

Аналитический обзор о секторе подготовки морских специалистов в РК

Оглавление:

1. Краткое описание отрасли морского транспорта РК	3
1.1 Уполномоченный орган – МИИР	3
1.2 Количество морских судов	3
1.3 Численность морских специалистов	4
1.4 Береговая морская инфраструктура - портовый сектор Казахстана.	5
1.5. База поддержки морских операций.....	7
1.6. Производственная площадка в районе поселка Баутино.	7
1.7. Завод по ремонту малых морских судов в пос.Баутино.	7
1.8. База флота.....	7
1.9. Судостроительные предприятия.....	8
1.9.1. Национальный морской перевозчик.....	8
2. Сектор подготовки морских специалистов в РК.	8
2.1 Вузы	9
2.2 Колледжи	15
2.3. Учебные центры	16
3. Система квалификаций морского транспорта	18
3.1 Профессиональные требования	18
3.2 Совет по квалификациям морского транспорта.....	18
4. Проблемное поле и трудности	20
Рекомендации, предложения и действия	23

*Адамова Р.К., президент НОЮЛ «Ассоциация судовладельцев
и предпринимателей морской индустрии»*

2020

1. Краткое описание отрасли морского транспорта РК

Освоение Казахстаном морских перевозок на Каспии стимулируется бурным развитием нефтедобычи в западных регионах страны, а также необходимостью более полной реализации своих экспортных возможностей в направлении Кавказа и стран Персидского залива, а также транзита товаров Азия-Европа.

Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает: два действующих морских порта: Курык и Актау, а также Баутино, грузовой район порта Актау; и Морской участок Прорва; судостроительные предприятия.

1.1 Уполномоченный орган – МИИР

МИИР на основе представляемых субъектами морской индустрии сведений о потребностях в соответствующих специалистах формирует предложения по определению перечня морских специальностей, по которым требуется подготовка специалистов для сферы торгового мореплавания (пункт 71 статьи 16 Положения о МИИР, утвержденный ППРК от 29.12.2018г. № 936).

В структуре МИИР имеется Комитет транспорта, в состав которого входят следующие управления, связанные с морским транспортом: «Управление водного транспорта», «Управление по обеспечению безопасности мореплавания», «Управление по контролю на водном транспорте» и «Управление расследования происшествий на железнодорожном и водном транспорте».

Для обеспечения безопасности мореплавания при Комитете транспорта МИИР (в 2014 году) создана «Морская Администрация портов Республики Казахстан» (далее - МАП) и является его территориальным подразделением, на базе которой систематизированы контрольно-надзорные функции на морском транспорте и осуществляются функции по государственному портовому контролю в морских портах.

МАП выполняет функции: ведение реестров морских судов; выдача судовых документов; выдача удостоверений личности моряка Республики Казахстан; льготных разрешений и мореходных книжек; выдача профессиональных дипломов, их изъятие и приостановление срока действия; подтверждений к профессиональным дипломам; а также проверка судовых документов, дипломов, квалификационных свидетельств и их подтверждений, и других документов (ст.39 ЗРК «О торговом мореплавании»).

1.2 Количество морских судов

В государственных реестрах Казахстана зарегистрировано 310 судов (на 01.06.20), их них:

- 171 судно принадлежит казахстанским владельцам (зарегистрированы в государственном судовом морском реестре);
- 3 судна принадлежат казахстанским владельцам и зарегистрированы в международном судовом реестре;
- 107 судов зафрахтованы казахстанскими юридическими лицами, принадлежащие иностранному государством и получившие временное право плавание под Государственным флагом РК (зарегистрированы в бербоут-чартерном реестре);
- 5 судов находятся в судовой книге.

Танкерный флот состоит из 8 танкеров, в том числе: 6 судов грузоподъемностью 12 тыс. тонн каждый и два судна с грузоподъемностью более 100000 тонн. Сухогрузный флот состоит из 2-х судов, дедвейтом по 5000 тонн каждый.

Таблица 2 – Типы судов реестрах морских судов Республики Казахстан

№	Тип и назначения судна	Кол.	№	Тип и назначения судна	Кол.
1	судно обеспечения	3	31	специальная служба, рабочий катер	2
2	судно обеспечения, противопожарное	1	32	морской катер	1
3	баржа	36	33	исследовательское	16
4	баржа для перевозки палубного груза	5	34	исследовательское/патрульное	1
5	нефтеналивная баржа	1	35	научно-исследовательское	3
6	баржа для нефтепродуктов ледового класса	1	36	судно специального назначения	6
7	баржа для насыпных и наливных грузов	1	37	судно снабжения	3
8	гостиничная баржа	1	38	многоцелевое судно	1
9	баржа-площадка	8	39	плавучая буровая установка (ПБУ)	3
10	баржа-пантон	2	40	рыботранспортное	2
11	буксир	51	41	нефтесборное	2
12	буксир ледокол	1	42	сборщик льяльных вод	2
13	буксир-толкач	1	43	моторное судно	6
14	вспомогательное морское судно	7	44	нефтеналивное	1
15	пассажирский катамаран	3	45	танкер (бункеровщик)	2
16	МКС пассажирское "А"	4	46	нефтяной танкер	1
17	плавобщежитие	6	47	нефтеналивное	5
18	стоечное (плавобщежитие)	5	48	инженерно-технологическое	1
19	рабочее судно	1	49	погружная буровая установка	1
20	понтон	32	50	судно срочной эвакуации ледового класса	12
21	понтон, перевозка каменной породы	1	51	обслуживающее судно	10
22	мульти-понтон	1	52	судно на воздушной подушке	3
23	технол-й понтон для кранового оборудования	1	53	морской баркас	1
24	грейферный земснаряд	1	54	грунтовоз	1
25	земснаряд без силовой установки	1	55	противопожарный	1
26	дноуглубительный - несамоходное	2	56	фрезерный земснаряд	1
27	самоотвозный дноуглубитель	1	57	судно для перевозки модулей	3
28	несамоходный земснаряд	1	58	нефтесборное судно	2
29	специальное судно	1	59	быстрое сервисное судно	2
30	многофункциональное вспомогательное судно	1	60	генгруз, перевозка сухих грузов	4

Источник: МАП

1.3 Численность морских специалистов

В настоящее время численность казахстанских моряков составляет около 984, из них: командный состав (граждане РК) – 313 моряков, рядовой состав (граждане РК) – 319 моряков, командный состав (иностранцы) – 313 моряков, рядовой состав (иностранцы) – 37 моряков.

В итоге, при эффективном расходовании значительных средств (в том числе иностранных инвестиций), выделяемых на обучение в виде грантов, способствовало бы развитию конкурентоспособного человеческого потенциала РК и как составную часть морской индустрии.

В настоящее время казахстанский флот составляет около 50 % казахстанских специалистов (и 20% казахстанских специалистов обучены и находятся в резерве компаний, из-за отсутствия достаточного опыта и плавательной практики), а также многоуровневой подготовки моряков в соответствии с Международной конвенцией ПДНВ, компании вынуждены привлекать иностранных специалистов.

Для морского транспорта необходима подготовка национальных кадров, с целью увеличить их долю с 50% до 80%.

С ростом спроса на морской труд во всем мире, а также с юридическими рекомендациями, изданными государственными органами в Республике Казахстан (закон о национализации), растет число молодых людей, зачисленных в морские университеты Казахстана с последующей работой в морских компаниях. Тем не менее, правовой статус их компетентного сертификата (выданного на месте или за рубежом), а также книги их моряка остается неясным. Отсутствие официальной аккредитации, а также международного признания препятствует местным морякам в любых

международных возможностях, связанных с работой, и иногда вызывает некоторые неудобства даже на местном уровне. Таким образом, эта проблема должна иметь первостепенное значение в рамках развития морского образования, что могло бы способствовать процессу признания и принятия казахстанских моряков на международной арене.

Таблица 3 - Информация по количеству моряков и по их гражданству

№	Наименование компании	Общее кол-во моряков (чел.)	В том числе			
			граждане РК		иностранцы	
			ком. состав	рядовой состав	ком. состав	рядовой состав
1	ТОО «НМСК Казмортрансфлот»	180	51	70	54	5
2	ТОО «Каспиан Оффшор Констракшн»	491	181	149	154	7
3	Enka	22	0	4	13	5
4	ТОО «Oms Shipping»	25	3	10	11	1
5	ТОО «Geo Energy Group»	34	26	8	0	0
6	ТОО «Kmg Drilling & Services»	2	0	2	0	0
7	ТОО «Казахстанское Агентство Прикладной Экологии»	47	15	13	14	5
8	ТОО «Каспиан Оушн»	38	7	20	10	1
9	ТОО «Каспий Ак Желкен»	24	5	10	9	0
10	ТОО «Caspian Geo Services»	6	4	0	0	0
11	ТОО «Caspian Services Group»	7	0	3	4	0
12	ТОО «Каспий Шиппинг»	24	0	0	16	8
13	Фил. «БИЮИ Казахстан Лимитед» в РК	84	21	30	28	5
	ИТОГО:	893	288	286	285	32
	Всего:		574	317		

На данном этапе, для Казахстана, является целесообразным разработать стратегию развития для морской индустрии где основной уклон будет на тесное сотрудничество всех участников морского направления. Для этого, по примеру стран, морские стратегии которых указаны в данном документе, необходима инициатива МТК РК на проведение заседания основных игроков морской индустрии Республики Казахстан с последующим формированием общей стратегии.

Формирование и развитие МУТЦов на территории Казахстана по стандартам ПДНВ. Перед посадкой на любое судно есть список сертификатов, которые должен получить каждый моряк. До сих пор в нашей стране не хватает современных учебных центров, которые могли бы предложить полный спектр учебных модулей, требуемых международными стандартами.

Необходимо выезжать за границу, чтобы получить вышеупомянутые сертификаты, что, в свою очередь, приводит к увеличению бюджетных расходов, как для морских компаний, так и для отдельных сотрудников.

Создание подобных центров сертификации с конкурентоспособными ценами, после анализа близлежащих рынков, так же поспособствует притоку иностранных морских студентов.

1.4. Береговая морская инфраструктура - портовый сектор Казахстана.

Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море, включает портовый сектор Казахстана, который состоит из следующих морских портов.

АО «Национальная Компания «Актауский морской торговый порт». Порт Актау задействован в перевалке сухих грузов, нефти и нефтепродуктов в экспортном сообщении, его доля в обеспечении грузовых перевозок в Каспийском бассейне составляет более 25%. Пропускная способность порта Актау 16,5 млн. тонн (в т.ч. перевозка зерна более 600 тыс. тонн в год с единовременным хранением 25 тыс. тонн). Численность порта Актау составляет свыше 540 человек.

Инфраструктура порта Актау включает:

- все виды подъездных путей, смежную инфраструктуру по наливу и хранению нефти и нефтепродуктов;

- паромный комплекс с пропускной способностью - 2 млн. тонн; 6 нефтеналивных причалов, с мощностью 12 млн. тонн; зерновой терминал, для временного хранения зерна общим объёмом 22,5 тыс. тонн; производственная мощность транспортных коммуникаций терминала по перевалке – до 350 тонн зерна в час;

- сухогрузные 3 терминала, с мощностью – 2,5 млн. тонн; всего количество причалов - 11; количество одновременно обрабатываемых судов – 9; площадь открытых площадок – 79700 м²; площадь крытого транзитного склада – 2000 кв.м; навигация-круглогодичная, не замерзает в зимний период; рабочий график – 24 часа в сутки; номенклатура грузов – нефть, металл, зерно и грузы, перевозимые железнодорожными парками; мощность по перевалке грузов – 17,7 млн. тонн.

- парк погрузочно-разгрузочной техники имеет 6 порталных кранов грузоподъёмностью 10-40 тонн, автопогрузчики и портовые тягачи, а также экскаватор-погрузчик с эксплуатационной массой – 9 тонн.

- суда, принадлежащие порту Актау, зарегистрированы в Государственном судовом реестре морских судов.

Грузовой район Баутино. Является подразделением порта Актау, расположен в пос. Баутино (150 км. от г. Актау), в акватории Баутинской бухты Тюбкараганского залива, пропускная способность Грузового района Баутино с мощностью более 2,5 млн. тонн., численность - 40 человек.

Грузовой район Баутино может обрабатывать до 200 тыс. тонн груза. Основным преимуществом является отсутствие простоя судов на рейде за счет естественной защищенности от волнения, что позволяет вести грузовые работы даже в штормовую погоду, с круглогодичной навигацией, с протяженностью причальной стенки 150 метров. Грузовой район Баутино специализируется как база поддержки морских нефтяных операций.

ТОО «Порт Курык». В 2011 году был создан ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта», в соответствии с решением Совета директоров Акционерного общества «Национальная компания «Казахстан темір жолы», как Транспортно-логистический центр «Паромный комплекс Курык».

В 2012 году ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта» был переименован в ТОО «Порт Курык», с местонахождением в селе Курык, местность Сарша, с участками земли № 26 и № 27, не принадлежащие порту Курык. Пропускная способность порта Курык составляет 4 миллиона тонн грузов в год. Численность - 177 человек.

Планируемое развивающее производство в порту Курык – это судоремонтный завод, нацелен восполнить недостаток производственных мощностей для ремонта средних и крупных судов (на данный момент все имеющиеся судоремонтные заводы в Казахстане ориентированы на суда до 600 тыс. тонн) и производство металлоконструкций и кессонов.

Логистические направления порта Курык:

- транспортно-логистический центр» - склад временного хранения и предпаромный накопитель;

- терминал наливных грузов, предназначенный для перевалки нефти, нефтеналивных грузов и СУГ (сжиженные углеводородные газы), располагается на территории в 26 гектаров и имеет 2 причала. Глубина причалов – 7 метров. Проектная мощность терминала составляет: - нефть и нефтепродукты – 2,6 млн. тонн в год; - СУГ – 300 тыс. тонн в год.

- универсальный перегрузочный терминал предназначен для перевалки генеральных, насыпных и контейнерных грузов. Расположен на территории в 32 гектаров и обладает 3 причалами. Глубина причалов – 7 метров. Проектная мощность терминала: - генеральные и насыпные грузы – 1, 65 млн. т в год и - контейнеры – 150 тыс. TEU в год;

- специализированный насыпной терминал;
- паромный комплекс - железнодорожный причал 4 млн. тонн в год, автомобильный причал 2 млн. тонн в год. В 2019 году было 586 судозаходов, а перевалка грузов составила – 1370 тыс. т.

Морской участок Прорва. В п. Прорва Жалыойского района Атырауской области осуществляется пропуск судов через государственную границу Республики Казахстан по судоходному каналу протяженностью 71 км для обслуживания нефтегазовых месторождений в КСКМ.

1.5. База поддержки морских операций

Оператор ТОО «Балыкшы», рабочие места при строительстве и эксплуатации проекта при инвестиции 6452,6 млн.тг. Эффект от реализации проекта определяется при пропускной способности базы до 20 судов швартовки у причальной стенки и до 15 судов грузоподъемностью до 600 тонн отстоя нам верфи.

Услуги по перевалке грузов, дизтоплива, питьевой воды, хозфекальных вод. Хранение генеральных. Специально оборудованная слиперсами открытая площадка для хранения нефтегазовых тру общей площадью 1000 кв.м.

- 1) хранение и перевалка грузов;
- 2) услуги причала;
- 3) бункеровка судов;
- 4) прием и дальнейшая утилизация различных отходов по заявке.

Имеются проблемы по загрузке мощностей. В связи с недостатком заказов мощности недозагружены. Ожидают получение заказов по выходу Северо-Каспийских проектов на проектную мощность по добычи нефти.

1.6. Производственная площадка в районе поселка Баутино.

ТОО «ТенизСервис», генеральный подрядчик ТОО «Датоба Констракшн». рабочие места при строительстве и эксплуатации проекта при инвестиции 5043 млн.тг. Эффект от реализации проекта определяется при размещении объектов для нужд II фазы освоения Кашагана и других морских месторождений.

В настоящее время введена в эксплуатацию подготовительная площадка 20,6 га, позволяющая в случае необходимости разметить необходимые объекты.

Имеются проблемы по отсутствию заказов в связи с замедлением темпов разведочного бурения на КСКМ.

1.7. Завод по ремонту малых морских судов в пос.Баутино.

ТОО «Судоремонтный завод Мангистауской области», генеральный подрядчик ТОО «Датоба Констракшн». Рабочие места при эксплуатации при 40/1, при этом инвестиции 593 млн.тг.

1. Единовременное доковое обслуживание (капитальный ремонт) 10-12 судов, с параметрами при длине до 60 м, ширине 16,5 м. с осадкой до 4 м вес до 600 т.

2. Производственная мощность завода позволяет обеспечить необходимый ремонт от 50 до 60 единиц ежегодно.

Производственная деятельность завода временно приостановлена из-за отсутствия финансирования.

1.8. База флота.

Заявитель проекта АО «НМСК «Казморфлот», генеральный подрядчик не определен. Инвестиции не определены. Эффект от реализации проекта по хранению и перевалке расходных материалов: топливо, масла, ЗИП для танкеров, расходные материалы для выносного причального устройства (ВПУ), продукты питания, спецодежда и пр.; а также морская станция для смены экипажей танкеров; база для отстоя обслуживания судов сервисного флота; база реагирования на разливы нефти со спецоборудование; утилизация и управление отходами.

Впоследствии исследования показали о нецелесообразности реализации казахстанской каспийской системы транспортировки (ККСТ), в связи с чем, реализация Базы Флота, остановлена.

1.9. Судостроительные предприятия

По оценкам Морского оператора Норт Каспиан Оперейтинг Компани (NCOC), если будут открыты новые месторождения, то потребность в судах для флота поддержки морских операций Кашаган составит около 500 судов менее 650 тонн, 130 судов от 650 до 2000 тонн, около 10 судов от 2000 до 15000 тонн (данная информация подлежит корректировке по потребности судов для морских операций).

Судоремонтные предприятия в РК:

1. СП ТОО «ЕрСай Каспиан Контрактор» – производственная база по поддержки морских нефтяных операций на море;

2. ТОО «Сага Аташ» – судоремонтная компания, была создана в 2003 году, находится в п. Баутино в Тюб-Караганском заливе, для оказания услуг по ремонту судов;

3. АО «Уральский завод Зенит» и АО «НИИ «Гидроприбор» – находятся в Уральске, строят и ремонтируют суда водоизмещением около 500 тонн, в связи с проблемами в проходимости Урала не могут производить и ремонтировать крупные суда, в настоящее время производят военные катера;

4. Береговая база поддержки морских операций в заливе «Сартас» – целью проекта является удовлетворение растущего спроса на услуги баз снабжения и поддержки морских операций со стороны операторов судоходного флота и международных нефтегазовых компаний, вовлеченных в разведку и разработку месторождений шельфа КСКМ. На базе действующего предприятия «SartasTenizPorty» планировалась расширение возможности базы в 2017 г.;

5. АО «НК«КазМунайГаз» планировало строительство судостроительного и судоремонтного завода в п. Курык, мощностью строительства 15 тыс. тонн дедвейта и ремонтом 70 судов в год, совместно с компанией ENI. Утверждено технико-экономическое обоснование проекта, разработана проектно - сметная документация.

1.9.1. Национальный морской перевозчик

В целях развития морского транспорта Казахстана и создания национального морского торгового флота, создано закрытое акционерное общество «Национальная морская судоходная компания «Казмортрансфлот» со 100% участием государства в его уставном капитале, подведомственное Министерству транспорта и коммуникаций РК. В 2009 году АО НК «КазМунайГаз» (КМГ) стала единственным 100 % акционером КМТФ.

КМГ была принята «Программа развития казахстанских кадров для танкерного флота и флота поддержки морских нефтяных операций на 2007-2011 гг.», которая предполагала подготовку необходимого количества морских специалистов для национального морского флота. Для создания системы кадрового обеспечения потребности торгового флота в соответствии с Программой развития морского транспорта РК на 2006-2012 гг. было выделено 608 млн. тенге.

грузов общей площадью до 30 тыс.кв.м.

2. Сектор подготовки морских специалистов в РК.

Требования к морским специалистам содержатся в международной Конвенции Правила дипломирования и несения вахты для моряков (ПДНВ), в целом для работников морского транспорта в ЕКТС 52, а также внутренних положениях и квалификационных требованиях к работникам организации морского транспорта.

Таблица 4 - Государственный образовательный заказ на подготовку специалистов с высшим образованием на 2018-2019 учебный год

Наименование специальности	Итого	Полное обучение				Сокращ. обучение		
		всего	каз.	русс	англ	всего	каз	русс
Морская техника и технологии	95	75	56	19		20	15	5
Казахстанско-Британский технический университет								
Морская техника и технологии	19							

2.1 Вузы

В Казахстане морских специалистов готовят четыре вуза:

Таблица 5 - Вузы и морские специальности

Наименование вуза	Специальности	Срок обучения, квалификация
Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга имени Ш.Есенова	Морская техника и технологии по специализациям:	
	Эксплуатация судовых энергетических установок	5 лет, судомеханик
	Судовождение	5 лет, судоводитель
	Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики	5 лет, судозлектромеханик
	Эксплуатация перегрузочного оборудования портов и транспортных терминалов	5 лет, механик
Казахстанская Морская Академия Казахстанско - Британского технического университета	Морская техника и технологии по специализациям:	
	Судовождение	4 года, бакалавр судовождения
	Судомеханика	4 года, бакалавр судомеханики
Атырауский Университет нефти и газа им. С.Утебаева	Морская техника и технологии	с 2020 года набор приостановлен
Университет «Астана»	Морская техника и технологии	с 2018 года набор не производится

КГУТИ имени Ш.Есенова.

С 2004 г. находится в ведении МОН и является базовым вузом в РК.

В 2018 году создан факультет «Морская академия», который осуществляет подготовку специалистов в режиме эксперимента (до 2021 г.) по специализациям: Эксплуатация судовых энергетических установок, Судовождение, Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики, Эксплуатация перегрузочного оборудования портов и транспортных терминалов, согласно приказа МОН РК (от 11.07.2017 года № 325).

В 2019 году КГУТИ был реорганизован в Некоммерческое Акционерное Общество «Каспийский университет технологий и инжиниринга» имени Ш. Есенова (далее - КУТИ).

КУТИ не прошел освидетельствование организаций образования, осуществляющих подготовку (переподготовку) и повышение квалификации специалистов морского транспорта и морских учебно-тренажерных центров, в соответствии с приказом МИИР от 28 мая 2015г № 663.

На сегодняшний день в КУТИ по специальности 5В071500 - Морская техника и технологии обучаются 206 кадетов, из них: 1 курс – 82, 2 курс – 41, 3 курс – 35, 4 курс – 44, магистратура – 4.

Таблица 6 – Схема подготовки морских специалистов в КГУТИ

Вуз					Курсы	МАП	Компан ия
I курс	II курс	III курс	IV курс	V курс			
Подготовка на вспомогательном уровне	Подготовка на вспомогательном уровне	Подготовка на вспомогательном уровне, В конце 3-его курса начинается эксплуатационный уровень	Подготовка на уровне эксплуатации	Подготовка на уровне управления			
теория ОД*	теория ОД и ПД* тренинги на симуляторах согласно ПДНВ	теория ПД тренинги на симуляторах согласно ПДНВ	теория ПД тренинги на симуляторах согласно ПДНВ	теория ПД тренинги на симуляторах согласно ПДНВ	-	-	-
Производственная практика на судах портфлота в АО «Актауский морской торговый порт». Ведение тренировочного дневника (Training record book).							
Диплом. Степень: судоводитель / судомеханик / судозащитник							

*ОД - Общеобразовательные дисциплины

*ПД - профессиональные дисциплины

КУТИ с 1 по 3 курс кадеты готовят к уровню ответственности, связанный с выполнением задач, обязанностей под руководством лица, работающего на уровне эксплуатации или управления, то есть к вспомогательному уровню, это специалисты рядового состава (матросы, мотористы, электрики). На 3 курсе переходят в эксплуатационный уровень, это уровень ответственности, связанный с работой в должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика судов, радиооператора на морском судне, под руководством лица, работающего на уровне управления в этой сфере ответственности. На 5 курсе кадеты начинают изучать дисциплины уровня управления, это уровень ответственности, связанный с работой в должности капитана, старшего помощника, старшего механика или второго механика на морском судне, и обеспечением надлежащего выполнения всех функций в рамках установленной сферы ответственности.

В КУТИ морские дисциплины преподают 11 преподавателей, из них 5 имеют базовое морское образование и сертификаты ИМО по международным тренингам. Используется тренажерное оборудование (Kongsberg, Норвегия), ранее переданное казахстанским филиалом компании «Вагенборг Казахстан Б.В.», для подготовки командного состава судового экипажа, но в настоящее время не прошедший освидетельствование на соответствие ПДНВ.

Согласно информации МИИР РК за последние 3 года на прохождение плавательной практики студентами КУТИ из бюджета страны выделено 122 миллиона тенге. В 2018 по специальности 6М071500 - Морская техника и технологии выпущено 54 кадеты, из них 31 морских специалистов и

23 специалистов внутреннего водного транспорта. По информации МИИР РК из 31 выпускников 28 трудоустроены в судоходных и сервисных компаниях, таких, как: ТОО «Caspian Offshore Construction» – 8 чел., трудоустроены на должности матросов, «Toraz Marine» - 1 чел., ТОО «ЕНКА» - 2 чел., Актауский морской торговый порт -1 чел.

Казахстанская Морская Академия КБТУ.

Система морского образования КМА КБТУ начата с 2012 года, с момента открытия Казахстанской морской академии, совместно с университетом партнеров из Нидерландов, основным спонсором проекта выступила компания «Тенгизшевроил».

В КМА КБТУ запущены две программы Магистратуры профильного направления: «Оффшорная инженерия и судовые операции» и «Транспортная инженерия и планирование». Одной из главных задач, поставленных перед КМА КБТУ была подготовка квалифицированного командного состава, по стандартам ПДНВ для судов, плавающих под казахстанским флагом, так как согласно второй части первого пункта статьи 25 Закона Республики Казахстан «О торговом мореплавании» иностранцы и лица без гражданства с 01.01.2025 года не имеют права занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана и старшего механика на судах, плавающих под Государственным Флагом Республики Казахстан.

Данным законом была установлена государственная политика национализации кадров на морских судах. Для преодоления данной проблемы было решено использовать опыт передовой морской страны – Королевства Нидерланды, компании «STC Group», который является лидером по подготовке морских специалистов.

КМА КБТУ прошел освидетельствование организаций образования, осуществляющих подготовку (переподготовку) и повышение квалификации специалистов морского транспорта и морских учебно-тренажерных центров. Обучение в КМА КБТУ проходит по европейским стандартам, в соответствии с Болонской конвенцией об образовании, которые рассчитаны на подготовку специалиста за 4 года обучения, включая: три года теоретической подготовки на английском языке, 1 год морской практики на 1 и на 3 курсе, на судах компаний «COSCO», «Chevron», «Казмортрансфлот», «Каспиан Оффшор Констракшн», «Toraz Marine» и защиту дипломной работы.

После окончания КМА КБТУ выпускники получают диплом с присвоением квалификации «бакалавр судоходства», «бакалавр судомеханики».

Таблица 7 - Схема подготовки морских специалистов КМА КБТУ

ВУЗ					Курсы	Морская Администра- ция	
I курс	II курс	III курс	IV курс				
Подготовка на уровне эксплуатации			Подготовка на уровне управления		Подготовка на уровне управления		
1 семестр: Теория ОД Всего 57 дисциплин Плавательная практика (1 месяц в Нидерландах) 2 семестр: - судоходство - судомеханика	Теория ОД и ПД Тренинги на симуляторах согласно ПДНВ Экзамены на уровне эксплуатации ПДНВ	Производственная практика (11 месяцев) на морских судах РК и зарубежом Ведение тренировочного дневника (Training record book) (360 морских дней)	ПД для старших помощников капитана и капитанов (6 недель) Тренинги (9-10 нед.) (гл. V и VI ПДНВ)	ДИПЛОМ Степень: бакалавр судоходства. Специальность: 5В 071500 «Морская техника и технологии» Степень: бакалавр судомеханики Специальность: 5В 071500 «Морская техника и технологии»	Теоретический курс «Shipmanagement» (4-8 недель) Финансы, управление человеческими ресурсами, управление судоходной компанией и др. Плавательный стаж: 2-3 года	Профессиональный ДИПЛОМ капитана/ст.механика/старпом второго механика	Судоходная компания

КМА КБТУ с 1 по 3 курс кадетов готовят на уровне эксплуатации (вахтенного помощника капитана, вахтенного механика судов, радиооператора на морском судне). Кадетов на вспомогательном уровне ответственности в КМА КБТУ не готовят. На 4 курсе кадеты проходят подготовку на уровне управления (ответственность, связанная с работой в должности капитана, старшего помощника, старшего механика или второго механика на морском судне). В КМА КБТУ

морские дисциплины преподают 8 преподавателей, которые имеют базовое морское образование передовых мировых ВУЗов и требуемые сертификаты ИМО по международным тренингам. КМА КБТУ имеет тренажерное оборудование (Норвегия) для подготовки командного состава судового экипажа. Согласно информации МИИР РК за последние три года на прохождение плавательной практики студентами КМА КБТУ из бюджета страны выделено 278 миллионов тенге.

На данный момент в КМА КБТУ ведется подготовка бакалавров по двум направлениям: «Судовождение» и «Судомеханика», так же в 2020 году были запущены две программы магистратуры профильного направления «Оффшорная инженерия и судовые операции» и «Транспортная инженерия и планирование». Магистратура КМА КБТУ рассчитана на достижение национализации береговых кадров морской индустрии Казахстана за счет подготовки высококвалифицированных менеджеров на должности, в которых наблюдается наибольший дефицит специалистов с казахстанским гражданством. На сегодняшний день в КМА КБТУ на бакалавриате по специальности – «Морская техника и технологии» обучаются 84 кадетов.

Таблица 8 - Количество подготовленных морских кадров в КМА КБТУ

Курс	Общее количество	Судовождение	Судомеханика
1	24	15	9
2	20	11	9
3	19	10	9
4	21	11	10
всего	84	47	37

КМА КБТУ за 7 лет существования осуществил выпуск в количестве 77 человек, из них: 43 судоводителя и 34 судомеханика. 74 выпускника КМА КБТУ получили профессиональные (рабочий) дипломы моряка в Султанате Оман, из них, за последние три года.

Таблица 9 – Выпуск КМА КБТУ

Год выпуска	Судовождение	Судомеханика	Всего
2017	7	11	18
2018	10	10	20
2019	12	11	23
2020	11	10	21

Таблица 10 - Трудоустройство выпускников КМА КБТУ за 2017-2019 гг.

№	Наименование компании	2019		2018		2017	
		кол-во	тип судна/ обучение	кол-во	тип судна/ обучение	кол-во	тип судна/ обучение
1	Topaz Marine	3	MCV	7	MCV	4	MCV
2	Caspian Offshore Construction	4	Буксиры ледокольного типа	4	Буксиры ледокольного	1	Буксиры ледокольного
3	Обучение за рубежом	2	магистратура	2	типа	0	типа
4	Обучение в Казахстане	1	магистратура	2	магистратура	0	магистратура
5	Сервисные компании	4		4		8	
6	другие отрасли	6		4		5	
7	Всего	20		23		18	

Вузы страны «белого списка» наделяются правом выдачи сертификатов согласно главы 5/6 ПДНВ, которые будут признаны в других странах, ратифицировавших ПДНВ. Выпускнику, имеющему на руках подобные сертификаты и диплом, открываются широкие перспективы международного рынка труда морской индустрии.

В связи с тем, что Казахстан не входит в «белый список» ИМО, казахстанские кадеты не имеют возможности получать профессиональные дипломы в Морской Администрации Казахстана. Для решения данного вопроса, кадеты КМА КБТУ направляются в Султанат Оман, который входит в белый список ИМО, пройдя все необходимые курсы, сдав экзамены и подтвердив свою квалификацию, получают профессиональные дипломы в Морской Администрации Султана Оман. КМА КБТУ проходит ежегодный аудит, проводимый специалистами из Министерства транспорта Омана.

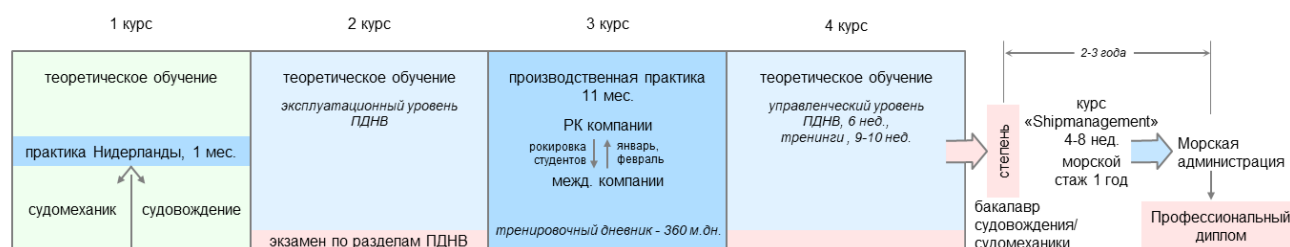


Рисунок 1 - Структура образовательной программы

На основании протокола обсуждения на онлайн-заседании Совета по квалификациям морского транспорта при корпоративном фонде «KAZLOGISTICS» (28.07.20.) модели подготовки бакалавров по специальностям морского транспорта в КБТУ определены значимые части успешного опыта¹:

- 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.;

¹ Протокол обсуждения СТК «KAZLOGISTICS» <http://kazlogistics.kz/upload/iblock/07b/07b1d276e6b00b4c89a04c0664d5d878.pdf>

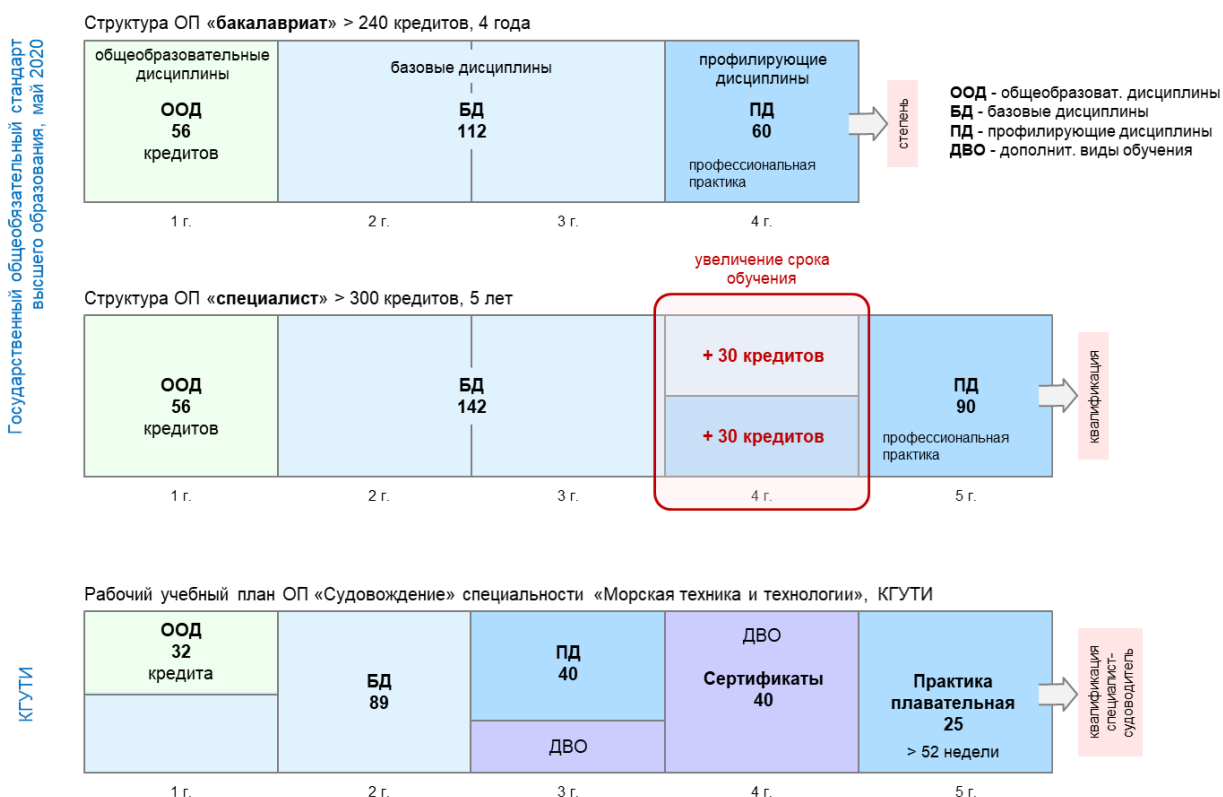
- Морская академия КБТУ в этом году вышла на уровень самообеспечения своими преподавателями;
- по окончанию 2-х лет экзамен для оценки фактического закрепления эксплуатационного уровня Конвенции;
- во время практики студенты ведут «Тренировочный дневник»;
- для получения профессионального диплома нужны 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;
- 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.

АУНГ имени С. Утебаева. АУНГ до 2020 г. готовил бакалавров по специальности 5В071500 – «Морская техника и технологии» сроком обучения 4 года.

АУНГ не прошел освидетельствование организаций образования, осуществляющих подготовку (переподготовку) и повышение квалификации специалистов морского транспорта, так как, преподаватели не имеют профильное морское образование и не имеют допуска к преподаванию морских специальностей, образовательные программы не соответствуют требованиям ПДНВ, отсутствует требуемая материально-техническая база, тренажерное оборудование, также кадеты АУНГ не проходили плавательную практику на морских судах. За

последние два года АУНГ по специальности 5В071500 – «Морская техника и технологии», выпуск составил 93 выпускников, из которых только 1 устроился на работу по профессии. В 2020 году руководством АУНГ принято решение о приостановлении набора кадетов по специальности 5В071500 – «Морская техника и технологии».

Университет «Астана». Университет с 2018 года имеет лицензию на подготовку морских специалистов по специальности 5В071500 – Морская техника и технологии. По данным Университета на данную специальность набор не производится.



Академическая свобода (2018) - самостоятельное определение вузом содержания программ и траекторий обучения, выдача собственных дипломов

Рисунок 2 - Сопоставление структур программ высшего образования

2.2 Колледжи

В Казахстане имеются **колледжи**, которые осуществляют подготовку специалистов рядового состава - Прикаспийский колледж «Болашак» (г. Актау) и Атырауский аграрно-технический колледж (г. Атырау).

В Казахстане имеется единственный соответствующий международным требованиям Морской учебно-тренажерный центр ТОО «Ескерткыш Кызмет Казахстан» (МУТЦ), для обязательной подготовки, переподготовки и повышения квалификации морских специалистов, в соответствии с ПДНВ.

Таблица 11 - Специальности, квалификации колледжей и МУТЦ

Наименование учреждения образования	Специальности	квалификация	Срок обучения
Прикаспийский колледж «Болашак» (г.Актау)	1104000 «Электрорадиомонтаж морской техники»	электромеханик (судовой);	3 г.10 мес (после 9 кл.)
	1103000 «Судостроение и техническое обслуживание судовых машин и механизмов»	техник – строитель, слесарь-судоремонтник; техник – судоводитель; матрос (морской и рыбопромысловый флот)	2 г. 10 мес (после 11 кл.)
	1204000 «Эксплуатация водного транспорта (по профилю)»		
Атырауский аграрно-технический колледж (г.Атырау)	1204000 – «Эксплуатация водного транспорта»	техник – судоводитель; матрос (морской и рыбопромысловый флот)	3 г.10 мес (после 9 кл.) 2 г. 10 мес (после 11 кл.)
Учебно-тренажерный центр ТОО «Ескерткыш Қызмет Қазақстан» (ҮҚК)	Имеет учебные и сервисные центры в Атырау, Актау, Баутино, Карабатане и на объекте D-Island.	обязательные курсы в соответствии с ПДНВ	В соотв. с Конвенцией ПДНВ

Прикаспийский колледж «Болашак» (Актау). Профессиональная практика обучающихся в Прикаспийском колледже «Болашак» проводится в: АО «Уральский завод «Зенит», ТОО «OMS Shipping», ТОО «Сперанза Плюс», ТОО «Судоремонтный завод», ТОО «Marine Bolashak», АО НК «Актауский морской торговый порт», ТОО «СагаАташ», ТОО «Caspian Service Group», ОАО «ССЗ «Красные Баррикады» (г.Астрахань), ТОО «АктауМортрансКомпани» и др. Материально-техническая база колледжа позволяет вести подготовку специалистов по заявленным специальностям и уровням образования, т.е. соответствует требованиям ГОСО РК и лицензионным нормативам. Имеются лабораторные по изучению теории судна, судовых электрических установок, водной учебной базы, а также мастерские по судовому электрооборудованию.

Информация о выпускниках колледжа «Болашак» за 2018-2019 гг.:

- по специальности «Судостроение и техническое обслуживание судовых машин и механизмов» колледж окончили 14 выпускников, из них 8 трудоустроены, 6 продолжили обучение в ВУЗах;

- по специальности «Электрорадиомонтаж морской техники» колледж окончили 15 выпускников, из них: 7 трудоустроены, 4 продолжили обучение в ВУЗах и 4 не трудоустроены.

Атырауский аграрно-технический колледж (Атырау). Информация о трудоустройстве выпускников - в 2017-2018гг. ААТК по квалификации «техник-судоводитель» всего окончили 10 выпускников, их них 8 трудоустроены, 2 продолжили обучение в ВУЗах.

2.3. Учебные центры

Морской учебно-тренажерный центр ТОО «Ескерткыш Қызмет Қазақстан». Учебные сервисные центры МУТЦ находятся на побережье Каспийского моря в г.Атырау, г.Актау, пос. Баутино, Карабатане и на объекте D-Island. С 2003 г. МУТЦ присвоена престижная аккредитация на соответствие стандарта ISO9001:2008, также МУТЦ имеет аккредитацию Британской Организацией по обучению оффшорных компаний нефтегазовой промышленности (OPITO) как Учебный Центр по безопасности на море, в воздухе, а также по обеспечению промышленной безопасности. В МУТЦ работают 300 человек, со 100% казахстанским содержанием. МУТЦ имеет сертификацию признанного Классификационного общества Морского регистра – «BUREAU

VERITAS» (BV), признанное Правительством Республики Казахстан (20.11.2008 г). МУТЦ аккредитован в 2019 году на соответствие ПДНВ и приказу МИИР (от 28.05.2015г. №663) признанной МИР организацией «Российский морской регистр судоходства» (РМРС) (Письмо подтверждение РМРС от 24.04.2019 года № 327-08-114346.).

На сегодняшний день, МУТЦ проводит 9 курсов в соответствии с утвержденными учебными программами, согласно ПДНВ:

1. Начальная подготовка по вопросам безопасности (Раздел А-VI/1, таблицы А-VI/1-1, А-VI/1-2, А-VI/1-3, А-VI/1-4 Конвенции ПДНВ);
2. Специалисты по спасательным шлюпкам, спасательным плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками (Раздел А-VI/2 таблица А-VI/2-1 Конвенции ПДНВ);
3. Специалисты по скоростным дежурным шлюпкам (Раздел А-VI/2, таблица А-VI/2-2 Конвенции ПДНВ);
4. Борьба с пожаром по расширенной программе (Раздела А-VI/3, таблицы А-VI/3 Конвенции ПДНВ);
5. Подготовка по оказанию первой медицинской помощи (Раздел А-VI/4, Таблица А-VI/4-1 Кодекса ПДНВ);
6. Медицинский уход на судне (Раздел А-VI/4, Таблица А-VI/4-2 Конвенции ПДНВ);
7. Подготовка лиц командного состава судна, ответственных за охрану (Раздела А-VI/5, таблицы А-VI/5-1 Конвенции ПДНВ)
8. Подготовка в области осведомленности об охране судна (Раздел А-VI/6, Таблица А-VI/6-1 Конвенции ПДНВ);
9. Подготовка в области назначенных обязанностей по вопросам охраны судна (Раздел А-VI/6, Таблица А-VI/6-2 Конвенции ПДНВ).

В МУТЦ следующие три компании прошли подготовку и получили сертификаты:

ТОО «ЕКК», КМА КБТУ и ТОО «Semarco»:

1) КМА КБТУ

- курс «Специалисты по спасательным шлюпкам, спасательным плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками» - 35 человек,
- курс «Подготовка по оказанию первой медицинской помощи» - 32 человек,
- курс «Борьба с пожаром по расширенной программе» – 21 человек,
- курс «Медицинский уход на судне» - 32 человек. Всего: 120 чел.

2) ТОО «ЕКК»

- курс «Специалисты по спасательным шлюпкам, спасательным плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками» - 8 человек,
- курс «Подготовка по оказанию первой медицинской помощи» - 13 человек,
- курс «Медицинский уход на судне» – 13 человек. Всего: 34 чел.

3) ТОО «Semarco»

- курс «Начальная подготовка по вопросам безопасности» – 6 человек.

3. Система квалификаций морского транспорта

3.1 Профессиональные требования

Требования к морским специалистам содержатся в международной Конвенции Правила дипломирования и несения вахты для моряков (ПДНВ), в целом для работников водного транспорта в ЕКТС 52, а также внутренних положениях и квалификационных требованиях к работникам организации водного транспорта.

Согласно ПДНВ весь судовой персонал разделяется на три категории: уровень управления (капитан, старший механик); уровень эксплуатации (старший помощник, вахтенные офицеры и механики); вспомогательный уровень (рядовой состав). К каждой категории предъявляются свои квалификационные требования.

Например, матрос - это судовой специалист рядового состава. Он выполняет две главные функции - несет вахту (ходовую и стояночную) и выполняет судовые работы под руководством боцмана. В силу производственной необходимости матросы могут переходить из вахтенных в рабочую команду и наоборот.

ПДНВ регламентирует:

1. Требования к капитану и палубной команде;
2. Требования к машинной команде;
3. Требования к радиоспециалистам;
4. Требования в отношении экипажей определенных типов судов;
5. Требования в отношении функций, связанных с аварийными ситуациями, охраной труда, медицинским уходом и выживанием;
6. Требования в отношении дипломирования и альтернативного дипломирования;
7. Требования в отношении несения вахты.
8. Устанавливает образцы документов, выдаваемых при дипломировании моряков.

Следует упомянуть, что Конвенция ПДНВ с поправками регламентирует требования к компетентности плавсостава (стандарты), к содержанию документов моряков и к тому, чтобы документы (а значит и компетентность) периодически подтверждались, квалификация повышалась, а инструкторы и оборудование при обучении плавсостава также отвечали определенным стандартам. В ЕТКС № 52 указано 36 профессий морского и речного транспорта.

В 2017-2019 гг. по проекту МТСЗН по займу Всемирного банка Союзом «KAZLOGISTICS» были разработаны 9 профстандартов по морскому транспорту и отраслевая рамка квалификаций морского транспорта.

3.2 Совет по квалификациям морского транспорта

На подкомитете по квалификациям НПП, созданном в январе 2020 г., при составлении «поля проблем НСК» выделились проблемными блоки по координации НСК на уровне страны и отрасли. Проводились рабочие совещания по созданию Советов по квалификациям в отдельных отраслях, в которых инициатива была поддержана. Совет по квалификациям в отрасли морского транспорта создан Ассоциацией судовладельцев и предпринимателей морской индустрии в августе 2020 г.

Работа Совета на 2020 год организуется по 4 блокам:

- 1) Мониторинг спроса на специалистов, квалификации и предложения учебными заведениями;
- 2) Актуализация и применение профессиональных требований (ОРК, ПС, ДИ);
- 3) Образование, обучение, повышение квалификации на основе профессиональных требований;
- 4) Оценка квалификации, сертификация морских специалистов.

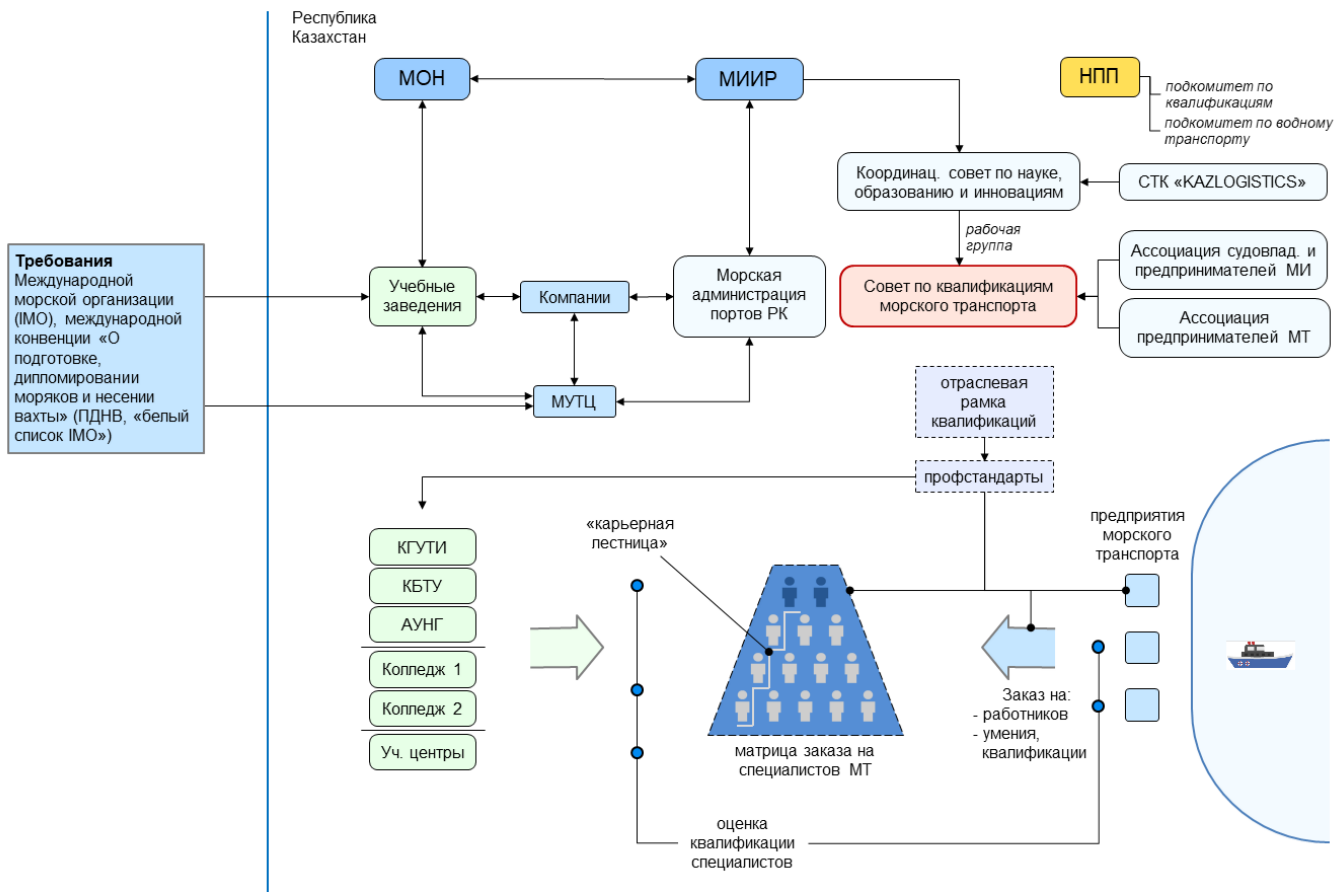


Рисунок 3 - Место Совета по квалификациям морского транспорта

Принято решение на текущем этапе организовать работу Совета в качестве рабочей группы Корпоративного фонда Координационного совета «KAZLOGISTICS» по научно-исследовательской, образовательной и инновационной деятельности.

4. Проблемное поле и трудности

Для составления основы проблемного поля и трудностей в подготовке специалистов морского транспорта взяты из опросов судоходных компаний исследования (2020) по подготовке морских специалистов и из материалов Круглого стола (28.10.2020) «Система подготовки морских специалистов в Республике Казахстан», проведенного АСиПМИ, выявлены проблемные ситуации:

отсутствует стратегия по развитию системы морского образования; казахстанская система морского образования в КУТИ им.Есенова не соответствует международным требованиям Конвенции ПДНВ; отсутствует единая на базе существующих ВУЗов, самостоятельная государственная Морская академия; отсутствуют специализированные морские колледжи; отсутствует Реестр моряков РК и пр.

Информация от компании «Каспиан Оффшор Констракшн»:

ТОО «Каспиан Оффшор Констракшн» оперируют более 50 судами. Обучено более 300 людей за собственные средства в Астрахани, Новороссийске и Санкт-Петербурге.

Вырастили 22 казахстанских капитана, 14 старших механиков, 36 старших помощников. По бюджету мы планируем каждый год 1% от нашего оборота, что составляет примерно 700-800 тыс. долл. в год. Включая все тренинги, из них на обучение уходит примерно 200-250 тыс. долл.

Выпускников КУТИ не принимаем на работу, потому как их образование не полностью соответствует международному уровню и требуется дополнительное обучение и финансовые затраты.

Информация по КУТИ им.Есенова.

КУТИ 5-летнее обучение, первый год обучения по общеобразовательному циклу, т.е. казахстанского наполнения и те, дисциплины без которого казахстанский диплом, согласно установленного порядка образования, будет недействительным.

Конвенционная подготовка не полностью соответствует международному уровню подготовки моряков. МОНОм перечисляются деньги на медстраховку, транспорт, суточные, проживание, но этого недостаточно, чтобы снять или взять в аренду судно для прохождения плавательной практики.

В МА КУТИ по ПДНВ по уровням обучения, выявлено что на протяжении 4-х лет идет только «вспомогательный уровень», и только в конце 4-го года обучения дается «эксплуатационный уровень», и на 5 курсе проводится «уровень управления». Это говорит о том, что окончивший 5-летнее образование выходит - кадет, 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. Судовладельцы не принимают на работу выпускников МА КУТИ им.Есенова, из-за не соответствующей ПДНВ подготовки.

Информация по КМА КБТУ.

Система образования морских специалистов в КМА КБТУ осуществляется в соответствии с ПДНВ: с 1 по 3 курс - кадетов готовят на уровне эксплуатации, на 4-ом курсе – подготовка кадетов проходит на управленческом уровне. На вспомогательном уровне подготовка не проводится. Специалисты, подготовленные КМА КБТУ востребованы почти на 100%.

Круглый стол от 22.11.17 года, на котором была утверждены определенные шаги по подготовке казахстанских кадров для морской индустрии. Определены направления и Учебные учреждения в развитии Морской индустрии.

МУТЦ был определён, как Координатор по подготовки моряков в Казахстане. Были заключены договора и меморандумы с Учебными заведениями и регулирующими органами.

Аккредитационный орган, в лице РМРС, определенный уполномоченным органом, Морской Администрацией РК, а также рассмотрен процесс аккредитации ВУЗов и МУТЦ.

Плавательная практика должна быть под контролем ВУЗа и МУТЦ соответствующего ПДНВ, она должна быть квотироваться компаниями, которые задействованы в морской индустрии.

Прозвучали предложения по созданию единой Морской академии, на базе существующих Морских академий, но сегодняшний день этот вопрос не рассматривался, поэтому этапы создания требуют разработки и согласования уполномоченных органов и Правительства РК.

Из протоколов заседаний Совета по квалификациям морского транспорта:

Перед тем, как разрабатывать ПС и ОРК, надо проводить анализ того, что не учтено законодательной базой в области квалификаций морского транспорта, и связать, учесть в ПС и рамках квалификаций в РК.

В 2019 году при содействии МТСЗН РК разработаны 15 ПС по водному транспорту, из них 9 ПС по морскому. Как они должны быть применены в сложившихся условиях морского транспорта?

–В отраслевых профессиональных квалификациях должно быть разделение на морской и на речной транспорт.

–Должна быть отраслевая рамка квалификаций (ОРК) по морскому транспорту отдельна от речного транспорта, в связи с тем, что к морским судам предъявляются международные требования конвенций ИМО, а к речным судам - национальные нормы и требования.

–Подход к разработке и применению ПС морского транспорта должен опираться на международные стандарты ПДНВ.

–Должностные инструкции работников морских компаний, в соответствии с ПС морского транспорта так и составлены. Знания и умения переписаны из таблиц компетенций ПДНВ. Должностные инструкции (квалификационные требования) компаний составляются по минимальным требованиям ПДНВ. Например, у капитана должен быть профессиональный диплом, если только портовые операции, то до 3 тыс. т. Сколько они должны прослужить, иметь стаж и т.д., - это свободные рамки, которые устанавливает сама компания. Государство никак не должно регламентировать эти требования, чтобы не загонять бизнес в очень жесткие рамки. Минимальные квалификационные требования для всех специалистов морского транспорта содержатся в правилах дипломирования от капитана до матроса.

–В законодательстве РК имеются [Правила дипломирования моряков](#) и требования к специалистам. Фактически, это и есть профессиональная стандартизация в морской отрасли.

Например, чтобы стать вахтенным помощником капитана, надо иметь завершенное образование в одобренном МУТЦе или вузе. Одобрение основано приказом МИИР РК № 663.

При этом в РФ разработаны следующие ПС: моторист судовой, электромеханик судовой, судоводитель, оператор глобальной морской службы спасения при бедствиях (судовой, береговой), оператор системы управления движением судов.

–Как составлять образовательные программы на основе профессиональных требований, если эти требования для профессионалов – капитанов, старших помощников и пр.

– Выпускники ВУЗов идут на начальную ступень командного состава карьерной лестницы морского транспорта.

Необходимость рамки квалификации морского транспорта видна для обособления, классификации профессий и квалификаций морского транспорта с учетом международных требований.

Государственный образовательный заказ ВУЗов.

Согласование госзаказа ВУЗов. на 2020-21 уч. год, в т.ч. по морским специальностям:

- а) письмо МОН в НПП от 27.02.20 запрос на согласование, специальность «Морской транспорт и технологии» - 95 грантов и КБТУ – 20 грантов;
- б) ответ НПП от 27.03.20 об отсутствии предложений и замечаний по 53,864 тыс. грантам;
- в) приказ МОН РК от 18.05.20 № 210, в т.ч. на специальность «Морской транспорт и технологии» - 130 грантов и КБТУ – 20 грантов.

Каков порядок ежегодного формирования всего государственного образовательного заказа? Как может отдавать МОН 130 грантов в ВУЗы., которые не прошли ни одну сертификацию?

Согласно требованиям морского законодательства РК может ли МОН отдавать 130 грантов в ВУЗы, которые не прошли ни одну сертификацию?

Трудности:

- недостаточное информационное взаимодействие по потребности в специалистах с Морской администрацией;
- компании, которые не вкладывают в развитие персонала, стараются не показывать план развития по персоналу, ссылаясь на его конфиденциальность, запрет руководителей;
- если компании не будут поддерживать подготовку специалистов, то заменить иностранных специалистов на казахстанских, будет невозможно к 01.01.2025 году;
- что можно сделать, чтобы выпускников удерживать на рабочем месте? Выдавать конкурентоспособную зарплату, стимулировать; т.к. компании жалуются на то, что ВУЗы направляют своих студентов на стажировку на 3 курсе. Потом выпускники приходят в компанию работать, и через год, полтора могут уйти;
- ВУЗ не может обязать работать выпускника после окончания учебы, если это не закрепить в дополнительном договоре студента (грантовика) с МОН РК о целенаправленной отработке государственного образовательного гранта на конкретном предприятии. МОН РК сейчас формально обязывает отрабатывать, но механизма участия в этом предприятий пока нет;
- практика корпоративных грантов на 1 год, но затем вуз ищет для этих студентов финансирование;
- компании часто не могут дать фактическую потребность в молодых специалистах. Большинство из компаний, сервисные. Есть нестабильность и неопределенность у компаний относительно будущих объемов работ на месторождениях Каспия. Участие компаний в подготовке специалистов зависит от перспектив и ожидаемых объемов работы;
- в долгосрочном планировании в целом по морской индустрии, в любом случае требуется и подготовка, и повышение квалификации морских специалистов;
- вопросы по Подтверждениям дипломов моряков в МАП.

Рекомендации, предложения и действия

Комитету транспорта МИИР РК

- 1) Инициировать разработку Стратегии по развитию системы морского образования, в соответствии с ПДНВ. Использовать кластерный подход, модель в разработке долгосрочного планирования в морской индустрии.
- 2) МАП создать Реестр морских специалистов, для регулирования национализации морского флота.
- 3) Выявить потребность морских специалистов для всех отраслей экономики, связанных с морем, таких как обрабатывающая промышленность, судостроительная, транспортно-логистическая, морская нефтяная отрасль, и т.д.
- 4) Внедрить требования для всех компаний по проведению обязательной подготовки (переподготовки), повышение квалификации и плавательной практики в МУТЦах, аккредитованных признанными организациями ИМО.
- 5) Обеспечить вхождение РК в «белый список» ИМО и получить признание профессиональных дипломов моряков по всему миру.

Департаменту высшего образования МОН РК:

- 1) Аккредитовать вузы, осуществляющие подготовку морских специалистов, в соответствии ПДНВ и с непосредственным участием отраслевых ассоциаций.
- 2) Обеспечение финансовыми средствами вузов для проведения плавательной практики из бюджетных средств.

Ассоциациям, компаниям и предприятиям морского транспорта:

- 1) Формировать перечень профессий и специалистов для морской отрасли, для судостроения и судоремонта и пр., на основе предоставляемых субъектами этой отрасли сведений о потребностях в специалистах.

Учебным заведениям, центрам:

Утверждение требований к ВУЗам и компаниям о повышении осведомленности важности английского языка и его интеграции в качестве официального морского языка на борту судов под флагом Казахстана.