

ПРОТОКОЛ обсуждения вопросов по квалификациям морского транспорта

28 июля 2020 г., 11⁰⁰ – 12²⁰ ч., дистанционно

Присутствовали: Лавриненко Ю.И., Адамова Р.К., Ковтуненко Д.Н., Ногайбаева А.Ш.,
Кубейсинов М.К., Исабеков М.У., Стацурина Ю.А., Жагпаров Ж.Б.

Повестка: 1. Модель подготовки бакалавров по специальностям морского транспорта в КБТУ.
Ковтуненко Дмитрий Николаевич, декан морской академии КБТУ.

Заслушали и обсудили:

Ковтуненко Д.Н. Морская академия в КБТУ открыта в 2012 г. с участием партнеров из Нидерландов с продолжительными морскими традициями, морской университет Нидерландов один из активных участников Болонской конвенции, имеет передовой опыт в образовании и проведении тренингов для морских специалистов. Академия активно сотрудничает с морскими специалистами Султаната Оман. В судоходной компании «Omanship» более 50 судов, в которой самые большие балкера (перевозка грузов насыпью, навалом). Оману в течение 15-18 лет удалось восстановить морскую индустрию, поставить процесс сертификации, образования и создать систему, соответствующую международным стандартам. В 2016 г. Оман успешно прошел аудит европейской организации по безопасности в мореплавании – EMSA, стандарты которой выше, строже, чем ИМО с «Белым списком». Все это предстоит внедрять в РК.

За последние 8 лет мы тоже достигли положительных результатов. В Омане сложная система государственного управления, не позволяющая гибко вносить изменения в законодательство. У них получилось внедрить стандарты, получить доступ к ИМО и пройти аудит EMSA. Наша ситуация осложнилась принятием манильских поправок ПДНВ. Вступление в «Белый список» теперь не может быть предварительным. Оман в 2008 г. был добавлен в «Белый список» по старым условиям Конвенции ПДНВ (1995 г.) на основе предварительного включения. У них было несколько лет для внедрения стандартов, именно, в сфере государственного регулирования, системе образования, обучения (тренингов), системе аудита, сертификации. У нас, в РК этого времени нет, нам нужно подавать заявку на уровне полной готовности. Наши законодательные акты, правила и законы должны быть приведены в итоговой редакции к стандартам Конвенции ПДНВ, и внедрены в РК. Основной компонент условий - это система и процесс образования, обучения морских специалистов.

Почему выбран процесс образования сроком обучения 4 года? РК стал в 2010 г. членом Болонской конвенции с 3-х уровневим образованием (бакалавр, магистр, доктор).

В ЕС морское образование осваивается за 4 года, студенты получают полноправный бакалавриат, в который входит год практики для соответствия нормам конвенции ПДНВ. Для получения в дальнейшем профессионального диплома моряка – вахтенного помощника старшего механика или вахтенного помощника капитана, для нелимитированных судов (судов оснащенных двигательной установкой мощностью 750 кВт или более; судов валовой вместимостью 500 или более) требуется целый год практики - 360 дней для судоводителей, для судомехаников - 180 морских дней и 180 дней замещенный режим (работа на предприятии судостроительной или судоремонтной отраслей и т.п.). В замещенном режиме выполняются задания, аналогичные исполнению на борту корабля. Порядок утверждается министерством, морской администрацией.

При организации 4-х годичного бакалавриата у нас такие базы отсутствовали. В Уральске сейчас для этого возникают будущие возможности. В нашей модели для судомехаников мы установили практику 360 дней. За 3 года студенты осваивают теоретические блоки и тренинги на эксплуатационном (позиции А-II/1, А-III/1, навыки, знания, компетенции для уровней помощника капитана или помощника старшего механика) и управленческом уровне (А-II/2, А-III/2) Конвенции. Эксплуатационный уровень может быть реализован на уровне колледжа, и осваивать его можно за 3 года. Он включает - прибрежное плавание, портовые операции, буксиры, лимитированные дипломы для судомехаников и капитанов (до 3 тыс. т, до 750 кВт). За 3 года профессиональное образование завершается в Европе. В дальнейшем этим выпускникам требуется стаж. Существует карьерная лестница выпускников, которая создается в соответствии с Конвенцией. Существует много форматов, Конвенция не закрепляет эти форматы. Она не регламентирует как государство или морская администрация должны строить карьерную

лестницу. Это делается морской администрацией с учетом требований Конвенции. Требования очень простые и закреплены в таблицах. Если это лимитированный диплом, то все детально прописано. На основании этих требований можно создать карьерную лестницу. Есть вариант карьерной лестницы для Казахстана (таблица Excel), составленный Ковтуненко Д.Н. и представленный неоднократно в министерствах. Её можно использовать как исходную позицию для создания карьерной таблицы, карьерного роста, уровней образования в Казахстане.

Мы выбрали 4-х годичный бакалавриат, хотя профессиональное образование мы могли закрыть за 3 года. Но мы считаем, что наделив наших выпускников навыками и компетенциями управленческого уровня Конвенции, позволяем им сэкономить время в росте их карьеры.

Например, наши первые выпускники (2016 г.) после работы более 3 лет в 2019 г. в Султанате Оман сдали экзамены перед комиссией и получили диплом старшего помощника капитана. В морской индустрии интересен чистый стаж – чистое время приписки на судне, сколько наработано количество морских дней. Согласно Конвенции, если во время обучения студент закрывает эксплуатационный и управленческий уровни Конвенции, имеет теоретическую базу, он готов к подаче документов в морскую администрацию. Далее нужен только теоретический курс повышения квалификации «Shipmanagement» от 4 до 8 недель – финансы, управление человеческими ресурсами, управление судоходной компанией и др., чтобы обратиться в морскую администрацию (например, Оман) с заявлением о получении профессионального диплома на управленческом уровне. Это значит, что специалист имеет теоретическую базу (диплом бакалавра со списком предметов). Морская администрация Омана признала дипломы бакалавров Морской академии КБТУ, что позволяет выпускникам в дальнейшем получать дипломы старшего помощника второго механика, старшего механика и капитана без дополнительных требований. Специалист (выпускник) подтверждает свой чистый морской стаж, который должен быть не менее 12 месяцев выработки в море, что составляет 2-3 года общего времени. Все стараются наработать от 12 до 24 месяцев перед тем, как подать документы на управленческий уровень для получения профессионального диплома. Судоходные компании проявляют доверие к специалистам не ранее, чем 2-4 года выслуги на море. Если это старший помощник капитана на большом судне, в его компетенцию входит погрузка судна. Это остойчивость кораблей, динамическая, статическая нагрузки, управление всеми системами безопасности. Это тот, человек, который в отсутствии или несчастного случая с капитаном принимает управление на себя. И у капитана, и у старпома диплом одного уровня. Разница только в практических навыках, который освоил капитан за годы своей службы, но не в дипломе. Старпом – это следующий человек после капитана, который может исполнять функции капитана.

Поэтому мы создавали такую модель образования, которая дает возможность нашим выпускникам получать профессиональный диплом управленческого уровня без дополнительных трудностей, передавая свой опыт и знания, как это делается во многих странах.

В европейских странах по инженерным направлениям бакалавриат обычно 4-хгодичный, теоретический бакалавриат можно получить и за 3 года.

В модели обучения КБТУ 1 курс полностью теоретический с первыми практическими элементами. После 1 семестра студенты проходят практику 4 недели в Нидерландах. В настоящее время у нас пока отсутствует учебно-тренировочное судно. В Нидерландах студенты проходят международное медицинское обследование для моряков, которое пока в РК не проводится, т.к. Казахстан не стал официальным членом «Белого списка». Также студенты в Нидерландах получают морской паспорт, который позволяет проходить практику студентам во всех судоходных компаниях мира. Паспорт моряка из Нидерландов признается всеми государствами.

Также на 1 курсе студенты проходят тренинг НБЖС «Выживание на море» - базовое пожаротушение, навыки выживания на море, навыки оказания первой медицинской помощи. Тренинг обязателен для всех моряков. Пока Казахстан не стал членом «Белого списка» данный тренинг мы можем проходить на территории РК только в тренинг-центре УКК с альтернативной сертификацией. Например, в университете им. Макарова, с которым у них есть соглашение. УКК одобрили их тренинг-центр и могут выдавать свой сертификат, либо это Украина.

После практики студент для себя может решить вопрос о продолжении обучения, хочет стать в дальнейшем судоводителем либо судомехаником. Болонская система позволяет после завершения 1 курса морской образовательной программы, освоения 60 кредитов, без потери времени продолжить обучение по другому направлению с досдачей необходимых учебных предметов.

Размер образовательного гранта 635,8 тыс. тенге. Услуги международных партнеров мы оплачиваем в «твердой» валюте. В 2012 г. сумму гранта примерно составляла 4 тыс. долларов, в настоящее время (2020) эта сумма составляет чуть более 1,5 тыс. долларов. Почти в 3 раза упала покупательная способность грантовых средств. Цены на услуги партнера – Морского университета в Нидерландах для КБТУ не повышались с 2012 г. Нидерландский университет также заинтересован построить в РК систему передачи навыков для морских специалистов.

Морская академия КБТУ в этом году вышла на уровень самообеспечения своими преподавателями. За прошедшие 8 лет мы смогли найти, обучить, передать опыт нашим сотрудникам. Это бывшие сотрудники ВМС РК и специалисты, прошедшие обучение в Омане, судоходных компаний, работающих на территории РК. В штате 8 казахстанских сотрудников.

Лавриненко Ю.И. Если студент пожелает уйти после 1 курса, он без потерь переходит в морской институт или любой другой? Куда он может поступить в Казахстане?

Ковтуненко Д.Н. Все вузы РК в настоящее время получили задание от МОН перевести свои кредиты в ECTS (Европейская система перевода и накопления баллов), что упрощает переходы студентов из вуза в вуз. Различие казахстанского кредита и ECTS. Один казахстанский кредит – это 15 часов контактного обучения преподавателем студентов в аудитории. Кредит ECTS не зафиксирован в часах, но считается от 28 до 30 ч. В кредит ECTS входит контактное обучение, самостоятельная, домашняя работа, тестирование, - это дает свободу в технологии обучения и другую структуру обучения, без обязательной регламентации контактных часов.

В сопоставлении с уровнем магистратуры в IMO есть специальные курсы – 6.09 «Дидактические курсы для тренеров», продолжительность которых от 10 до 20 дней, 3-4 недели для морских специалистов; модельные курсы экзаменаторов 6.10 и 3.12, и наставников с использованием симуляторов. IMO считает, что у морских специалистов, не всегда хватает дидактических и педагогических навыков.

Мы выстроили нашу модель 4-х годичного обучения под 240 кредитов, включив туда все блоки дисциплин (ООД, БД) и профессиональную практику. Практика в море общей длительностью 1 год тоже должна по курсам просчитываться кредитами: 52 недели по 40 часов в неделю. Модель обучения КБТУ выстроена под 240 ECTS.

1 курс – в основном общеобразовательные дисциплины (ООД): физика, химия, английский язык, ИТ, введение в морские предметы, кораблестроение, морское право, управление проектами. Второй семестр, после того как студенты делают выбор на судомеханику или судовождение после первой практики. Первая практика (4 недели, НБЖС, морской паспорт, медосмотр) – это гибкий компонент. Мы готовимся его проводить и в Казахстане, переместить на окончание 1 курса или оставить в середине. Для нас, этот инструмент дать возможность посмотреть студентам на их будущую профессию, поэтому мы его проводим после 1 семестра. После выбора студентов по итогам первой практики специализаций – судовождение или судомеханик, мы разделяем группы. Студенты продолжают обучение базовых дисциплин эксплуатационного уровня Конвенции. Для нас важно закрыть весь эксплуатационный уровень Конвенции, за первые 2 года, перед практикой в море, чтобы студенты были подготовлены к прохождению практического элемента образования. Знания, навыки, компетенции, указанные в таблицах А-II/1, А-III/1 студенты осваивают за 2 года теоретического обучения.

После этого они уходят на практику, затем дорабатывают свои умения на управленческом уровне. Поэтому наш 2 курс – это оставшиеся ООД-предметы и, в основном, профессиональные дисциплины, и тренинги на симуляторах, по управлению судами, управлению машинным отсеком. По окончании 2-х лет мы проводим экзамены перед тем, как студенты идут на практику, чтобы оценить фактически, закрепили ли они тот необходимый эксплуатационный уровень Конвенции.

Весь 3 курс – производственная практика. Студентов меняем между компаниями. Кто-то из студентов остается в Казахстане, кого-то направляем за рубеж. В январе, начале февраля мы совершаем рокировку между студентами: в зарубежье - на танкера, балкера компаний «Chevron Shipping», «COSCO»; в РК – «КазМорТрансФлот», «Caspian Offshore Construction», «Topaz Marine». Во время практики студенты ведут «Тренировочный дневник» - это одно из требований Конвенции. Все требования по практическим навыкам, элементам таблиц Конвенции должны быть отражены в тренировочном дневнике. Студенты с дневником ходят по департаментам на корабле. Капитан, старпом, инженеры подписывают выполненные задания в дневнике. Есть проектная работа. В итоге за весь 3 курс студенты должны закрыть весь тренировочный дневник,

и закрыть 360 морских дней. Один месяц (4 недели в Нидерландах) у них имеется с 1 курса, остальные 11 месяцев мы дорабатываем на 3 курсе.

На 4 курсе, по возвращению с мест практик, к концу августа студенты полностью готовы и начинают обучение на управленческом теоретическом уровне Конвенции, и проходят например, такие предметы как : остойчивость кораблей на управленческом уровне, это предмет для старпомов и капитанов по задачам – как происходит докинг, что делать, если судно садится на мель, в судне создается брешь, как управлять этими процессами. После 6 недель обучения на 4 курсе студентов направляем на тренинги. Для получения профессионального диплома нужны различные короткие курсы. Это курсы согласно главе V и VI Конвенции, такие как, пожаротушение по расширенной программе, управление дежурными шлюпками, оказание медицинской помощи и медицинский уход и т.д.

Лавриненко Ю.И. По окончании 4 лет вы выпускаете морского специалиста?

Ковтуненко Д.Н. Да, по итогам обучения выпускник является морским специалистом, который соответствует всем требованиям Конвенции.

Лавриненко Ю.И. Какую он имеет профессиональную квалификацию?

Ковтуненко Д.Н. Профессиональная квалификация выпускников бакалавр судовождения или бакалавр судомеханики. Два направления подготовки содержит образовательная программа – инженер-судомеханик и инженер-судоводитель.

Лавриненко Ю.И. Выпускник, получив степень бакалавра судовождения или бакалавра судомеханики, может получить профессиональную квалификацию помощника капитана и т.д.?

Ковтуненко Д.Н. Все выпускники имеют профессиональный диплом, соответствующий эксплуатационному уровню Конвенции. Все моряки начинают свою карьеру на эксплуатационном уровне. Далее, им требуется только морской стаж судоходной компании для получения следующего уровня – третий механик, второй механик, старпом и далее капитан.

Лавриненко Ю.И. Вы выпускаете уже специалиста либо по судовождению, либо по судомеханике – это то, что мы хотим и добиваемся. По существу вы реализуете программу специалитета.

Ковтуненко Д.Н. Мы не называем это специалитетом, аналогично 5-летнему обучению, подготовки специалистов.

Лавриненко Ю.И. Используя регламенты Болонской системы к бакалавриату, через 4 года обучения на выходе вы получаете специалиста по судовождению или по судомеханике, с выполнением необходимых требований Конвенции ПДНВ и государственного стандарта высшего образования РК. Все реализуется за 4 года.

Ковтуненко Д.Н. Да, у нас продолжительность семестров больше. Начинаем обучение в конце августа (20-е числа) и заканчиваем учебный процесс в середине июля. Использовали сроки европейской системы образования. Значительная разница с традиционным графиком учебного процесса в вузах. Семестры у нас длятся 15 - 16 недель, не считая экзаменационных периодов.

Традиционно в вузах – осенний семестр (сентябрь – декабрь, 4 месяца), весенний (январь – май, 5 месяцев). Каникулы – июнь, июль, август. Студенты Морской академии КБТУ учатся до середины июля, а в августе выходят на обучение. Отдыхают значительно меньше, чем студенты других вузов. Поэтому программу бакалавриата по морским специальностям мы проходим за 4 г.

Лавриненко Ю.И. Как у вас распределяется время контактного обучения, самостоятельной работы студентов, консультаций, зачетов и экзаменов?

Ковтуненко Д.Н. Все зависит от семестра и количества ECTS по предмету. Например, предмет «Управление судном» длится 4 ECTS, т.е. 120 ч. (4 × 30 ч). МОН РК требует, чтобы 30 % от 1 кредита должны быть контактные часы физического взаимодействия преподавателя со студентом. В международной практике такое ограничение не используется. Чем выше студент развивается, тем больше он имеет способностей заниматься самостоятельно. Значит, по указанному предмету 40 ч. контактные часы, обычно теория. Остальные часы у нас идут на симуляторе, практика – 40 ч. Эти часы тоже могут быть контактными, это можно регулировать в УМКД. Мы стремимся передать навыки студентам, которые им позволят анализировать, использовать критическое мышление, проводить анализ ситуации, и практическое применение освоенных умений. Модель обучения ступенчатая с усложнением. Вначале базовое обучение – «ведем их за руку», на 2 курсе больше отпускаем, на 3 курсе – практика в компаниях, на 4 курсе при их возвращении – мы ожидаем от студентов умения самостоятельного анализа, критического мышления с применением полученных знаний и умений.

Учебный план является нашей интеллектуальной собственностью. Каждый из предметов относится к таблице компетенций Конвенции и проверяется соответствующим методом. Ежегодно мы проводим аудит министерства транспорта и коммуникаций Омана, чтобы их морская администрация могла выдавать профессиональные дипломы нашим выпускникам. Пока данная процедура в Казахстане невозможна. У нас есть соглашение с министерством транспорта и коммуникаций Омана, и морским колледжем в Омане, что мы можем направлять к ним студентов для подготовки и прохождения экзаменов перед комиссией в министерстве Омана. Все, кто успешно проходят экзамены, получают профессиональные дипломы Султаната Оман. Это позволяет нашим выпускникам работать как в Каспийском море, так и за пределами Казахстана. Большая часть наших выпускников работают на судоходных и нефтегазовых компаниях в Казахстане, только малая часть - 4 выпускника работают в иностранных компаниях, или продолжают свой бизнес. Модель обучения Морской академии КБТУ подавалась в ИМО для вхождения РК в «Белый список»

Адамова Р.К. Модель обучения в КБТУ морских специалистов очень эффективна, соответствует международным требованиям. Ожидаем включения Казахстана в «Белый список» к началу 2021 года. Все документы направлены в ИМО.

Лавриненко Ю.И. Модель обучения Морской академии КБТУ представляет собой уникальную схему, которая вписывается в Болонский процесс и обеспечивает соответствие Конвенции ПДНВ. Самое важное, надо отметить, на выходе получаем бакалавра со специальной направленностью, специализацией судождения или судомеханика. По содержанию ваша последовательно выстроенная образовательная программа соответствует подготовке специалистов (специалитету), но срок обучения вы обеспечиваете 4 года, соответствующий бакалавриату. Специалитет, вписанный в Болонскую систему – уникальная модель. Нам важно вашу модель досконально разложить, понять сможем ли мы её тиражировать в других вузах и по другим инженерно-техническим специальностям. Или усилить существующую подготовку морских специалистов (5 лет, специалитет) с использованием вашего передового опыта, или переструктурировать специалитет в бакалавриат. Требуется детально изучить и оформить опыт России (университет им. Макарова и др.) и Украины в подготовке морских специалистов. Какой у них подход и результаты? Такие аргументы нам будут нужны и для других видов транспорта. Здесь есть опора – Конвенция ПДНВ. Все материалы необходимо конструктивно оформить в исследовательской работе для взаимодействия с МОН РК. Задачи по повышению суммы образовательного гранта, приобретения учебного судна остаются.

Адамова Р.К. Практика подтверждает, что все выпускники приняты на работу в компаниях и успешно работают.

Ковтуненко Д.Н. В Казахстане рядовым составом – матросами, боцманами, лимитированными дипломами, прибрежным плаванием, портовыми операциями, никто не занимается. Нам нужны не только бакалавры, но специалисты среднего уровня, которых можно обучить и выпустить за 2 или 3 года. У нас есть хорошие наработанные программы для мотористов, обучения лоцманов. Лоцманская служба отсутствует в Казахстане, но она нужна. Рядового состава у нас по факту нет.

Эти вопросы можно упорядочить и транслировать положительный опыт в другие учебные заведения с опорой на подкомитет по водному транспорту НПП или Координационный совет по научно-исследовательской, образовательной и инновационной деятельности в сфере транспорта и транспортной логистики. Возможно, необходима аккредитация образовательных программ отраслевыми объединениями, экспертами со стороны работодателей.

Сделать морское образование единым целым, системой. Начиная с рядового состава и до инженерного, управленческого. Наши устремления, чтобы получать профессиональные дипломы морских специалистов в Казахстане от нашей морской администрации после вступления в «Белый список» ИМО. Профессиональные дипломы морских специалистов имеют право выдавать только морские администрации.

Значимые части:

- партнеры морской университет Нидерландов и учреждения, учебные заведения Султаната Оман;
- ежегодный аудит министерства транспорта и коммуникаций Омана;
- основной компонент условий вхождения в «Белый список» - система образования морских специалистов;
- для получения профессионального диплома моряка требуется год практики;
- эксплуатационный и управленческий уровни Конвенции ПДНВ – основа требований к обучению;

- карьерная лестница выпускников, которая создается в соответствии с Конвенцией. Вариант карьерной лестницы для Казахстана (Excel);
- Морская администрация Омана признала дипломы бакалавров Морской академии КБТУ;
- 12 до 24 месяцев перед тем, как подать документы на получение профессионального диплома;
- судоходные компании проявляют доверие к специалистам не ранее, чем 2-4 года выслуги на море;
- после 1 семестра практика 4 недели в Нидерландах (практика, НБЖС, морской паспорт, медосмотр);
- после практики студент для себя может решить вопрос о выборе направления и продолжении обучения;
- размер образовательного гранта 635,8 тыс. тенге с 2012 г.;
- Морская академия КБТУ в этом году вышла на уровень самообеспечения своими преподавателями;
- по окончании 2-х лет экзамен для оценки фактического закрепления эксплуатационного уровня Конвенции;
- во время практики студенты ведут «Тренировочный дневник»;
- для получения профессионального диплома нужны различные короткие курсы (согласно главе V и VI Конвенции);
- по итогам обучения выпускник является морским специалистом и соответствует требованиям Конвенции;
- профессиональная квалификация выпускников бакалавр судовождения или бакалавр судомеханики;
- выпускник академии - специалист по судовождению или по судомеханике, с выполнением необходимых требований Конвенции ПДНВ и государственного стандарта высшего образования РК;
- продолжительность семестров в академии больше (с августа по июль);
- модель обучения ступенчатая с усложнением;
- учебный план является интеллектуальной собственностью. Каждый из предметов относится к таблице компетенций Конвенции и проверяется соответствующим методом;
- большая часть выпускников работают на судоходных и нефтегазовых компаниях в Казахстане;
- модель обучения Морской академии КБТУ подавалась в ИМО для вхождения РК в «Белый список»;
- уникальная схема, которая вписывается в Болонский процесс и обеспечивает соответствие Конвенции ПДНВ. На выходе бакалавр со специальной направленностью, специализацией судовождения или судомеханика;
- тиражировать модель в других вузах и по другим инженерно-техническим специальностям;
- усилить существующую подготовку морских специалистов (5 лет, специалитет) с использованием передового опыта или переформатировать специалитет в бакалавриат;
- детально изучить и оформить опыт России (университет им. Макарова и др.) и Украины;
- организовать в Казахстане обучение за 2 или 3 года рядового и среднего состава – матросов, боцманов, лимитированные дипломы, прибрежное плавание, портовые операции;
- есть наработанные программы обучения для мотористов, лоцманов;
- лоцманская служба отсутствует в Казахстане;
- опора на подкомитет по водному транспорту НПП или Координационный совет по научно-исследовательской, образовательной и инновационной деятельности в сфере транспорта и транспортной логистики;
- аккредитация образовательных программ отраслевыми объединениями, экспертами со стороны работодателей;
- морское образование целостная система образования от рядового состава и до инженерного, управленческого;
- профессиональные дипломы морских специалистов имеют право выдавать только морские администрации.

Предложения:

1. Изучить возможность тиражирования передового опыта Морской академии КБТУ в другие вузы по инженерно-техническим специальностям транспорта и транспортной логистики (*Адамова Р.К.*).
2. Изучить возможность усиления существующей подготовки морских специалистов (5 лет, специалитет) с использованием передового опыта Морской академии КБТУ, или переформатировать специалитет в бакалавриат (*Адамова Р.К.*).
3. Детально изучить и оформить опыт России (университет им. Макарова и др.) и Украины в подготовке морских специалистов. Включить в содержание исследовательской работы (*Адамова Р.К.*).
4. Сравнить и сопоставить карьерную лестницу морских специалистов с отраслевой рамкой квалификаций, профстандартами морского транспорта в целях практического использования (*Адамова Р.К., Исабеков М.У.*).
5. Разработать предложения по организации в Казахстане обучения за 2 или 3 года рядового и среднего состава: матросов, боцманов, мотористов, лоцманов и специалистов по лимитированным дипломам - прибрежное плавание, портовые операции и пр. (*Адамова Р.К.*);
6. Подготовить предложения по аккредитации образовательных программ отраслевыми объединениями, экспертами со стороны работодателей на основе международных отраслевых требований, рамок квалификаций и профстандартов (*Стацурина Ю.А.*).

Составил Исабеков М.У., 31 июля 2020 г.

Обобщенная структура образовательной программы подготовки морских специалистов КБТУ



Информационные материалы:

1. Образовательная программа «Судовождение» (реестр МОН РК) http://esuvo.platonus.kz/#/register/education_program/application/19075
2. Образовательная программа «Эксплуатация судовых энергетических установок» (реестр МОН РК) http://esuvo.platonus.kz/#/register/education_program/application/19474
3. Итоги обсуждения от 16.07.20 <http://kazlogistics.kz/upload/iblock/8c9/8c9f4efa5d11aba4b512d1f89ee817d8.pdf>
4. О присоединении к поправкам к приложению к Международной конвенции ПДНВ 1978 г. ППРК от 11.12.2008 г. № 1167 <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P080001167>
5. Международная конвенция о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) <http://docs.cntd.ru/document/901985669>
6. Руководство к Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) http://www.sur.ru/upload/files/STCW_guide_russian_file_35_4617.pdf