

Протокол Круглого стола от 28.10.2020 г. по теме: «Система подготовки морских специалистов в Республике Казахстан»

Уважаемые участники Круглого стола!

На Круглый стол отведено 1,5 часа, поэтому прошу всех соблюдать регламент, на выступление отведено по 5 минуты, согласно Программы. Все вопросы просим писать в чате, и после всех выступлений приступим к обсуждению заданных вопросов. Если на свой вопрос не получен ответ, то направить его в письменном виде.

Модератор Адамова Р.К. - Президент АСиПМИ.

Повестка дня:

1. Вопрос по теме: «Система подготовки морских специалистов в РК».
(Рассматриваться будет по всем направлениям отраслей, связанных с морем).

- выступление участников круглого стола,
- вопросы и ответы и их обсуждение.

Целью Круглого стола: обсудить проблемы морской индустрии по подготовке морских профессиональных кадров; анализ текущей ситуации с выводами по основным проблемам, а также разработанные рекомендации и предложения заинтересованным министерствам и Правительству РК по рассматриваемому вопросу.

Присутствуют: представители 9-ти заинтересованных государственных органов, из них: Морская Администрация Казахстана - КТ МИИР, МОН, Главная транспортная прокуратура (ГТП), МТиСЗН и СЗН, МЭ, МЦРиАП, ВМС ВС МО, МЧС, Пограничная служба КНБ, а также два ВУЗа: Казахстанская морская академия КБТУ и Морская академия КУТИ им.Есенова, Морской учебный тренажерный центр ТОО «Ескерткыш Кызмет Казахстан» (далее-МУТЦ ЕКК), морские порты Актау и Курык и компании - предприниматели морской индустрии.

Приглашенные:

НПП «Атамекен», Союз транспортников Казахстана «Казлогистикс» и АПМТ (Ассоциация предпринимателей морского транспорта).

Слово для приветствия предоставляется - Главе Морской Администрации Казахстана - Председателю Комитета транспорта МИИР РК - **Гилимову Самату Куанышевичу.**

Гилимову С.К: Уважаемые участники заседания! В настоящее время отрасль морского транспорта динамично развивается. Пропускная способность портов Актау и Курык доведена до 27 млн.тонн. Растут объемы контейнерных и паромных перевозок. Отмечается достижение рекордного объема по перевозке на судах автотранспортных средств, через порт Курык с начала года прошло порядка 12 тыс.единиц «колесной техники».

Также на сегодняшний день прорабатывается вопрос открытия новых морских линий с портами Ирана, России и Туркменистана. В рамках государственной программы «Нурлы Жол» до 2025 года в сфере морского транспорта планируется наращивание отечественного торгового флота за счет приобретения 2 паромов и 3 контейнеровозов, а также порядка 14 судов вспомогательного флота.

В целях предоставления возможности получения отечественными судоходными компаниями налоговых преференций при строительстве либо приобретении судов планируется включение отрасли морской индустрии в перечень инвестиционных приоритетных проектов.

Также проводится работа по созданию на базе порта Актау «контейнерного хаба». Прогнозный объем контейнерного потока к 2025 году составит порядка 135 тыс. единиц.

В 2017 году мы совместно с отраслевыми ассоциациями успешно прошли аудит Международной морской организации (ИМО). Развитие отрасли морского транспорта невозможно без квалифицированных кадров. На сегодняшний день в составе отечественного морского флота работают порядка 1,5 тысячи моряков. За последние 10 лет доля казахстанских

граждан в командном составе экипажей судов выросла на 20%, рядовой состав экипажа почти полностью заменен на граждан РК.

В рамках вхождения Казахстана в «Белый список» ИМО совместно с отраслевыми ассоциациями и учебными заведениями проведена кропотливая работа, в ходе которой основные положения Международной конвенции «ПДНВ» имплементированы в национальное законодательство.

В частности, с учетом предложений отраслевых ассоциаций внесены соответствующие изменения в законы «О торговом мореплавании» и «Об образовании», утверждены 7 подзаконных актов это: порядок дипломирования моряков, правила медицинского осмотра членов экипажей судов, перечень и формы свидетельств подготовки специалистов морского транспорта, требования минимального состава экипажа судна, типовые учебные программы в сфере морского транспорта, порядок определения уполномоченной организации по освидетельствованию учебных организаций и морских учебно-тренажерных центров, правила освидетельствования ВУЗов и МУТЦов.

По результатам проведенной работы в ИМО внесена заявка на вхождение Казахстана в «Белый список». На сегодняшний день ведется работа по приведению некоторых нормативных правовых актов в соответствие с рекомендациями экспертов ИМО, рассматривающих заявку, в ходе которой учтены также и предложения отраслевых ассоциаций. В мае следующего года надеемся вынести данный вопрос на рассмотрение Комитета по безопасности мореплавания ИМО.

Следующим этапом будет заключение с прикаспийскими государствами межведомственных Соглашений по взаимному признанию профессиональных дипломов.

В настоящее время подготовка моряков осуществляется в двух ВУЗах: КБТУ и КУТИ им. Ш. Есенова, в которых обучается 286 студентов.

В целях приведения качества казахстанского морского образования в соответствие с международными стандартами разработана и по согласованию с МОН утвержден порядок освидетельствования учебных организаций.

На сегодняшний день указанное освидетельствование прошли КМА КБТУ и МУТЦ «ЕКК». При этом рекомендуем данному МУТЦу не останавливаться на достигнутом и наряду с подготовкой (переподготовкой) моряков, акцентировать внимание и на расширение наименований курсов по подготовке моряков.

Учитывая пандемию коронавирусной инфекции Комитет транспорта своевременно обеспечиваем плавательный состав всеми необходимыми документами. Также одной из главных в настоящее время задач является организация полноценной плавательной практики для морских курсантов. В рамках ее решения нам, совместно с уполномоченным органом в сфере образования, судоходными компаниями, учебными заведениями, НПП, отраслевыми ассоциациями необходимо выработать приемлемый механизм прохождения плавпрактики. В целом хочу поблагодарить АСиПМИ за организацию данного мероприятия. Надеюсь, что по итогам Круглого стола будут приняты конструктивные рекомендации по улучшению системы подготовки моряков. Благодарю за внимание!

Слово для приветствия предоставляется - Советнику юстиции, Начальнику управления по защите общественных интересов Главной транспортной прокуратуры РК **Магауну Данияру Калыбековичу**.

Магаун Д.К.: Уважаемая Раиса Касымовна, уважаемые участники Круглого стола!

С развитием отечественного морского транспорта растет потребность и на квалифицированных кадрах. Один из важнейших факторов безопасности мореплавания это компетентность судовых экипажей. Поэтому Республика Казахстан, а также международные организации уделяют особое внимание подготовке моряков. В Казахстане 4 учебных заведения занимались подготовкой специалистов для водного транспорта. Однако, не все учебные заведения соответствуют требованиям международных конвенций. Проблема отсутствия морских специалистов требует принятия решения на государственном уровне. Уже в 2025 году ожидается рост транспортного потока через Казахстан почти в два раза. А это требует исполнение всех международных требований и обязательств, принятых Казахстаном.

Морской флот является одним из инструментов экономической и стратегической внешней политики и государства. Полагаю, что сегодняшняя встреча с участием ведущих экспертов придаст новый импульс в развитии системы образования по морским специальностям. В завершении хотелось бы поблагодарить АСиПМИ за организацию столь важного мероприятия и пожелать всем участникам Круглого стола плодотворной работы. Спасибо за внимание.

Адамова Р.К.: Актуальность реализации исследования по системе подготовке морских специалистов - соответствовать нормам ЗРК «О торговом мореплавании» (ст.25), подготовить высококвалифицированных морских казахстанских специалистов, в т.ч. командного состава экипажа морского судна, плавающего под Государственным флагом РК., с заменой иностранных специалистов. По итогам исследования разработаны предложения и рекомендации для развития и совершенствования системы кадрового обеспечения потребностей морской индустрии страны, с учетом международного опыта. Выработанные рекомендации были заранее направлены компаниям, в соответствии с техническим заданием и опубликованы на сайте «Казлогистикс».

Проведен ретроспективный обзор развития морской индустрии Республики Казахстан. Проведены анализы: текущей ситуации морской индустрии РК и статистический по количеству зарегистрированных судов в Государственном судовом реестре РК и по количеству подготовленных морских кадров компаниями, ВУЗами и МУТЦами. Рассмотрен международный опыт передовых морских стран: Нидерландов, Великобритании, Австралии, Канады и Ирландии, по международной системе подготовки морских специалистов (лучшие практики). При исследовании выявлено проблемы, их причины и рекомендации по их решению.

Проблем много, но остановлюсь на основных, которыми являются следующие:

1) казахстанская система морского образования не соответствует международным требованиям Конвенции ПДНВ.

Проведен анализ уникальной (трехуровневой) системы образования КМА КБТУ необходимой для совершенствования подготовки высококвалифицированных специалистов с признанным международным дипломом, с учетом Болонской конвенции (4-е года обучения, предполагает признание дипломов и возможное продолжение обучения в любом из зарубежных учебных заведений, с выходом бакалавриата), получившей высокую оценку судоводных компаний и подтверждения на практике по востребованности специалистов как выпускников, так и кадетов КМА КБТУ;

2) отсутствует кластерный подход по созданию казахстанской отраслевой системы подготовки морских специалистов.

Под «морским кластером» подразумевается - тесное сотрудничество Морской Администрации и всех направлений морской индустрии таких как: морские и речные порты, судостроение, морские поставщики, оффшорная активность, морской транспорт, морское образование (включая научное, исследовательское и инновационное направления), речной транспорт, морской спорт, промышленное рыболовство и военно-морские силы.

Подобная кластерная модель развития уже доказала свою эффективность в мире, например, в определении ежегодной потребности в морских специалистах от рядового до командного состава; о распределении образовательных государственных грантов, через представителей морского бизнеса-отраслевых ассоциаций с участием компаний.

3) отсутствует Стратегия по развитию системы морского образования, в соответствии с ПДНВ.

4) отсутствует самостоятельная государственная морская Академия, с соответствующим материально-техническим обеспечением, на базе существующих ВУЗов (в том числе, с возможностью приобретения учебного морского судна для проведения плавательной практики).

5) отсутствуют специализированные морские колледжи, - для рядового состава морских судов;

6) отсутствует информация о стратегических ориентирах по добыче нефти; по разработке месторождений на Каспийском море, какие планируются производственные программы и проекты, и сроки их реализации, в т.ч. по долгосрочным разработкам нефти на море.

Для создания «национализации флота» компаний, необходима информация о потребности в судах и кадрах, для планируемой устойчивой работы компаний при морских операциях на море, с целью обеспечения безопасности мореплавания.

7) отсутствует порядок выдачи разрешений по радиочастотам для учебных тренажерных центров учебных заведений, по подготовке моряков на курсах по ГМССБ (глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности);

Впервые в Казахстане созданы курсы по ГМССБ, для прохождения обязательной подготовки командного состава судов.

8) отсутствует порядок по созданию топографических, морских навигационных карт, пособий и лоции морей для гражданских судов, плавающих под Гос.флагом РК; для обеспечения безопасной эксплуатации морских судов и сохранности человеческой жизни на море (МК СОЛАС).

9) отсутствует Реестр моряков Республики Казахстан.

Слово предоставляется - Заместителю директора Департамента развития национальной системы квалификации и прогнозирования МТиСЗН - **Омирбаевой Асем Коньртайкызы.**

Доклад по теме: об «Отраслевой рамке квалификации» в сфере морского транспорта и профессиональных стандартов (далее - ПС) по морским специальностям.

Вопрос: Также одним из проблемных вопросов является разработка и утверждение ПС по морскому транспорту. Всего за 2019 год разработан только 3 ПС по морскому транспорту. И есть ОРК по водному транспорту, в котором смешаны морской и речной транспорт. По морскому транспорту ОРК отсутствует. Разработчики исследования пришли к выводу, что необходимо функции по разработке и утверждению ПС и ОРК вернуть в уполномоченный орган.

Омирбаева А.К.: Развитие навыков и компетенции и в целом развитие человеческого капитала имеет важное значение и важную роль для развития самой отрасли, а также для экономики страны в целом. Хотелось бы также отметить что человеческие ресурсы для предприятий и для работодателей является важным фактором в части необходимости постоянного повышения и совершенствования. То есть это тот самый инструмент с помощью которого работодатель в последующем будет принимать сотрудника на работу.

Как вы знаете, ПС определяет требования к квалификации и к компетенции в конкретной области профессиональной деятельности. С учетом данных ПС в последующем формируются образовательные программы в учебных заведениях и на основе которых уже ведется подготовка непосредственно потенциальных сотрудников, и поэтому мы хотели отметить заинтересованность самих работодателей и в том числе и ассоциаций работодателей, в том, чтобы скажем диктовать требования и говорить о тех или иных квалификационных требованиях предоставляемых к будущему сотруднику.

В целом хотели бы сказать, что в рамках проекта совместно со Всемирным банком, как было уже оговорено проводилась работа в 2019 году по разработке ОРК по направлению «транспорт и логистика», включающая в том числе и водный транспорт. Что касается разработки ПС, хотелось бы отметить, что разрабатывалась не только по транспорту и логистика, но и также еще и по судостроению и по судовождению морских судов. Хотелось бы отметить, что данная работа имеет очень важное значение в целом для национальной системы квалификации как один из элементов. Так как в последующем как вы знаете планируется работа по проведению внедрения системы «оценки квалификации», то есть в будущем мы планируем что мы к этому придем, будет необходимость в проведении оценки квалификации и своего рода необходимость допуска к работе.

Что касаемо ПС, хотела бы отметить, что в целом в сфере морского транспорта и судостроения разработана порядка 20 ПС, в целом проект Всемирного банка дал большой толчок в развитии национальной системы квалификации и возможность продвигать и разрабатывать большее количество элементов национальной системы квалификации, таких как образовательные программы, ПС, ОРК, как говорили в комментарии по поводу передачи функции по разработке и утверждению ПС, как вы знаете в настоящее время в статье 117 Трудового кодекса предусмотрено, что разработку, пересмотр и замену ПС сейчас ведут ассоциации объединения работодателей, а утверждается НПП «Атамекен». Что касаемо передачи функции в гос.орган обратно, то я бы хотела сказать, что в настоящее время НПП «Атамекен» и ассоциациями ведется работа по разработке ПС, да, мы отмечаем, что не на достаточном уровне возможно, разработка ведется не на качественном, а количественном уровне, в том плане, что из 580 утвержденных ПС, 550 были разработаны в рамках проекта совместного со Всемирным

банком, 30 ПС были разработаны ассоциациями различных отраслей самостоятельно. Но все-таки, мы хотели бы отметить, что при разработке ПС проводился контроль качества, и отмечался очень высокий уровень самих разрабатываемых ПС и посредственно тех экспертов привлеченных. Соответственно, можно отметить, что в настоящее время присутствуют сильные ассоциации и союзы работодателей, которые могут вести данную работу. С чем связан вопрос о возврате, думаю это связано с количественным охватом ПС. Но в настоящее время пока МТиСЗН не прорабатывается данный вопрос о возврате функции в гос.орган или в отраслевой гос.орган. Отраслевые гос.органы имеют очень важное значение в разработке ПС и ОРК, так как они диктуют в отрасли политику и направления в соответствующей сфере деятельности.

Лавриненко Ю.И.: Скажу сразу, чтобы Омирбаева Асем обозначила, что главный вопрос - это денежные средства. Вот Всемирный банк деньги выделил и на этом деле все закрылось. Ассоциации и эксперты готовы работать, а Министерство труда получается поручило НПП, а вопрос по финансированию не решила и надеется, что работодатели это профинансируют, сегодня это не очень реально. Вот это главный вопрос ставится: либо вернуть Минтруду, либо решайте вопрос по финансированию, а НПП и Ассоциации и бизнес сообщества готовы работать.

Омирбаева А.К.: Касательно финансирования, хочу прокомментировать, что при передаче функции в конкурентную среду велась работа в разработке Трудового кодекса, где сидела функция по разработке и утверждению ПС НПП Атамекен и ассоциациями, вопрос финансирования тогда не поднимался. Функция была передана и ассоциации взяли на себя данную функцию, а сейчас говорится о том, что пусть Министерства труда оплачивает это из республиканского бюджета.

Адамова Р.К.: Вопрос понятен, надо решать по оплате. Разработку ПС необходимо финансировать. И этот проблемный вопрос должен быть доведен до руководства.

Слово предоставляется - Генеральному директору ТОО «Каспиан Оффшор Констракшн»-
Шарапиеву Тимуру Забиголлаевичу.

Шарапиев Т.З.: Уважаемые коллеги, рад всех приветствовать.

Хочу вкратце доложить о том, как мы проводим нашу политику национализации. Наша компания работает на рынке Казахстана с 2005 года. Начинали с одного судна, сейчас оперируем почти 50-ю судами. Мы ведем сильную политику в плане национализации. За это время мы обучили более 300 людей, за собственные средства. Полностью оплачиваем обучение в Астрахане, в Новороссийске или в Санкт-Петербурге. Оплачиваем командировки, обучение, проживание и т.д.

На сегодняшний день мы также сотрудничаем очень плотно с КМА КБТУ, берем их людей на практику, даем гранты компании на их обучение. Хотелось бы отметить, что мы не имеем никаких отношений с государственными органами и никакой помощи не просим и не получаем естественно. На сегодняшний день национализация компании составляет где-то 65-67%. Из них мы вырастили 22 местных капитана, 14 старших механиков, 36 старших помощников. На сегодняшний день достигли в плане старшего командного состава порядка 35%, грубо 45%. Наши ближайшие планы увеличить до 50%, но это занимает время.

Касательно местных организации, учебных заведений, которые готовят специалистов, на сегодняшний день мы можем только сказать, что мы готовы принимать на работу и дальше развивать специалистов которых выпускает КМА КБТУ.

К сожалению, выпускников Университета Есенова мы не можем принимать на работу, потому как их образование не полностью соответствует международному уровню. Это не шпилька в адрес Есенова, это просто факт. Эта ситуация, которая существует на сегодняшний день. Поэтому мы вынуждены посылать людей в Астрахань, в Новороссийске или в Санкт-Петербурге, чтобы люди могли получить нормальные дипломы. Люди теряют время, мы ничего с ними не можем сделать. Они не могут получить рабочий диплом. Вот и все. У нас такая ситуация, мы с ней справляемся, но 2025 год не будем полностью готовы на сто процентов, чтобы поменять всех иностранных на казахстанских специалистов. Спасибо за внимание.

Адамова Р.К.: Приятно услышать и хочется отметить, что имеется сотрудничество между компанией и ВУЗом, КМА КБТУ, имеется взаимосвязь по трудоустройству в компанию кадетов (студентов) на плавательную практику, к тому же компания выделяет КМА КБТУ гранты на их обучение. Но, нет взаимосвязи компании с государственными органами и никакой помощи от

них компания не получает. Есть и другие компании, которые также сотрудничают с КМА КБТУ. Начала такой практики уже имеется, это является примером для других компаний.

В настоящее время компания со 100% каз.содержанием, разработала и внедрила систему по «национализации флота» компании и ежегодно выделяет значительные суммы на обязательную подготовку моряков. Когда на 1 моряка выделяется более 1 млн тг.

Шарапов Т.З.: У нас по бюджету мы планируем каждый год 1% от нашего оборота. Это составляет примерно 700-800 тыс.долларов в год. Это включая все тренинги, из них на обучение уходит примерно 200-250 тыс.долларов.

Слово предоставляется - Управляющему директору Казахстанской Морской Академии КБТУ-**Ковтуненко Дмитрию Николаевичу.**

Тема выступления: О системе подготовки морских специалистов в КМА КБТУ, с учетом международных практик.

Подготовка в КМА начата с 2012 года, и выпущено - 82 кадета, трудоустроены все-100%.

Ковтуненко Д.Н.: Приветствую всех! Хотел осветить, почему мы выбрали ту систему, которая состоит из 4-х лет как в Англии, почему ни как в России и т.д. Вкратце хотел предоставить наши выводы, обосновать это, а вторую часть я бы хотел продолжить именно ту часть, которую Вы немного осветили, это кластерная модель или взаимоотношения между участниками индустрии Казахстана будет только на пользу, все от этого сможем генерировать доход. По поводу кластерной модели попрошу выступить нашего замдекана, в регламент мы уложимся.

Как все уже знают, КМА КБТУ ведет 4х годичный модель образования, которая построена в принципе на основе как в большинстве европейских стран, который включает в себя 4х годичный бакалавриат, с соблюдением обязательного компонента практического, это 360 дней для всех моряков, который будет работать на уровне вахтенного помощника капитана, либо вахтенного помощника старшего механика.

Его назовём «классический», как европейский, он полностью соответствует болонской конвенции, чуть позже напомним почему именно болонская конвенция. Та система, которая в принципе существует во многих государствах, это так называемый «слоенный пирог», который используется в государствах содружества Великобритании. Болонская конвенция является ключом для успешной мобильности обучения и трансграничного академического обучения, что очень важно, и дает взаимное признание периодов обучения квалификации, а также дипломов полученных от государства, которые участвуют и являются участников болонской конвенции. Простыми словами студент из Университета «А», который обучался здесь в Казахстане спокойно продолжает обучение в университет «Б», если соблюдаются все принципы Болонской конвенции. Почему именно эти два вида являются самыми популярными?

Потому что оба модели включают в себя нужные компоненты и удовлетворяют стандартам ПДНВ, а также позволяют подготовить качественных морских специалистов в кратчайшие сроки. Основной разницей между двумя подходами является интенсивность морской практики.

У нас выделяется целый год или два периода по половине года, а в английской модели это «слоенный пирог», когда 3-6 месяцев изучается теория и 3 месяца проводится плавательная практика и т.д. Единственный большой минус данной системы это - затраты.

Такая модель «слоенного пирога» достаточно затратное и финансовый компонент становится очень сильным отвлечением данной программы. В Великобритании и в других государствах где применяется данная программа Государство субсидирует морские вузы, чтобы иметь возможность посылать студентов на практику.

Также задавалась несколько вопросов, почему мы отказались от пятилетнего образования. В РФ, в Украине практикуется пятилетняя форма морского образования, которая осталась в наследство от Советского союза. В свое время эта система являлась одной из лучших в мире, но сейчас оно уже утратило свои позиции. Об этом говорят и исследования, проведенные специалистами и научные статьи на тему реформирования текущего подхода к обучению моряков. Исходя из предложения по реформам можно заключить, что системы образования в РФ на данный момент наблюдаются следующие основные проблемы. Это недостаток практических навыков у выпускников, слабое знание английского языка, отсутствие замены преподавательскому составу и средний возраст профессорско-преподавательского состава

близок к пенсионному возрасту. Исследование проводилось в Морской академии им. адм. Макарова и была опубликована.

Делая вывод из вышеизложенного, рекомендация заключается в успешном продолжении внедрения стандартов образования, согласно континентальной модели как наиболее конкурентоспособной и представляющей возможность непрерывного продолжения обучения, а также являющейся менее финансово затратным в соотношении системы «слоеного пирога». Так же эта система требует меньше времени от ВУЗов и самого обучающегося.

Бикташев Р.: Мне посчастливилось испытать на себе все перечисленные Дмитрием Николаевичем подходы в морском образовании. Я проходил обучение в Германии, России, образования, это результат не только соблюдения всех конвенции, но и кластерного развития всего морского сектора. Я раскрою эту тему на примере Нидерландов.

Эффективность морского кластера обуславливается тесным финансово-контрактным сотрудничеством между членами кластера. К примеру, в рамках страны, судоходные компании, ВМС, рыболовные компании и т.д. являются клиентами судостроительной отрасли, те, в свою очередь, являются клиентами научно-учебного сектора и так далее по кругу. Иными словами, каждый участник кластера для удовлетворения своих потребностях в услугах обращаются только к другим участникам кластера, тем самым препятствуется оттоку финансовых средств за рубеж и стимулируется развитие участников кластера.

Согласно стратегии 2015-2025, приток финансовых средств в экономику Нидерландов морской кластер осуществляет за счет оказания услуг другим государствам. В целом стратегия имеет международную направленность, но изначально основывается на внутригосударственном подходе.

Международная конвенция ПДНВ устанавливает минимальные требования в области образования и профессиональной подготовки. По факту, содержание морской учебной программы Нидерландов строго соответствует критерия установленным в ПДНВ, что подтверждается нахождением этой страны в «белом списке» ИМО.

В мире есть множество примеров эффективности кластерного развития. Передовые морские страны, такие как Великобритания, Германия, Китай и т.д., активно используют это в своих экономиках. И наша страна так же могла бы позаимствовать опыт других стран, применить его под казахстанские реалии и начать активное развитие в этом направлении. Спасибо за внимание.

Слово предоставляется - Директору Морской академии Каспийского университета технологий и инжиниринга имени Ш.Есенова (КУТИ) **Сарсенбаеву Болату Султановичу.**

Информация по вопросам:

- о прохождении КУТИ освидетельствования, в уполномоченной организации (РМРС) (преподавательский состав, учебные классы, оборудования и др.);
- о системе подготовки (переподготовки) кадетов КУТИ;
- об организации плавательной практики кадетам КУТИ;
- о количестве выделенных МОН образовательных грантов на подготовку моряков на 2020- 2021 учебный год.

Сарсенбаев Б.С.: Всем здравствуйте уважаемые коллеги!

Что касается системы образования, у нас 5-летнее образование в отличии от КМ А КБТУ, связано это с тем, что первый год обучения фактический входит общеобразовательный цикл казахстанского наполнения и те, дисциплины без которого казахстанский диплом просто будет недействительным, все остальные четыре года связаны с конвенционной подготовкой по уровню подготовки именно моряков.

Мы стараемся привести в соответствие трехуровневую качественную систему образования, это средне-техническое, высшее и послевузовское образование. У нас есть колледж, у нас есть высшее образование, у нас есть магистратура. Докторантуры пока еще к сожалению нет. Что касается качества подготовки к прохождению освидетельствования РМРС, в 2019 году мы должны были подать заявку, в связи с пандемией наши заявки были отложены на неопределенный срок. Мы проходим систему стандартов качества совместно с ГТУ г.Астрахани. Студентам МА КУТИ - всем без исключения, это к тому, что руководители даже морских

компании отказывают в производственной практике на том основании, что мы не прошли освидетельствование ВУЗа на соответствии ПДНВ.

Хочу заявить, что студенты МА КУТИ имеют качественные дипломы и сертификаты, которые выданы Астраханским БУТЦ (Береговым учебно-тренировочным центром). Мы же идем, проходим освидетельствование через Россию, значит и должны быть российские у нас сертификаты. 13 человек практический мы провели через это.

Хотел бы показать вам лицензию, которая была выдана на 5 лет, к сожалению, я не видел такой лицензии у того же КБТУ, потому что у них 4х летка, но они проходят, те предметы, которые обязательны для казахстанского образования.

Ковтуненко Д.Н.: У вас старая лицензия.

Сарсенбаев Б.С.: Хочу показать фотографии. Мы проводим обучения в Астрахане. ЕКК которая подготавливает специалистов, у вас вот такие удостоверения, я не хотел бы, чтобы мои студенты, имели на руках такой сертификат, явно с ошибками? Это УКК, который прошел освидетельствование.

Еще хотел бы вам показать, в связи с тем, согласно правилам, мы должны проходить освидетельствование только в РМРС, в других организациях нету же такого? я хотел бы вам показать сайт РФ организации ВВТ и сайт РМРС, где написано, кому были выданы свидетельства о прохождении, вернее сертификаты о прохождении освидетельствовании. И почему там нет ни МУТЦ и нет КМА КБТУ? Любое учебное учреждение должно гордиться этим. Мы ведем тесную переписку и с Российским Морским Регистром Судоходства (РМРС) и с Одессой, с связи с тем, что у нас будет такое смешанное 5-летнее образование, но форма может поменяться, стали НАО, некоммерческое акционерное общество. И в конце концов я соглашусь с Дмитрием Николаевичем, о том, что возможно мы не будем выпускать чисто судоводителей, чисто судомехаников, возможно это должен быть морской инженер с программами Miner major. Возможно это будет, к 2021 году.

Еще поделиться одной важной информацией, которую постоянно спрашивают все органы.

Сколько вам выделено было денег и сколько вы тратите? Отвечаю, в 2020-2021 году от МОН не было ни копейки. Мы хотели в прошлом году организовать практику на базе ТОО «Каспиан Оффшор Констракшн» не получилось, по одной причине, у нас не хватило денег.

Я вам показываю таблицу, на какую статью перечисляются деньги. Да, здесь есть мед.страховка, транспорт, суточные, проживание, но этого недостаточно, чтобы снять или взять в аренду судно для прохождения плав.практики.

Ковтуненко Д.Н.: Сайт, которую вы показали, это сайт Федерального агентства морского и речного транспорта, этот сайт отношения к Казахстану не имеет. К сожалению, думаю, что признанная Комитетом транспорта МИИР организация РМРС, сертификаты выставлять в Федеральном агентстве РФ не будет. По сертификатам, предлагаю закрыть тему.

Адамова Р.К.: Для сведения, в настоящее время обучается в КУТИ 206 кадетов. По информации, полученной от Комитета транспорта МИИР РК за последние три года выпущено - 55 специалистов, из них 31-морских; трудоустроены из 31 выпускника - 12 чел. в судоходные и сервисные компании, такие как: ТОО «Каспиан Оффшор Констракшн» - 8 чел., трудоустроены на должности матросов; «Тораз Marine» - 1 чел.; ТОО «ЕНКА» - 2 чел. и Актауский морской торговый порт -1 чел.

По уровням обучения по ПДНВ в МА КУТИ, выявлено не соответствие, т.е. на протяжении 4-х лет идет только «вспомогательный уровень», и только в конце 4-го года обучения дается «эксплуатационный уровень», и на 5 курсе проводиться «уровень управления». Это говорит о том, что окончивший 5-летнее образование выходит - специалист, который может работать на судне только матросом. Для того, чтобы специалисты занимали высшие должности, необходимо пройти дополнительное обучение, еще несколько лет, но уже за счет средств компаний, которая несет затраты, это первое. По 2-ому вопросу, сразу поясню, что в Казахстане российское законодательство не правомочно. И далее, по просьбе предпринимателей, для тех, кто выезжает по работе за пределы Казахстана, МУТЦ начал выдавать второй диплом (страны Белого списка ИМО) - документ Одесский.

Слово предоставляется - Заместителю директора департамента высшего и послевузовского образования МОН, **Нарбековой Бану Мукатаевне**, (она вызвана к вице-министру на совещание, замены участника заявлено не было),

в этой связи, слово предоставляется - эксперту Департамента высшего и послевузовского образования МОН, **Шухаеву Олжасу**.

Доклад: О выделении образовательных грантов на подготовку морских специалистов и на плавательную практику кадетов.

Шухаев О.: У нас, в настоящее время морскую отрасль 4-е ВУЗа готовят, контингент составляет на сегодняшний день 363 человека, по грантам у нас в соответствии с Приказом МОН от 18.05.2020 года № 210 на 2020-2021 год, количество грантов 155, из них 150 грантов - бакалавриата, 5 грантов - магистратура, в прошлом году у нас было выделено 115 грантов - бакалавриату, 5 грантов - магистратуре.

К сожалению, в разрезе ВУЗов информации нет, есть только по «морской техники и технологии». Все, спасибо.

Адамова Р.К.: По выступлению Шухаева О., не удалось получить ответ на поставленный вопрос по распределению и количеству грантов конкретному ВУЗу, осуществляющему подготовку морских специалистов, в том числе на плавательную практику, в соответствии с приказом МОН от 18.05.2020 года № 210 «О распределении государственного образовательного заказа на подготовку кадров с высшим и послевузовским образованием в разрезе групп образовательных программ на 2020-2021 учебный год».

Согласно Приказа МОН от 11.07.2017 года № 325, о реализации экспериментальных образовательных программ на базе высших учебных заведений, с учетом соответствия образования с международной конвенции ПДНВ (для КГУТИ им.Есенова и КМА КБТУ).

Адамова Р.К.: Слово предоставляется - Генеральному директору Морского учебнотренажерного центра ТОО «Ескерткыш Кызмет Казахстан» (МУТЦ) - **Киор Юрию Васильевичу**.

Доклад по вопросам: о порядке прохождения курсов МУТЦ, о выдаче МУТЦ сертификатов морякам и о расценках курсов. В настоящее время в Казахстане имеется только один МУТЦ соответствующий требованиям ПДНВ, прошедший освидетельствование в уполномоченной организации РМРС.

Киор Ю.В. 22 ноября 2017 года прошёл круглый стол на основании которого была утверждена необходимость подготовки местных Казахстанских кадров для морской индустрии. На совещании круглого стола были определены направления и Учебные учреждения в развитии Морской индустрии. МУТЦ был определён, как основной МУТЦ Казахстана. Был заключён ряд договоров и меморандумов с Учебными заведениями и регулирующими органами. Был определён аккредитационный орган в лице РМРС и процесс аккредитации. На основании вышеуказанного ТОО «Ескерткыш Кызмет Казахстан» начал процесс подготовки к МУТЦ и получения необходимых аккредитаций для корректного функционирования. На протяжении 2018 и 2019 годов было сделано следующее:

- Подготовка материально-технической баз, а именно, в Актау и Атырау были переоснащены тренажёрные комплексы (пожарная площадка, шлюпка, плавательный бассейн и другое), было закуплено специальное оборудование (оборудование для первой помощи, костюмы для плавания, пожарное оборудование итд)

- Подготовлены и согласованы с Комитетом транспорта МИИР учебные программы отвечающие международным требованиям.

- Было проведено обучение по необходимой тематике задействующего персонала (Инструктора и ассистенты) в Учебных центрах Санкт-Петербурга и Одессы, так же для проведения обучения персонала компании и проведения некоторых аспектов курсов МУТЦ приглашает преподавателей Учебных центров Санкт-Петербурга и Одессы.

- МУТЦ ТОО «Ескерткыш Кызмет Казахстан» успешно прошёл аккредитацию в РМРС и об этом уведомило Комитет транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, о чём получили подтверждение о регистрации.

На основании этого МУТЦ ТОО «Ескерткыш Кызмет Казахстан» на данный момент предлагает следующие курсы:

1) Начальная подготовка по вопросам выживания (Правило VI/1 Приложения к Конвенции ПДНВ 78 с поправками, Раздел А-VI/1 Таблица А-VI/1-1, А-VI/1-2, А-VI/1-3, А-VI/1-4 Кодекса ПДНВ с поправками);

2) Специалисты по спасательным шлюпкам и дежурным шлюпкам (кроме скоростных дежурных шлюпок) (Правило VI/2 Приложения к Конвенции ПДНВ 78 с поправками, Раздел А- VI/2 Таблица А-VI/2-1 Кодекса ПДНВ с поправками);

3) Специалист по скоростным дежурным шлюпкам (Правило VI/2 Приложения к Конвенции ПДНВ 78 с поправками, Раздел А-VI/2 Таблица А-VI/2-2 Кодекса ПДНВ с поправками);

4) Борьба с пожаром по расширенной программе (Правило VI/3 Приложения к Конвенции ПДНВ 78 с поправками, Раздел А-VI/3 Таблица А-VI/3 Кодекса ПДНВ с поправками);

5) Подготовка по оказанию первой помощи (Правило VI/4 приложение к Конвенции ПДНВ 78 с поправками, Раздел А-VI/4, Таблица А-VI/4-1 Кодекса ПДНВ с поправками);

6) Медицинский уход (Правило VI/4 приложение к Конвенции ПДНВ 78 с поправками, Раздел А-VI/4, Таблица А-VI/4-2 Кодекса ПДНВ с поправками);

7) Подготовка лиц командного состава судна, ответственных за охрану (Правило VI/5 Приложения к Конвенции ПДНВ 78 с поправками, Раздел А-VI/5 Таблица А-VI/5 Кодекса ПДНВ с поправками);

8) Подготовка в области осведомленности об охране судна (Правило VI/6 Приложения к Конвенции ПДНВ 78 с поправками. Раздел А-VI/6 Таблица А-VI/6-1 Кодекса ПДНВ с поправками);

9) Подготовка в области назначенных обязанностей по вопросам охраны судна (Правило VI/6 Приложения к Конвенции ПДНВ 78 с поправками, Раздел А-VI/6 Таблица А-VI/6-2 Кодекса ПДНВ с поправками).

Также, мы на данный момент рассматриваем увеличение количества учебных программ. Ну опять же это зависимости от потребности и необходимости индустрии, будем улучшать и увеличивать количество программ. По окончании обучения наш МУТЦ выдает сертификат утвержденного Казахстанского образца, то есть как утверждено согласно требованиям. И опять же был вопрос по поводу Украинского сертификата МТЦ, нам было принято решение выдавать как дополнительный сертификат до того момента пока Казахстан войдет в белый список и, то есть мы, сможем уже утвержденный сертификат международного образца выдавать нашим слушателям.

На данный момент так как Казахстан не вошел еще в белый список ИМО, Казахстанский сертификат не может признаваться на территории других стран и в соответствии наши моряки не смогут выезжать, то есть работать в случае необходимости в других странах. Поэтому на этом обосновании делали соглашение с МТЦ, их инструктора приезжают к нам в процессе обучения по необходимости и в зависимости, и мы выдаем дополнительно сертификат.

Согласно последних событий было много недовольств и споров согласно расценок по проведению курсов в нашем учебном центре. Для пояснения я бы хотел сказать откуда складывается цена и какие факторы влияют:

- дневная ставка инструктора;
- дневная ставка 2х ассистентов;
- административные расходы;
- мы предоставляем питание нашим работникам и студентам, так же предоставляется чай кофе перерывы во время обучения;

- на курсе используются много расходных материалов в особенности на таких больших курсах где используется пожаротушение и тд, там используется различные материалы, то есть Топливо Жидкое бензин/дизель. Газ, Вода, тушащие реагенты, дополнительное оборудование в аренду приходится брать, например, быстрходная лодка);

- также используется дорогостоящее оборудование, которое было приобретено для проведения таких занятий (Шлюпка, Пожарное оборудование и костюмы, морское оборудование в бассейне, инфраструктура, классы, компьютерное оборудование итд);

- стоимость аккредитации;

• и опять же зависит от количества слушателей, то есть когда слушателей мало нам приходится для практической части добавлять еще своих дополнительных работников, то есть для тушения пожара, если один студент на курсе, то нам нужно чтобы кто-то гидрант открывал, кто-то держал помогал и т.д, то есть дополнительный персонал привлекается.

В среднем себестоимость 7-ми дневного курса МБЖС нам обходится от 700 до 850 тысяч тенге из расчёта группы из 6 человек. То есть отсюда вытекают наши цены. Мы понимаем, что, моряки и их компании привыкли платить демпинговую цену в Астрахани, которая является 3500 рублей насколько нам это известно, в тенге это 20 000.

Для примера, один день нашего инструктора обходится нам от 17 000 до 19 000 тенге, в зависимости какой инструктор используется, грубо говоря это 1 день, умножьте на 7 дней, и уже как мы можем ставить цену 20 000 тенге за 7и дневную программу ПДНВ? О чем говорит цена в Астрахани, это говорит о том, что там просто выдают сертификаты, то есть там никто программу никаких курсов не проходит, то есть насколько нам известно есть даже такие случаи, когда просто никто туда не ездит, просто возят сертификаты.

По мне опять же, если мы хотим строить качественную подготовку специалистов в Казахстане, развивать нашу морскую индустрию, нам нужно с самого начала выполнять требования ПДНВ, делать все как положено, то есть соответствовать международному уровню, так и будем проводить курсы, делать все как положено. Чтобы дальше развиваться в морской отрасли, и нам уже никто не говорил, что не соответствуем ПДНВ.

Чтобы определить доступность «высокой» цены, мы ввели гибкие расценки. То есть у нас есть расценки, когда один студент пришел на курс - на 7 дней; для одного студента делать дорого, но будет снижение по цене в зависимости от 4 студентов, 6 студентов, 10 студентов и выше. Мы рассылку сделали. Опять же, если компании хотят сократить расходы, могут собирать группы в определенном количестве и высылать нам для бронирования, после чего мы можем предложить им график со сроками проведения курсов.

Компании должны направлять в МУТЦ количество человек, чтобы согласовать сроки проведения курсов. Один из вариантов, сделать ежемесячный график, каждый месяц будет проводиться курс. Будет требование к минимальному количеству студентов, на курсе должно быть 10 человек. Рассчитываем соответствующую цену, и проводим курс.

Набирается количество студентов - мы проводим курс, если не набирается, то мы переносим этот курс на следующий месяц. Начинать планировать проведение курсов будет тяжело.

Ну и последнее, над чем мы сейчас работаем, это внедрение укороченных программ, то есть так называемых Рефреш, то есть это повторные курсы, предусмотрена законодательными стандартами. Мы сейчас уже готовы проводить:

1. Начальную подготовку по вопросам выживания из 56 на 16 часов
2. Специалисты по спасательным шлюпкам и дежурным шлюпкам (кроме скоростных дежурных шлюпок) из 32 на 8 часов
3. Специалисты по скоростным дежурным шлюпкам из 28 на 8 часов
4. Борьба с пожаром по расширенной программе из 30 часов на 8 часов
5. Подготовка по оказанию первой помощи из 30 на 24 часа
6. Медицинский уход из 40 часов на 30 часов

То есть программа есть на два дня, на день, то есть два или три дня, в зависимости от стандартов.

Я надеюсь на все вопросы ответил.

Спасибо за внимание.

Адамова Р.К: Для месторождения Кашагана на период 2020-2025 годы планировалось около 100 морских судов. Какие требования по казахстанскому содержанию выдвигаются компаниям?

Слово предоставляется - Суперинтендант North Caspian Operating Company (NCOC) **Кайнарову Еркену Абдижанатовичу.**

Информация по вопросу: «О казахстанском содержании, в т.ч. морских специалистов, по требованиям Морского оператора NCOC.».

Кайнаров Е.А.: Здравствуйте коллеги.

Хотел бы выступить по вопросу о казахстанском содержании. Компания сама придерживается развития местного персонала и местных компаний. Поэтому основное

предпочтение во время тендера кроме технического идет, чтобы обязательно было местное содержание. С 2016 года у нас начало агрессивное активное вовлечение компаний национализацию всех командного состава, то есть на 2016 год менее 5-7 капитанов всего во всем флоте местных, а сейчас к 50% приблизилось.

Так же мы увеличили количества командного состава, но это работа совместная, не только компания NCOС работает, и подрядные организации, вот СОС перед этим выступало тоже ставят задачу, обучают своих людей, и офицерский состав начал уже местных больше. Сейчас на данный момент у нас 60% всего командного состава. Из 240 человек 140 человек местный персонал. Самое сложное у нас здесь выпускник только выпустился, чтобы стать капитаном он должен набрать определенный ценз, к сожалению ценз он не может набрать в течении 5 лет, то есть это требуется чтобы он диплом капитана получил и потихоньку этот ценз набирает. То есть у нас основной командный состав почему россияне, украинцы, грузины это не хватка капитанов и стаж механиков.

Предполагается, что в течение 5-7 следующих лет, мы этот пробел уже будем уменьшать с каждым годом. Но это зависит от текучки кадров, то есть у кого-то по здоровью уходит, или у кого-то желание пропадает на флоте работать. Но пока идет выполняемость. Так как ТШО сейчас уходит с проекта, я думаю все равно у нас местное содержание будет увеличиваться. В любом случае компании поддерживают активно вложения подрядных компании в развитии местного персонала. Мы учитываем все даже деньги, которые тратят на сертификацию персонала.

Также как наш подрядчик мы поддерживаем обучение прохождения практики, мы лично одобряем, то есть без нашего одобрения мы понимаем, у нас добыча идет на производстве, мы стараемся не минимизировать, но в любом случае стараемся поддерживать количество кадетов на борту, чтобы они набрали определенный ценз, чтобы получить первичный диплом.

У меня все. Спасибо.

Морская индустрия Республики Казахстан имеет Национального морского перевозчика, который создан для развития морского флота и подготовки казахстанских морских специалистов.

Слово предоставляется - Заместителю Генерального директора по безопасности мореплавания и эксплуатации флота ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» **Копбаеву Жаксылыку Т ол еубековичу.**

Копбаев Ж.Т.: ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» была программа с 2007 года по 2011 год было направлено на обучение в Российскую Федерацию в районе 120 молодых людей, это Астрахань, Новороссийск, Санкт-Петербург, из них выпустилось 100, это где-то 50 на 50 так механиков, так и штурманов. На данный момент у нас работают в компании 41 выпускников. Уже два года у нас есть готовые старшие механики, старшие помощники, которые имеют опыт работы и в открытом морях такие как Черное море. Средиземное море. Также наши выпускники работают на наших танкерах, которые ходят в открытых морях Афрамакс.

У меня вопрос по подготовки и переподготовки вопрос очень серьезный, я хотел бы поблагодарить честно сказать у меня было очень скудная информация по ЕКК, я хотел бы связаться с Юрий Васильевичем и сейчас в особенность пандемии у меня в порядке 10 специалистов, которые не могут пройти обновить свои сертификаты, хотел бы с ним встретиться переговорить, вот эта площадка мне позволила.

В основном на наших танкерах проходят практику, это в основном проходили практику с КБТУ, очень много специалистов, практически каждый год проходят практику, у нас тесная связь с Дмитрий Николаевичем. И в этом году прошли 4 человека, также берем в ограниченном количестве это обучающие самостоятельно специалисты граждан Республики Казахстан, которые обучаются зарубежом. У нас в этом году прошли 2 человека. Конечно у нас очень мало флота за действенного в оффшоре, у нас в основном торговое мореплавание. Проблема конечно по найму это и колпит тоже цены, вот сейчас на рынке конкуренция очень большая по фрахту судов, поэтому мы немножко ограничены по прохождению практики. Но совместно работаем вот есть договоренность с Университетом им. Ш.Есенова, Болат Султанович немного лукавит, будет подписан договор о прохождении плавательной практики 5 студентов ежегодно.

Хотел бы еще заострить еще одно внимание, мы все говорим о подготовке капитанов, старших механиков, но хотел бы поговорить о младшем составе моряков это матросов. К сожалению, ну или может быть не к сожалению, хорошо, что сейчас интенсивность, то есть

количество морского транспорта уменьшилось по сравнению с 2008 годом и на рынке можно найти специалиста подготовленного, но иногда приходят матросы он лет 10 работал именно помощником бурильщика или слесаря и с документами прохождения всех курсов матрос 2-го класса, когда ему задаешь элементарные вопросы он плавает, поэтому хотел бы акцентировать внимание всех, МОН РК о подготовке младшего состава судов матрос боцман. Хотя бы полгода их интенсивно обучить что такое море,

Не надо забывать о безопасности мореплавания, вы сами знаете, только 3 месяца назад в военно-морских силах США загорелся десантный корабль, месяц назад афрамекс горел, вот сейчас 2-3 дня назад еще танкер горел. Поэтому нужно заниматься подготовкой морских специалистов серьезно и не просто так количественно. У меня очень большой вопрос к МОНу 150 человек неужели у нас 500 судов не могут задействовать.

Для обеспечения безопасной эксплуатации морских судов и сохранности человеческой жизни на море (МК СОЛАС), в РК отсутствует порядок по созданию топографических, морских навигационных карт, пособий и лоции морей для гражданских судов, плавающих под Гос.флагом Казахстана.

Слово предоставляется - Заместителю Председателя Комитета геодезии и картографии Министерства цифрового развития и аэрокосмической промышленности - **Бекмукашев Кажмухан Ахматдинович**

Доклад по теме: «О картографировании шельфа Каспийского моря, создании топографических, морских навигационных карт, пособий и лоции морей».

Бекмукашев К.А.: Добрый день, участники совещания! Министерство цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности РК (далее - Министерство) в соответствии с действующим законодательством является уполномоченным органом в сфере геодезии и картографии. Согласно подпункта 7 пункта 2 статьи 4 Закона РК «О геодезии и картографии» геодезическая и картографическая деятельность государственного назначения включает в себя - картографирование шельфа морей, озер, рек, водохранилищ и создание топографических, морских навигационных карт, пособий, лоций морей, судоходных рек и водоемов. На сегодня, на прибрежную акваторию Каспийского моря в Республиканском государственном казенном предприятии «Национальный картографо-геодезический фонд» Комитета геодезии и картографии Министерства имеются топографические карты в масштабах 1:50 000, 1:100 000, 1:200 000, 1:500 000 и 1:1 000 000, созданных в период 1970-90-х годов. Также, в 2007-2010 годах выполнены работы по созданию и обновлению цифровых государственных топографических карт прибрежного сектора Каспийского моря в масштабе 1:25 000. *Кроме того, в 2008 году Агентством Республики Казахстан по управлению земельными ресурсами были начаты топографо-геодезические работы по созданию морской карты казахстанского сектора Каспийского моря, однако данный проект по ряду объективных причин был не реализован.

В соответствии с государственным управлением в сфере торгового мореплавания компетенции по осуществлению навигационно-гидрографического обеспечения морских путей определены Министерству Обороны.

Слово предоставляется - Заместителю Главнокомандующего ВМС ВС РК, капитану 1 ранга - **Ниязбекову Канату Серикалиевичу.**

Доклад по темам:

- «О взаимодействии ВМС с гражданскими службами, по обеспечению навигационной безопасности мореплавания в Казахском секторе Каспийского моря в соответствии с ЗРК «О торговом мореплавании»;

- «О подготовке специалистов по гидрографии и картографии, в т.ч. по количеству подготовленных специалистов».

Ниязбеков К.С.: На сегодняшний день в ВМС имеются специалисты по картографии которые закончили 5 летнее образование ВУЗов Российской Федерации, который на сегодняшний день уже не выпускает данных специалистов. Но имеются курсовые подготовки, заграницей, это тот же уровень.

По второму вопросу, в обеспечении безопасности мореплавания, ВМС в установленном порядке взаимодействует с Комитетом транспорта МИИР РК по всем вопросам касательно безопасности мореплавания. Также служба гидрографического обеспечения ВМС взаимодействует с Морской Администрацией портов Актау, Курык, Баутино. О чем имеется подписанный Меморандум. Относительно плана действий между гос.органами МО и МИИР, Министерством экологии и МВД подписана Программа «по совместному обеспечению выполнения требований Международной Морской Организации», утвержденная совместным Приказом.

Спасибо за внимание.

Адамова Р.К. «Спасание людей» на море осуществляется в соответствии с п.4.ст. 187 Закона РК «О торговом мореплавании», ответственных за проведение спасательных операций, Прием с судов сигналов бедствия и их передача (дублирование) службам заинтересованных государственных органов, обеспечиваются морским спасательно-координационным центром (МСКЦ), осуществляющим свою деятельность на базе навигационного центра.

Специалисты Центра должны быть высококвалифицированными морскими специалистами, которые должны проходить обязательную подготовку (переподготовку) в МУТЦе.

Слово предоставляется - Подполковнику гражданской защиты, Главному специалисту Управления организации пожаротушения и проведения аварийно-спасательных работ МЧС - **Уакишеву Аслану Аиптоллаевичу**.

Информация: О «Морском спасательно-координационном центре» (МСКЦ) и о взаимодействии МЧС с Морской Администрацией Казахстана - Комитетом транспорта МИИР».

Уакишев А.А.: Касательно вопроса о взаимодействии МЧС с Морской Администрацией Казахстана и Морской Администрацией портов, можем сказать, что с учетом недавнего преобразования МЧС будет организована работа по взаимодействию с данными организациями, в том числе по разработке плана мероприятий по проведению поиска и спасению людей на Каспийском море.

При этом, необходимо сказать, что в целях ликвидации разливов нефти на море, внутренних и в предохранительной зонах Мангистауской области, заместителем акима региона утвержден соответствующий территориальный план. Планом предусмотрена группировка сил и средств территориальных служб гражданской защиты Мангистауской области по реагированию в случае аварийных разливов нефти на Каспийском море.

В свою очередь, для проведения аварийно-спасательных и неотложных работ при чрезвычайных ситуациях в т.ч. по поиску и спасению людей на побережье Каспийского моря в структуре МЧС функционирует оперативно-спасательный отряд Департамента по чрезвычайным ситуациям Мангистауской области.

Личный состав отряда состоит из 51 спасателя, 13 ед. техники и 15 плавсредств. Подразделения отряда расположены на берегу Каспийского моря в г.г.Актау, Форт-Шевченко, Жанаозен и п. Курык.

Адамова Р.К.: Прошу учесть, что «Аттестация по промышленной безопасности» и «Обязательная подготовка морских специалистов» - это разные понятия для тех, кто работает на море. Все обязаны проходить подготовку по ПДНВ в МУТЦ ЕКК.

Слово предоставляется - Директору филиала «Морской навигационный центр» РГКП «Казахстан Су Жолдары» Комитета транспорта МИИР РК - **Евдокимову Вадиму Викторовичу**.

Информация по вопросам: О Морском навигационном центре (МНЦ); о комплектации СУДС квалифицированными морскими кадрами; о взаимодействии МНЦ с компаниями, работающими на Каспий.

Евдокимов В.В.: Уважаемые участники Круглого стола! В соответствии со своей программой выступления, расскажу о нашей организации. Филиал Морской навигационный центр был создан в 2017 году на базе РГКП «Казахстан Су жолдары». В Морском навигационном центре находятся СУДС, расположенный на территории морского порта Баутино. Основной задачей СУДС является обеспечение безопасности мореплавания и организация движением

судов в акватории Тюб-Караганского залива. Для этого в составе СУДС имеется современное навигационное оборудование и программное обеспечение соответствующее всем международным требованиям. Основные компоненты системы это-береговая радиолокационная станция, автоматическое радиолокационная система, система УКВ связи, электронное картографическая система, а также метеорологическая система. Штат МНЦ укомплектован квалифицированным персоналом, диспетчерами и инженерами СУДС. К работе в качестве диспетчеров СУДС лица имеющие высшее или среднее судоводительское образование и имеющий сертификат прохождения специализированной подготовки. Инженерно-технический персонал СУДС комплектуется из лиц с высшим или средне-техническим образованием, прошедших профессиональную подготовку по видам оборудования СУДС, прошедших по видам оборудования. В настоящее время все наши сотрудники прошли обучение в государственном морском университете имени Ушакова, в г. Новороссийске и имеют действующие сертификаты диспетчеров и инженеров СУДС. В ближайшей перспективе в МНЦ запланированы ввод в эксплуатацию СУДС в порту Курык и строительство СУДС в порту Актау. В этой связи вопрос о привлечении дополнительного персонала, инженеров СУДС становится вполне актуальным.

Слово предоставляется - Исполнительному советнику North Caspian Operating Company (NCOC) - **Максимову Амангельды Шукеновичу.**

От морских логистических компаний РК, высказать мнение «О морской системе образования в РК»,

Максимов А.Ш.: Выражу свое собственное мнение, чем компания. О подготовке морских специалистов внутри компании г-н Кайнарлов уже сказал, меня озаботила такая система подготовки специалистов в наших казахстанских ВУЗах. Специалисты, подготовленные КМА востребованы почти на 100%, а другие университеты выпускают на 30% востребованных специалистов. Даже судовладельцы говорят, что не принимают на работу из-за их подготовки. Это тема очень злободневна. Также я видел из отчетов, что есть идея о создании единой государственной академии, чтобы сконцентрировать все усилия и затраты в одном месте, улучшить контроль подготовки, контроль квалификацию выпускаемых специалистов. Я думаю, что эта идея должна иметь место. Второй вопрос, который меня озадачил, это плавательная практика, моряки есть моряки, это не финансисты и юристы, которые работают ручками, им надо крутить штурвалы, работать практически. Поэтому плавательная практика должна быть под контролем, каким-то образом она должна быть концентрироваться, должна быть квотироваться компаниями, которые задействованы в морской индустрии. Без практики нету моряка, это точно. Конечно нужны много средств для подготовки в России и в за рубежом, а если у нас будут хорошие образовательные учебные заведения, вопрос бы решился по другому. Затронулся вопрос, что в дальнейшем смотреть этапы морской индустрии, конечно нужно знать какие компании работают на оффшоре, особенно недропользователи, один из крупнейших которых это NCOC. Я думаю, что после Круглого стола будет определенный документ, и этот документ я советую направить руководству NCOC. Вопрос стоял, что нужно видеть стратегию развития морских недропользователей. Поэтому я думаю, надо будет это рассмотреть руководством компании и дать вам видения компании по развитию кашаганского месторождения в дальнейшем.

Слово предоставляется желающим выступить.

Юдину Н.В.: - Я так понимаю, что сегодня мы собрались для обсуждения исследовательской работы, в рамках проводимого исследования. Вы же знаете, что 24 августа состоялось совещание, где вам было рекомендовано до 15 сентября устранить замечания, в соответствии с техническим заданием и провести Круглый стол? Я вот не понял, вы пригласили нас обсуждать исследование, а мы сегодня обсуждаем промежуточный отчет или отчет учебных заведений и организации или проблемные вопросы, что мы обсуждаем? Чтобы обсуждать исследовательскую работу нужно было нам направить материалы, чтобы мы могли ознакомиться и тогда уже высказали бы свои мнения. Как мы будем обсуждать и высказывать, если мы не видели материалы. Вы отрывате от рабочей встречи Съезда НПП, проходит совещание по ЕЭК, а слушаем вас и не можем понять, что мы проводим. Мы обсуждаем исследование или что? Две

недели назад на подкомитете проблемные вопросы системы подготовки морских кадров мы их обсуждали.

Слово предоставляется - **Буракову А.В.:**

Думаю, Юдин Николай Васильевич немного не в ту сторону пошел... Обсуждать, рассматривать или анализировать документ нельзя без того, чтобы до конца не разобраться с тем объёмом, который есть. Поэтому, автоматически, мы обсуждаем проблемы в индустрии, рассматриваем доработки по документу. Выслушав внимательно всех коллег, я бы хотел также высказать свое мнение как практик. Мой Генеральный директор сказал по проблемным вопросам, которые связаны с расцветанием, с обучением казахстанских кадров, все было ясно изложено.

А по поводу выступления, хотел бы отметить высказывания Советника НСОС, он правильно сказал, о том, что нужна единая морская академия. Как не странно, все новое - это то, что поднималось уже лет 10 тому назад, когда активно существовал военно-морской институт. На одном большом совещании меня поддержали коллеги, когда я поднял вопрос о создании на базе военного института надо сделать единый морской институт, в котором создать 3 класса для: моряков, рыбаков и транспортников, но это не было принято. МО естественно этот вопрос решать не стали, и в итоге морской институт закрыли. Теперь территория и здания стоят пустые, а у нас продолжаются разборки, кто лучше готовит?

Думаю, можно было наших уважаемых специалистов собрать под одним крылом, под одним руководством, уже был бы вполне нормальный морской институт. Поэтому я поддерживаю товарища, по поводу того, что надо думать об этом вопросе, тогда легче будет решить вопрос по материальной базе, в том числе покупки или постройки учебного судна.

По поводу выступления Еркена Кайнарова, мы благодарим их, что они постоянно подталкивают нас по вопросу «национализации флота», постоянно требуют план ежегодные, и контролируют насколько мы выполняем все это, но в то же время, хотелось бы попросить специалистов НСОС повнимательнее посмотреть на проблемами, когда в управлении работают не резиденты Казахстана, это тоже вопрос на который надо обратить внимание.

Следующий вопрос, уважаемому Юрию Васильевичу Киору, мне бы тоже хотелось бы сказать следующую ситуацию.

Но возвращаясь к проблеме ВУЗов и МУТЦ скажу, что нынешняя пандемия показала, как подтвердил коллега Жаксылык Копбаев, о том, что в настоящее время у моряков навигация заканчивается, как правило они в это время подтягивают свои рабочие документы, проводят, выезжают, сертифицируются, продолжают обучение и т.д., а границы закрыты, эти вопросы сегодня не решишь.

Мы столкнулись с этой проблемой еще месяц, полтора назад, когда людям надо на работу, МАП ведет свою работу, контроль осуществляет, смотрит документы все ли законно, все ли нормально. А моряк не может идти на работу, потому что не может продлить свои документы. Поэтому по поводу мы решили обратиться в МУТЦ ЕКК, как доложил Юрий Васильевич калькуляцию, я не отрицаю, что эта калькуляция может быть реальной. Но вопрос стоит в другом.

Два курса, которых студенту или просто молодому человеку, который прошел начальное морское образование, для того чтобы попасть на начальную практику, ему нужно минимум два сертификата, начальная подготовка и хотя бы ознакомительная охрана судов.

Эти сертификаты в России стоят 6 тыс рублей, нам в компанию присылают прайс лист МУТЦ, где запросили 400 тысяч тенге. Это примерно 67 тыс рублей. За эти деньги в России можно обучить примерно 10 человек. Естественно, какая компания возьмется заплатить такие деньги, и откуда у моряка, у студента такие деньги?

Нескромно говоря, из тех кто сейчас здесь присутствуют, не у всех зарплата 400 тыс тенге, о чем говорить о студентах. Говорят, о снижении этих сумм, хорошо. Я не обвиняю ЕКК, возможно это законная нормальная калькуляция. Думаю, что необходимо рассмотреть вопрос о государственной дотации МУТЦ ЕКК, который пока единственный в Казахстане, который пытается как тренажерный центр что-то организовывать. У моряка и у студента таких денег просто нет.

Но и с другой стороны, опять же о КМА КБТУ, КУТИ и МУТЦ ЕКК, вопрос такой. В том же КУТИ, законно 130 человек, учились в Астарахане, я тоже тогда сам был там. Наблюдал, это

нормальное училище, нормальные российские сертификаты, не так как сказал Юрий Васильевич, там нормально. Калькуляция не реальная к исполнению.

Шарапов Т.З.: Нас не устраивает все ровно.

Бураков А.В.: И по проф.стандартам, правильно Юрий Иванович сказал, распределите, организуйте, дайте деньги и все. В принципе поставить или создать нормально быстро проф.стандарт очень просто, есть международные конвенции, где все основные требования в стандартах расписаны. Надо только поработать и грамотно оформить.

Слово предоставляется - **Жагпарову Ж.:**

Здесь в большей части была предоставлена площадка для всех желающих показать свое видение по профессиональной подготовке морских кадров РК, но много вопросов у нас как раз- таки с МОН, очень печально что все-таки не получилось поговорить с ними и задать и получить ответы от них. Что касается тематики Круглого стола, все как бы сказали, я все-таки надо было сказать. Об исследовании мы никак не проговорили, я считаю, что может быть предложить организовать еще один круглый стол и уже конкретно по исследованию, который вами проводится.

Адамова Р.К.: Данный Круглый стол очень важный. Это все направления и проблемы в морской индустрии, где завязаны морские специалисты, и они должны знать, что имеется обязательная подготовка морских специалистов. Сейчас встает вопрос о системе образования. Позже ответим на все вопросы.

Про «треугольник», о котором говорил Бураков. Надеюсь, все понимают, что российское законодательство для Казахстана не действительно. В РК свои Законы и правила, а также требования, которые надо соблюдать.

Что касается, КМА КБТУ и МУТЦ, которые прошли освидетельствование в уполномоченной организации утвержденной Морской Администрацией РК и которые соответствуют требованиям ПДНВ.

КУТИ - не прошел, он только собирается пройти освидетельствование, поэтому стоит вопрос о системе образования по подготовке морских специалистов, имеет ли он право сейчас давать такое образование или нет? Это решать двум уполномоченным органам - это МОН и МИИР.

Поэтому сегодня мы хотели задать важнейшие вопросы МОНу, но раз руководство департамента высшего и послевузовского образования сейчас нет, то вопросы будут ставиться позже по этой теме. Со стороны МИИР определенные меры приняты.

То, что у нас по техническому заданию, как я сказала в начале, о том, что мы провели все необходимые анализы, которые связаны со всеми направлениями где требуются морские специалисты, при этом о проблемах о которых все должны знать.

Это морской кластер, который поможет нам поднять, исправить и совершенствовать систему морского образования в Казахстане. Без этого мы никуда не денемся, поэтому услышать всех участников этого морского кластера - это задача номер один. И то, что мы направили 24 рекомендации с которыми надо было ознакомиться всем, но, если кто-то их не читал, пусть ознакомится. Направляли и 9 основных озвученных проблемных вопросов, они прошли красной чертой по всему исследованию. Это и есть исследование. Если вы хотите сразу получить решения, то вообще-то решения даются после завершения исследования и выяснения проблемных вопросов.

Отдельные решения, которые получены в результате исследования, уже даны, где мы показываем как именно решать эту проблему.

Все участники подготовились и отвечали на все вопросы, это получилось.

Двое не приняли участие, было бы интересно услышать их мнения, особенно заместителя директора департамента МОН, которую вдруг вызвали на совещание к вице-министру. В МОН будет направлен запрос по незадаанным сегодня вопросам.

Слово предоставляется - **Лавриненко Ю.И.:**

Хочу еще раз поприветствовать уважаемые коллеги, я думаю, что Раиса Касымовна права. Такой круглый стол, вы собрали представителей по существу всех, представителей кластера,

который должен работать на морскую индустрию, на морские дела. Но видно, что взаимоотношения достаточно сложные. Сегодня уже говорил, вот в июле мы собирались по вопросам образования, слушали Дмитрия Николаевича, его информацию по той системе, которую он выстроил. В августе месяце мы обсуждали ваш отчет по исследованию, по созданию системы образования, по проблемам. 16 октября, как Николай Васильевич сказал что подкомитет по вопросам подготовки морских специалистов состоялся. То же в принципе видели эти проблемы, которые по кластеру складываются. Мне очень понравилось высказывания Ахметова, директора порта Курык, который очень красиво сказал, что коллеги, нам осталось чуть-чуть серьезно еще поработать, чтобы в принципе наша система образования вошла в белый список, была признана и одобрена, этим самым мы распахнем для наших молодых ребят весь мир. Все морские океаны будут доступны и т.д. Эта задача, очень такая светлая, воодушевляющая. Сегодня мы пообсуждали все эти дела и МИИР послушали, МОН так коротко, то есть вырисовывается, что пока у нас не складывается ни «кластерной системы» как в Нидерландах, ни «золотого треугольника» как в Великобритании. Мне кажется, что не Раиса Касымовна, а МИИР в лице Комитета транспорта нужно было собирать этот кластер и по частичкам раскладывать. Находить вывод, что же нужно сделать, чтобы система заработала как следует. Но, к сожалению, получается, что каждое ведомство занимается своим делом, и больше того многие вещи ушли в коммерциализацию, и как-то в кучку это все собрать сложно. Поэтому это все понятно, и Ваш энтузиазм и все это дело, и все это время так последовательно в этом направлении бьемся, это достойна уважения и эту работу надо продолжать, тем более что действительно многое сделано и есть возможность выйти на какое-то решение этого вопроса.

Я хочу вернуться все-таки к тому вопросу исследования, которую вы проработали, и еще раз хочу сказать, что с одной стороны, вы уже набрали достаточно большой материал, даже можно сказать много лишнего если можно рассматривать с точки зрения задач, которые стоят перед исследованием. Но, лишней информации не бывает, все можно и нужно использовать ее как следует. Хочу сказать, что на выходе 24 проблемных вопроса обозначили, они с точки зрения практический имеют место быть, но вырисовывается так, что мы вроде как формулируем поручения там, там, там. Мы же говорим о исследовательской работе. А если исследовательская работа, значит нужно если ставим вопрос надо ее обосновать, надо провести это исследование, статистический, факторный анализ, свод анализ по тем или иным направлениям, чтобы можно было это исследование использовать для убеждения или направления, для защиты и для принятия соответствующих решения, чтобы добиваться там в Правительстве, в Министерстве, в МОНе и т.д. Вот этого пока, к сожалению, нет.

Вы очень серьезно размахнулись на анализе и на ретроспективном анализе по морской индустрии, но нету у нас сейчас этой морской индустрии. Не сложился еще кластер, он формируется только этот кластер. Обозначить его нужно, но опять же выход на вопросы образования. Чтобы морской ПДНВ везде обязательно был. А мы пока этого не достигаем. Что в принципе нам нужно, вам эту часть по морской индустрии серьезно сократить. Сфокусировать его на формирующийся кластер и вывести из этого те профессии и направления системы образования, которые нужно решать. Это один момент, второй момент, все-таки КБТУ и Университет.

На сегодня КБТУ сформировал исходя из целевых задач, которые между ними стоял очень эффективную систему 4-х годичную, за счет того, что там увеличил семестры, практику вложил за счет того, что где-то подсократил может быть общее образовательные предметы, то есть сжал. Выпускает бакалавра определенной специализации. Он вписался в бакалавриат.

По Есеновскому Университету, вы много сил потратили на то, чтобы убедить МОН.

В МОН есть такой приказ №325, который в 2021 году выходит, но этот университет работал в другой системе. Если КБТУ создавали с нуля какую-то оптимальную систему по бакалавриату, то этот институт работал в старой системе подготовки специалистов.

И в принципе, то что доказали, что приказ есть по выпуску специалитета, нам теперь нужно сформулировать и доказать, что это правильно, что ему нужно продолжить эту работу в пятигодичной системе, чтобы сохранить тот общий национальный блок образования для наших студентов, поработать над тем, чтобы был этот вспомогательный уровень, управленческий уровень, чтобы он был достаточен для того, чтобы он отвечать всей номенклатуре.

Нам нужны аргументы чтобы МОН убелить и продолжить именно в пятигодичном варианте, и тогда он выпускает не бакалавра с определенной специализацией, а выпускает конкретно специалиста инженера по тому или иному направлению. Боллонская система это предусматривает. Давайте мы ее и изложим. И пусть это будет.

Прозвучали предложения по созданию единой академии, на сегодняшний день не очень реально. Поэтому давайте эти этапы мы разделим.

Давайте сделаем, что КБТУ, одобряемый университет помочь по таким предметам и двигаемся. Стоимость гранта увеличить, и плавательную практику четко разложить кто будет финансировать и в каком объеме, чтобы этот Морской центр все -аки функционировал, они же не обманывают, у них есть калькуляция.

Но, в то же время тот, кто потребляет эти услуги тоже прав. На рынке надо соответствовать. Надо находить золотую середину. Ваша исследовательская работа должна быть инструментом убеждения, инструментом доказательства в наших государственных органах, которые у нас есть. Пока ваша исследование в котором она есть накоплен большой материал, но его серьезно нужно переработать. Работа очень не простая, я прошу вас очень серьезно к этому отнестись.

Адамова Р.К: Мы уже знаем, как помочь КУТИ, но руководство КУТИ не выходят на связь. И очень слабое понимание преподавателей ВУЗа что необходимо сделать сейчас и по «перестройке». Предыдущий ректор выходил с АСиПМИ на связь, но решил не «заморачиваться», а заключить договор с Азербайджанской гос.морской академией (АГМА), которая с 2000 года включена в каталог морских учебных заведений ИМО и ее дипломы и сертификаты имеют международное признание, хотя Азербайджан не числятся в белом списке. Но по определенным причинам, договор с АГМА в настоящее время не работает.

Лавриненко Ю.И: Еще раз прошу чтобы у нас велся доброжелательный разговор. Не противопоставлять друг к другу КБТУ и КУТИ. А для того, чтобы не противопоставлять нужно выстроить логику и целевые задачи и для того и для другого. И находить синергию того, что нам нужно делать, не в противовес, а в поддержку.

Адамова Р.К: Морской кластер практически уже есть. Сегодня все участники круглого стола увидели и пообщались, и это было не впервые, когда встретились представители морской индустрии. Пригласили почти всех, тем не менее, может быть мало времени отведено было, и что просто обозначили, что провели и не раскрыли проведение нами анализы.

Самое главное, сегодня один из важных участников круглого стола, это МОН, не ответил на поставленные вопросы и разговор не состоялся. Такое положение дел по системе образования по подготовке моряков не может так дальше продолжаться. Сегодня судоходные компании открыто об этом заявили. Участники Круглого стола хотели предложить инструменты по дальнейшему действию, какие надо заключать договора, сколько должно выделяться средств от государства, на какие цели, и чтобы нас услышал и понял тот ВУЗ, который не соответствует международным требованиям. Время давно закончилось. В следующий раз встретимся в г. Актау.

Всем спасибо за участие.

Подписи:

**Председатель заседания «Круглого
Стола», Президент АСиПМИ**

**Секретарь заседания
«Круглого стола»**



Р.К.Адамова

А.Ш.Ногайбаева