специфика, любой человек работать не может.

Акимат запросил проблемные вопросы, которые будут озвучены сенаторам, которые приедут в Актау для встречи с народом.

Я поднял несколько проблемных вопросов, такие как:

1) статья 25 ЗТМ, что она должна быть отменена. МАП поддержал меня и предложил рассмотреть проблему в другом ракурсе, чтобы ком. состав был в соотношении 70 на 30%. Если будет такое соотношение, это будет удобно для компании. В СОС общенационализация составляет – 70%, а рядовой состав составляет 100%, высший ком.состав – 50% всего лишь, хотя у нас хорошие достижения.

2) Клиент, в лице NSOC часто предъявляет для своих судов завышенные требования к экипажу, особенно к механикам и штурманам, капитанам. Если говорим о плавучей гостинице, которая является незаменимой, которому МАП

не выдает свидетельство о минимальном составе экипажа, но NSOC продолжает требовать в своих тендерах, что капитан должен быть таким, электромеханик должен быть таким и др., согласно разделам ПДНВ.

3) Касательно конвенции MLC, на сегодняшний день мы столкнулись с проблемой, когда мы применяем нормы Трудового кодекса к морякам. Например, согласно Трудового кодекса, человек не может работать более 11 часов в день, но по факту он работает 12-13 часов. Но мы не можем ставить ему переработку, так как по законодательству это не разрешается. И такие нюансы не очень хорошо отражаются на отношениях между работодателем и работником. Конвенции MLC хорошо подходит для моряков, он регулирует такие моменты как переработка и др. Как мне сообщили юристы, о ратификации этой конвенции говорили ранее, но Казахстан так и не принял ее. Мы, за то, чтобы ратифицировать данную конвенцию.

Также предлагаю поднять вопрос по международному морскому реестру.

Р. Адамова: поддерживаю Тимура Забиголлаевича по конвенции MLC, ратифицировать надо. Ранее АСиПМИ делала анализ. В том числе и по международной практике по составу экипажа, где было выявлено, что в морских странах, нет 100% укомплектации национальных кадров в экипажах. Все имеют иностранный элемент. Сейчас надо отрабатывать с МТиСЗН.

Спасибо всем за активное участие, заседание завершено.