

Протокол № 5  
Совещание Совета по квалификации морского транспорта  
от 31.03.2021 года

Присутствовали члены Совета КМТ: 9 чел.

Председатель, Президент АСиПМИ: Адамова Р.К.

**Повестка дня:**

Вопрос 1: По грантам МОН, выделяемых на подготовку морских специалистов.

Вопрос 2: Некоторые вопросы по системе образования и освидетельствованию КУТИ им.Есенова

Вопрос 3: О прохождении практики на судах сервисного флота, плавающих под Государственным флагом Республики Казахстан.

**Адамова Р.К.:**

Государственный образовательный заказ на подготовку кадров с высшим и (или) послевузовским образованием формируется на основе среднесрочного прогноза потребности в кадрах, представляемого Министерством труда и социальной защиты населения Республики Казахстан.

Местными исполнительными органами с 2017 года **выделяются** образовательные гранты на подготовку кадров с высшим и послевузовским образованием в соответствии с потребностью в специалистах по профилю подготовки. **По данным Минтруда** среднесрочная потребность в морских работниках **до 2026 года** составляет **341 человек**.

По итогам присуждения образовательного гранта **неосвоенными остались 90 мест**. Основной причиной не освоения является отсутствие желающих обучаться в морской отрасли.

МОН сообщает, что данный вопрос будет рассмотрен на заседании Республиканской комиссии по распределению образовательных грантов в разрезе групп образовательных программ на 2021 год.

Как будут распределяться гранты, в том числе: для компаний, для МУТЦ ЕКК и для ВУЗа? Надо определиться по размеру и количеству грантов и из каких расходов состоит грант? И по потребности в морских кадрах?

**Дүйсенбиев А.Ш.:**

КМА существует уже 9 лет, последние 8 лет регулярно отправляем кадетов на плавательную практику в различные компании как на Каспийском море, так и на международное плавание.

На протяжении 9 лет мы сотрудничаем с международным партнером - университетом из Нидерландов. Стоимость самого обучения очень дорогое.

Все эти 9 лет мы старались снижать участие международного партнера увеличивая казахстанское содержание. В настоящее время в КМА, штат преподавателей состоит полностью из граждан Казахстана. Это военные моряки, моряки торгового флота, имеющие опыт работы и международное образование.

Стоимость обучения на одного кадета выходило более 4 миллиона тенге. По самому оптимальному варианту, по нашей калькуляции сейчас грант на 1 кадета выходит около 2,5 миллиона тенге на обучение, плюс 1181000 тысяч тенге на

морскую практику: эта суточное содержание кадетов, их перелетов к месту прохождения практики, их стипендия (зар.плата) и т.д.

В компанию «Chevron Shipping» направляются 4 кадета КМА на полгода, и на остальные полгода другие 4 кадета. Ежемесячная зарплата от университета на каждого кадета составляет 500 долларов. Перелеты каждый год по-разному выходит, бывает через Сингапур, бывает через Дубай. также была посадка из Америки. Эти все расходы оплачивает ВУЗ КМА.

Мы считаем, что международный опыт - это самый главный момент, когда у кадетов загораются глаза, и они готовы работать максимально. Морская практика – это важный этап, все наши кадеты это понимают, после которого можно говорить о формировании будущего офицера моряка торгового мореплавания.

В этом году КМА запрашивает 30 грантов, желательная стоимость не менее 2,5 миллионов за 1 грант + морская практика = 1 181 000 тенге. Эта наша калькуляция, обоснованная на предыдущих 3-х годах. Это: визовая поддержка, перелеты, медицинская страховка, суточные и стипендия. Все это задокументировано.

**Шарапиев Т.З.:** Компания СОС имеет судно «Номад», но оно не конвенционное и не полностью соответствует всем тем требованиям, которые хотят учебные заведения, и они правы.

Касательно других судов, возможно кадеты будут проходить практику на судне «Каныш Сатпаев», тогда надо будет содержать судно только в целях плавательной практики: надо платить зарплату экипажу, будут расходы на топливо, т.е. в сумму 1 181 000 тенге компания никак не сможет уложиться. Также сумма расходов зависит от сроков практики.

Был pilotный проект, когда АУНГ использовал наше судно. АУНГ прислали своих студентов, которые проходили практику на производственной базе, где стоят плавучие гостиницы и некоторые другие суда в отстое. Данная практика всем понравилось. Есть такой вариант. Но, это не плавательная практика.

**Адамова Р.К:** Можно сделать несколько вариантов практики. Рассчитайте, сколько это будет стоить для вашей компании, с обоснованием и другими вариантами.

#### **Киор Ю.В.:**

МУТЦ ЕКК, как коммерческая организация, разработали цены - для коммерческих организаций и для вузов. Для вузов рассчитали за курс около 750 000 тенге, на 16 человек, это 56 часов, начальная подготовка. Курсы разные и расценки разные.

В прошлом году КМА проходила полностью программу в МУТЦ.

**Дүйсенбиев А.Ш.:** В прошлом году, КМА отправили 2 курса одновременно, это 3 и 4 курсы. Это оптимально и для МУТЦ и для нас по цене. Все студенты остались довольны качеством подготовки. После окончания пандемии, надеемся продолжить наше сотрудничество с МУТЦ. Для нас самое главное было не только пройти и получить сертификаты, а действительно получить навыки. Наши студенты, особенно 4 курс имеют опыт работы в Нидерландах и могут сравнивать. Они оценили, что качество ни в чем не уступала. Единственное, это язык, у нас все было на русском, в Нидерландах все на английском. Но, это на качество никак не влияет. КМА настроен продолжать проходить подготовку в МУТЦ ЕКК.

**Киор Ю.В.:** Если говорить о цене, сумма, которую я озвучил, это за группу, 750 000 тенге. Если мы поставляем полную группу из 16 человек, то за 1 человека 50 тысяч примерно получается. Если сравнить с Нидерландами, то это примерно 10% из той цены, которая там. Для университетов у нас очень низкие цены.

На прошлой неделе МУТЦ провел курс на 5 человек для компании СОС. Это был не полный курс, можно назвать как «рефреш», с продлением, он был укороченный. Все остались довольными, но единственная проблема, что нужно сформировывать группы, чтобы цена была ниже. В прошлом году компании не проходили. Из университетов был только КМА.

**Лемищенко П.А.:** Курсы для моряков проходим по необходимости, то есть по истечению сроков сертификатов. В апреле планировали прохождение курсов по обслуживанию вертолетных площадок. Сколько курсов будем проходить - статистики нет, но по необходимости можем пересмотреть.

Насчет прохождения практики на судах NCOC, на проекте Караган, по нашей калькуляции, стоимость практики выходит около 800 000 тенге на одного человека, за один месяц. Если взять на 4 месяца, то прибавляется по 200000 тенге за месяц, это питание, нахождение на судне, мин.заработка плата. В итоге может выйти около 1 400 000 тенге за 4 месяца на 1 практиканта, с учетом курсов: по вертолетной площадке, сероводород, Аджип паспорт, и это с учетом того, что у них будут уже сертификаты НБЖС, а если у моряков нет НБЖС, то прибавляем еще курсы BOSIET.

Касательно потребности в морских специалистах я считаю, что это трудно предположить, так, как все зависит от контрактов, которые будут. И рассчитать потребность, тем более на 5 лет, будет сложно.

**Адамова Р.К.:** Данный вопрос серьезный, он имеет определенные нюансы и несколько направлений. В потребности в иностранных специалистах мы полностью не избавимся, это мы все понимаем и практикой доказано. Но сколько будем готовить своих кадров надо знать.

По каждому судну надо приблизительно посмотреть на ближайшие 3-5 лет по кадрам. Сколько иностранцев, сколько казахстанцев, есть ли перспектива продвижения у казахстанских специалистов? Чтобы сделать прогноз на 5 лет, надо сделать анализ рынка.

Если поголовно по судам считать, то мы знаем, сколько человек требуется на каждое судно, с учетом вахтового метода работы. Но, нет той гарантии, что все суда компании РК будут работать в проекте.

Предлагаю сделать несколько вариантов прогноза: оптимистичный, реалистичный и пессимистичный. Если, основываясь на предыдущих годах, исходя из этого и ВУЗы могут сориентироваться.

**Адамова Р.К.:** Необходимо получить в Министерстве энергетики прогнозы и планы на будущее. АСиПМИ аккредитована МЭ и является членом экспертного совета, запросим данные. Механизм определения грантов по морской отрасли и распределения их среди ВУЗов не доработан.

**Киор Ю.В.:** По вопросу оффшорных курсов для студентов, МУТЦ готов сделать минимальную оплату по себестоимости.

**Лемищенко П.А.:** Правильно ли я понимаю, что можно сделать какие-то послабления в ценовой политике для практикантов? А можно будет увидеть эти цифры? У вас это будет зависеть от состава группы? Наверное, это можно будет

организовать группами, потому что у всех студентов в одновременно идет практика.

**Киор Ю.В.:** Есть цены для университетов и для практикантов. Себестоимость курсов небольшие. Тоже самое можем сделать по оффшорным курсам. Например, вы подаете заявку по конкретному курсу, будет создана соответствующая Программа, сделаем минимальную по затратам. Если вы будете делать группу, нам легче будет по расходам: на оплату инструктора, оборудования для группы, а когда по одному приходят, то получается дороже для одного, где надо задействовать и оборудование, и инструктора, и т.д.

Если мы говорим сейчас говорим об определённой стоимости гранта, которую государство должно выделять на развитие студентов, тогда часть этого гранта пойдет на наши программы курсов. Давайте мы в эту часть вложим в стоимость пакета для оффшоров. Все выпускники, должны работать в Казахстане, а это в основном нефтяные проекты. Поэтому практически для всех этих студентов нужно будет делать оффшорные курсы. Тогда компаниям не нужно уже будет тратить время на подготовку студентов.

**Лемищенко П.А.:** все эти подготовительные курсы занимают определенное время, но надо учитывать нынешнюю ситуацию: карантинные меры компаний и карантинные меры заказчика - 14 дней карантина.

**Киор Ю.В.:** компаниям сэкономит время в части обучения студентов.

Для студентов все эти дополнительные курсы дают базовые знания ПДНВ - все опасности, оценки риска и т.д. куда бы студенты не поехали - уже будут знать, и иметь эти знания.

**Дуйсенбиев А.Ш.:** Если это действительно будет учитываться в гранте, и именно будут учитываться наши казахстанские сертификаты и прохождения в Казахстане — это будет удешевлять процесс однозначно!

**Адамова Р.К.:** Павел Александрович, отмечу, что у МУТЦа все-таки гибкая политика.

Важный момент, если будет пополняемость курсов, то всех всё устроит. В этом должна быть заинтересованность всех.

**Киор Ю.В.:** Для развития морской индустрия РК, и привлечения местного контингента, нашу молодежь, я - за. Единственное, что я не смогу сделать это - курсы бесплатными, безвозмездными, так как мы все-таки коммерческая организация, и нам также нужно платить за всё, в том числе и заработную плату....

**Адамова Р.К.:** по грантам МОН все понятно. Прошу подготовить обоснование по сумме грантов для подготовки к РБК (республиканской бюджетной комиссии).

2-ой вопрос: Некоторые вопросы по системе образования и освидетельствованию МА КУТИ им. Есенова КУТИ.

По системе морского образования РК, в целом уже неоднократно обсуждался этот вопрос. К сожалению, исследование по подготовке морских специалистов были не завершены.

Девятилетний опыт КМА КБТУ показал на практике, что система морского образования в КМА эффективна, желательно, чтобы она была внедрена и в МА КУТИ.

МА КУТИ «не спешит» с освидетельствованием на соответствие ПДНВ. Академия начала заниматься другими вопросами, например, по инвестициям МОНа.

Вопрос по инвестиционному проекту МОН, касательно увеличения уставного капитала Каспийского университета технологии и инжиниринга имени Ш.Есенова, с целью реализации проекта «Создание научно-образовательного центра Прикаспийских государств на основе модернизации и трансформации Морской академии, а также с перечнем оборудования для проекта «Центр академического превосходства» на базе КГУТИ имени Ш.Есенова, для создания лаборатории по направлению морская техника и технологии.

В настоящее время в Казахстане имеется пока только один МУТЦ ЕКК, который соответствует международным стандартам ПДНВ, т.е. обязательным международным требованиям ММО и естественно национальным требованиям.

О никаком нормальном высшем прикладном образовании в МА КУТИ речь не идёт, всё планируемое оборудование предназначено для прохождения дополнительных курсов (в МУТЦе), которые обычно занимают от 1-й до 4-х недель, в редких случаях чуть больше.

Для прохождения этих доп.курсов нужно иметь базовое высшее образование и ВУЗ должен быть обязательно аккредитован на соответствие ПДНВ признанной организацией РМРС, определенной уполномоченным органом Морской Администрацией РК. Учебные дипломы должны быть признаны ММО, а также и Профессиональный диплом, выданный МАП, после окончания доп.курсов, должен соответствовать ПДНВ. Мнение Ассоциации в том, что МОН имеет не совсем правильное представление о системе подготовки моряков, или был введен в заблуждение. Соответственно данный Инвестиционный проект МОН в представленном виде, нецелесообразен. Если же создание МУТЦ и есть конечное намерение, то и задачи должны быть определены совсем другие.

Сегодня будет заседание в 15:00 по времени г.Актау, где мы будем говорить об этом. И параллельно планируем направить письмо в МОН Министру Айтмагамбетову и копию министру МИИР Атамкулову, касательно нарушения законодательства, в том числе:

- Закона РК «О торговом мореплавании», это ст. 4 п.3, где определен порядок освидетельствования организации образования и МУТЦов и требования к ним.
- ППРК от 11 декабря 2008 года №1167 о присоединении поправкам приложению международной морской организации.
- приказа МИИРа № 663 от 28 мая 2015 года по освидетельствованию организации образования признанной РМРС уполномоченным органом Комитета транспорта МИИР осуществляющей подготовку специалистов морского транспорта.
- приказа № 325 от 2017 года о реализации экспериментальных образовательных программ на базе высших учебных заведений и тд.

Ранее от МОН от 12 марта 2018 года и от МИИРа от 19 июля 2018 года были направлены ВУЗам КБТУ и КУТИ, и МУТЦу поручения о необходимости прохождения освидетельствования признанной в организации РМРС. Согласно поручения КМА КБТУ и МУТЦ – прошли аккредитацию, кроме КУТИ, который до сих пор не соответствует ПДНВ.

В связи с тем, что МА КУТИ не соответствует ПДНВ, по окончанию ВУЗа студенты- выпускники не смогут занимать должность вахтенного помощника на судне. Компании берут выпускников КУТИ, только на должность матроса с дополнительной проф.подготовкой.

В МОНе отсутствует механизм взаимодействия с судоходными компаниями и МУТЦ.

Это влияет на прохождения студентами плавательной практики на Каспий.

Ознакомившись с инвестиционным проектом и со списком оборудования АСиПМИ пришла к выводу, что КУТИ планирует закупить симуляторы типа Transas, учебно тренировочную станцию по борьбе за живучесть и мастерская, которые будут закупаться в Уральском заводе «Зенит» (примитивные конструкции из морских контейнеров), но не имея подготовительного инструкторского персонала не смогут их содержать.

Ассоциация считает, что в данном инвестиционном проекте идет подмена понятий вместо заявленных "цифровизации", "инноваций" и "повышения исследовательского потенциала" идет речь, о простом освоении денежных средств. Отсутствует система оценки и учета рисков.

АСиПМИ считает, что **наиболее целесообразным было бы инвестирование бюджетных средств** 3 млрд 200 млн тенге в Есеновский университет **только по факту аккредитации РМРС**, согласно Приказа МИИР РК от 28.05.2015 года № 663.

АСиПМИ также обращала ваше внимание на важнейший вопрос по распределению государственных грантов учебным заведениям осуществляющих подготовку морских специалистов и вынуждена повторить, что **ВУЗ не прошедший освидетельствование на соответствие ПДНВ - не может осуществлять подготовку морских кадров.**

**Киор Ю.В.:** МА КУТИ предлагают проект на постройку МУТЦ, где будет бассейн и тд. И сумму 1 млрд 967 тыс.тг или это около 4 млн долларов, но это не окупиться и за 10 лет.

У меня предложения в таком формате: выделите МУТЦ ЕКК 1,5 миллиона долларов и в течение 10 лет МУТЦ ЕКК **готов** проводить для студентов КУТИ и других ВУЗов все эти программы, бесплатно. Это гораздо меньше будет стоить денег, это можно хоть завтра начать эту программу. В трех центрах МУТЦ в: Актау, Атырау, Баутино, уже стоит готовое оборудование, для всех этих курсов. Если КУТИ не могут аккредитоваться при РМРС, то такие аккредитации как АПИТО, им никогда не пройти. Это просто будет вечный проект, который не осуществится.

**Шарапиев Т.З.:** Я согласен с Юрий Васильевичем, дело не в том, что конкуренция не конкуренция. Дело в том, что такие курсы требуют постоянного поддержания, не только оборудования контейнеров, бассейнов и тд, но и человеческого актива, которых нужно содержать и они должны быть квалифицированными, чего у них нет. Для того, чтобы такой план осуществить нужно в КУТИ был план внедрения, план закупок, план эксплуатации и тд. Тут нужен более детальный, а не так, что мы построим «город-сад». Вот так они говорят. То есть должно быть конкретное четкое описанное действие по шагу. Такого плана нет.

**Дүйсенбиев А.Ш.:** Абсолютно согласен, все эти позиции поддерживаю. И почему мы сейчас в морской индустрии должны идти по такому пути, когда привезут эти контейнеры, распакуют и потом будут как говорится только подкрашивать, а они будут изнутри ржаветь.

Читая обоснование по инвестиционному проекту, вижу, что взяты и стратегия Елбасы, и «моновские» документы, цифровизация, инновация, это отлично, но это не имеет никакого отношения к ним. Считаю необходимо отправить в первую очередь преподавателей и инструкторов на обучение в соответствии с ПДНВ.

**Адамова Р.К.:** По 3-ему вопросу. О прохождении практики на судах сервисного флота, плавающих под Государственным флагом Республики Казахстан.

Суда не приспособлены для прохождения плав. практики, поэтому если практикантов берут на судно, значит компания должна им обеспечить условие такие же, как членам судового экипажа. Можно взять 1-2 студентов, прошедших соответствующие курсы, но это под ответственность капитана судна, который должен дать им определенные знания. Судно, это производственный объект, а не учебное судно.

**Кайнаров Е.А.:** Любое судно, где проходит практиканты, это в любом случае производственный объект. Так как у нас нету учебного судна, других вариантов нет, то мы должны использовать суда, которые есть.

Мы тогда будем требовать активной национализации флота, за то, чтобы практика была, но нужен поэтапный план от Морской Администрации.

**Шарапиев Т.З.:** У меня очень серьёзный вопрос, хотят внедрить пункт в ЗРК о торговом мореплавании, что при принятии на работу одного иностранца, судоходная компания обязана взять на борт бесплатно за свой счет двух практикантов? Это нонсенс. Такого нет в мире! Казахстан будет первопроходцем в этом деле. То есть это будет такое негативное действие. Такой принцип нельзя применять. Тогда мы допустим клиенту скажем, вот у нас 5 иностранцев, и мы должны 10 практикантов взять, а кто за это будет платить? И мест нет на судах.

**Адамова Р.К.:** Если будет это норма закона, то она будет противоречить международным стандартам ММО. Надеемся, что Морская Администрация РК нет допустит такого нарушения международных требований и гнорм.

**Жагпаров Ж.Б.:** Раиса Касымовна, вы же сами говорили, когда писали исследование, что такая практика есть в Великобритании.

**Адамова Р.К.:** Жаслан, не путайте, Вы не поняли. В Великобритании имеется морской кластерный механизм, т.е. взаимодействия. Это большая разница. А у нас такого нет. И у них есть такая практика. Но у них нет такой нормы в законодательстве, как у нас - статья 25 ЗТМ, где идет замена иностранцев.

Практика показала, что Казахстан не может работать без иностранных специалистов.

**Кайнаров Е.А.:** Эта была создана такая система и были, так скажем, условия благоприятные для судовладельцев. Теперь нужно сначала выстроить «систему» в РК, а не просто рубить шашкой. Я понимаю, морская администрация хочет пойти легким путем, одним выстрелом убить двух зайцев: увеличить национализацию и пристроить практикантов. Но считаю, что это неправильный путь.

**Адамова Р.К.:** Уважаемы коллеги все вопросы повестки дня обсудили, спасибо за участие.

Председатель Совета КМТ,  
Президент АСиПМИ

Р.К.Адамова