

Протокол № 5
совещания Совета по квалификации морского транспорта
от 03.12.2020 г.

Повестка дня:

1. Пути улучшения механизма отраслевой системы квалификации морского транспорта.

Присутствуют члены Совета КМТ: 8 чел. Продолжительность: 1 ч. 9 мин.

Председатель: Адамова Р.К., президент Ассоциации судовладельцев и предпринимателей морской индустрии Республики Казахстан.

Адамова Р.К.:

С направленным Кратким аналитическим обзором о подготовке морских специалистов в Республике Казахстан, все ознакомились, тогда вкратце резюмирую вопрос о системах подготовки в ВУЗах, что в РК в настоящее время имеются две системы подготовки морских специалистов, которые осуществляют два ВУЗа - Морские академии: КБТУ и КУТИ им.Есенова.

Международным требованиям ПДНВ соответствует только одна Морская Академия КБТУ, которая вписывается в Болонский процесс четырехлетнего образования – бакалавриата. Продолжительность семестров в академии КМА больше на 1 месяц (т.е. с августа по июль). На выходе специалист - бакалавр **со специальной направленностью по специализации: судовождения или судомеханика**, которые могут занимать должности командного состава на морском судне (это и есть - **специалитет**). Эта уникальность казахстанского образования профессиональных морских специалистов доказана работодателями морского бизнеса, которые принимают на работу выпускников КМА КБТУ на имеющиеся командные должности.

Вторая система образования, с 5-летним образованием МА КУТИ - **не соответствует** международным требованиям ПДНВ, по окончании выходят **выпускники**, которых компании могут принять **только на должность матросов** с дополнительной профессиональной подготовкой, которая проводится за счет средств компании.

Возникает необходимость в РК по внедрению 4-х летнего образования, т.е. уникальной «казахстанской морской модели подготовки морских специалистов», в которую включены и другие инженерно-технические специальности.

Какие механизмы необходимо применить для отраслевой системы квалификации морского транспорта, чтобы изменить устаревшую советскую систему образования? Как это сделать, какой разработать порядок и применить меры по совершенствованию системы образования?

Прежде всего, необходимо всем вместе отработать **механизм взаимодействия**, т.е. построить систему взаимосвязи между МОНОм, ВУЗами (в том числе МА КУТИ), судоходными компаниями и МУТЦем. Этот механизм также должен охватывать заинтересованные стороны других государственных органов: МИИР и МТиСЗН, все ВУЗы и все Компании морской отрасли и других отраслей, связанных с морем, т.е. морским кластером развития морского образования.

Важным считаю, что необходимо МОН совместно с работодателями/компаниями и МУТЦ ЕКК, определить сумму грантов на плав.практику?

МОН, как уполномоченный орган в сфере образования, формально подходит к решению подготовки моряков, никаких мер по осуществлению ответственности за внедрения требований международных стандартов ПДНВ, не принимает к Есеновскому университету, который не прошел (с 2017 г.) освидетельствование признанной организацией (РМРС) и не имеет право осуществлять подготовку морских специалистов.

МИИР, как государственный уполномоченный орган в морской отрасли, для выполнения этой главной задачи должен создать стратегию развития морского флота с включением подготовки морских кадров для отрасли. Обновить или издать соответствующие приказы по требованию квалификации морских специалистов (о создании стратегии, т.к. речь об этом идет с 22 ноября 2017 года). Совместно с МОН, разработать пути улучшения (механизмы) государственного регулирования образования морских специалистов для отрасли. Морская Администрация является координатором в Казахстане по всем морским вопросам, в том числе по вопросу подготовки морских специалистов. Для компаний также нужен механизм взаимодействия с ВУЗами и МОНом. Необходимо уточнить потребность в кадрах по всем компаниям.

Бураков А.В.:

По подготовке рядового состава в колледжах аналогично. В Актау имеется частное учебное заведение по средне-специальному образованию - колледж «Болашак», **при закрытие курса ушли преподаватели, но «штурманский класс» сохранился.** Поэтому, чтобы возобновить работу курса, можно только путем встречи с руководством данного колледжа и Мангистауского Акимата. В колледже не набирают по специализации студентов, поэтому надо объяснить на высоком гос.уровне,- **что государству нужен рядовой состав на морские суда,** и заинтересовать колледж продолжить работу. Остались в колледже классы, тренажеры, но после того, когда сменилось руководство колледжа, ушли опытные преподаватели из этой структуры, официально закрыт прием студентов на морские специальности.

Киор Ю.В.:

Для колледжа - это средне специальное образование, финансирование идет через местный исполнительный орган - Акимат, а не через МОН.

Ковтуненко Д.Н.:

Преподавание должно работать и давать опыт, т.е. **преподаватели,** которые, приходят работать в Вузы **должны быть из морской индустрии, чтобы соответствовать системе квалификации.** И чтобы это признавалась уполномоченным органом, по аналогии как это делается в других странах, те люди, которые работают в морской индустрии работали вместе с преподавателями из индустрии, идти путем унификации и по квалификациям, больше связано с тем, чтобы допустим, то есть особенно сейчас преподаватели не имеют возможности зачастую выходить в море, потому что сертификаты заканчиваются, проф.дипломы заканчиваются и обновить сертификаты не всегда возможно и в итоге они теряют свои квалификации! **А для ВУЗа очень важно поддерживать квалификацию преподавателя.** Я знаю коллег из Украины, там больше это связано с практической задачей, те, кто работают с высшим образованием в Одессе, которые раз в три года

стараются по любому уйти в шестимесячный рейс или пятимесячный рейс, чтобы поддерживать квалификацию, а ИМО это приветствует. **Такой системы аналогов в Казахстане не существует!** Поэтому стремление преподавателей в дальнейшем работать в морской индустрии, надо либо поддерживать свой опыт, потому что не стимулируется ни государством, нету ни унификации, ни функции в НПА, то есть - не приравнивается.... Допустим человек пришел, он был вторым механиком или старшим механиком, ну вот он старшим механиком остался, проф.диплом закончился и, всё - по факту, - человек остается без диплома. Ему надо полностью опять обновлять все бумаги все сертификаты и т.д. Поэтому с целью и мотивации людей, которые приходят работать с индустрии и как бы, постоянно передать опыт, чтобы люди не теряли квалификации, а наоборот. У нас всегда были люди, которые могут приходить из индустрии вести занятия. Но, **тормозят зарегулированные требования МОН РК**, когда начинали строить морскую академию в РК, столкнулись с такой проблемой. МОН, когда услышал, что **в КМА нет остепенённости**, нет профессоров, нет докторов технических наук, но в КМА **есть люди из морской индустрии**, которые имеют 20 лет и больше опыта не только в преподавании, но именно у штурвала и в машинном отсеке, они говорят, что «мы же должны вас закрыть», т.к. вы не соответствуете нашим требованиям. (Ну да, конечно, в РК, у вас требования, чтобы был профессор и доктор технических наук, который последний раз штурвал видел в 1983 году!?!).

Понимаю, такая же проблема существует и в МА им.адм.Макарова, когда общался с коллегами из МА им.адм.Макарова, преподаватели, которые там уже годами и десятилетиями преподают, они сами об этом открыто говорят, что у них тоже **не существует системы мотивации молодых специалистов**, которые могли бы поддерживать и квалификацию между рейсами.

По аналогу с мировым морским, что сделали мы, с коллегами и ребятами, которые обучались в морском колледже Омане, **получили второй бакалавриат образования**, специалисты работали между своими вахтами, которые у нас работали «месяц через месяц». Они месяц преподавали у нас, ассистентами лекторами и **этот проект** довольно-таки **успешно прошел**. То есть ребята в итоге после того, как у них закончился контракт с Сайпемом, из 8-9 человек, которые тестировались у нас, 4 чел. стали преподавателями, лекторами, даже 2 из них пошли на повышение, они стали главой отдела судовождения и отдела судомеханика.

То есть это, те специалисты, которые работали в Казахстане, в морской индустрии, работали на море и сейчас передают свой опыт нашим студентам. И я думаю, что если **можно будет создать такую систему аналогов по организации прохождения плав.практики**, и закрепить ее на должном уровне через уполномоченный орган, это либо МОН РК, либо МИИР - Морская Администрация, я думаю это всем будет в помощь.

Специалисты из индустрии смогут, те, кто конечно, не хотят отдыхать между вахтами, смогут обращаться в ВУЗы, смогут передавать свой опыт и это будет на пользу и ВУЗам и тем же самым специалистам. То есть, так мы **в долгосрочном плане решим проблему с квалифицированными кадрами**, что для индустрии, что в дальнейшем для Министерств, потому что на данный момент мы все знаем, что в Министерствах тоже работают люди, которые очень далеки от морской индустрии. В Морской Администрации нет ни единого моряка!

В течение 8 лет я пытаюсь донести, чтобы в Морскую Администрацию надо вводить морских специалистов, но все сводится к тому что, уровень заработной платы и уровень поощрения в Министерствах не превышает какие-то стандартные рамки советников: 110000 - 120000 тенге, 150000 тенге. Когда говорят о таких зарплатах молодым специалистам, они не стремятся к такой работе. ...

Кайнаров Е.А.:

Но давайте возьмем практику из соседних государств, ближайший Россия, там тоже зарплаты не велики, но все же работают и в Морской Администрации работают моряки, то есть в любом случае, если создать условия, то - пойдут. Это карьерный рост. Просто может требования надо пересмотреть для уполномоченного местного органа.

Дело в том, что о чем, что мы с вами разговариваем, мы друг друга понимаем, потому что мы моряки с этим работаем, то есть, то если мы разговариваем с Комитетом транспорта или с МАПом, мы разговариваем ...как бы на разных языках, то есть морякам сложно донести свои требования не противоречащие межд. нормам. Если это возможно начать с того, что в эти органы поместить моряков или какие-то требования, тогда будет проще работать и регулировать те или иные вопросы.

Ковтуненко Д.Н.:

Да, конечно, мы все к этому и стремимся, то есть я вам говорил какой у меня опыт в протяжении 8 лет в Казахстане работать с гос. органами, работать с Морской Администрацией. Все наши предложения на протяжении 8 лет, мы неоднократно обращались в Морскую Администрацию для введения штатных единиц, потому что когда мы обсуждали формат Морской Администрации, я также консультировал Морскую Администрацию по вопросам Белого списка. И это делал на протяжении 8 лет. Мы говорили, что у вас **должна быть создана структура, которая будет отвечать за аккредитации, за аудиты**, то есть в дальнейшем вы должны будете исполнять эти функции (это управление КТ по безопасности мореплавания, а не по водному транспорту).

Хорошо сейчас у нас есть такое решение как РМРС частично может, что-то делать, допустим, в отношении образования и институтов по тренингам. Эту функцию отдали РМРС, они на базе Приказа МИИР №663, аккредитовывают ВУЗы, аккредитовывают МУТЦ ы, в РК только МУТЦ «ЕКК», ну, других аккредитованных в соответствии с ПДНВ в РК нет.

И мы предлагали им настольно ввести людей, которые проработали в индустрии. Задумка какая, вот наши выпускники, которые проработают пусть там 5,6,7 лет в индустрии, чтобы в итоге кто-то из них «просочился» в органы управления, то есть в уполномоченный орган, или в Морскую Администрацию. И там начал менять парадигму. Но это займет, я думаю, не менее еще 5 лет.

Если мы не поставим, какие -то требования или не приведем к унификации, то есть мы в уполномоченный орган можем обратиться и сказать у нас есть преподаватели ВУЗов, капитаны, вторые механики, почему бы вам не ввести единую таблицу и согласно этой таблицы допустим эксперты или главный эксперт в уполномоченном органе Морской Администрации именно Департаменте водного транспорта это должен быть человек со стажем работать 3-5 лет в морской индустрии. Он должен хотя бы занимать уровень помощника капитана или

помощника старшего механика, чтобы понимать, чтобы мы наконец-то начали со специалистами КТ разговаривать на одном языке.

Мы то с вами друг друга прекрасно понимаем, а вот коллегам что-то объяснять и вот я сталкиваюсь с тем, что наши выпускники звонят и говорят, что мы обратились в Морскую Администрацию Актау, там нас не совсем понимают, например, в правилах дипломирования, но они не могут все изменить, потому что в центральном аппарате министерства («сверху») с Астаны говорят, что всё, у вас есть правила дипломирования, где прописан порядок, и вы должны требовать от иностранных профессиональных дипломов нотариально заверенные? Ну, что за абсурд! С такими требованиями - профессиональный диплом был сделан в мире для того, чтобы требовать нотариально доверенности и заверять и переводить проф.диплом, чтобы его признавать Морской Администрацией?!?

Еще пример, руководитель компании СОС Шарапиев Т.З., в прошлый раз поднимал вопрос о квалификационной комиссии. О том, кто принимает участие в квалификационной комиссии? Вопрос остался открытым.

Недавно видел в социальных сетях новость по выдаче проф.дипломов №000002 и проф. диплом №000003, у меня сразу же был вопрос, за кем же тогда проф.диплом №000001? Дипломы-то выдали, говорят на базе Морской квалификационной комиссии, но ни один из участников морской индустрии от Морской Администрации Порта не получал запрос стать участником данной квалификационной комиссии. А кому, как не профессионалам из морской индустрии, быть членами данной комиссии?!?

Бураков А.В.:

Я продолжу, что говорил Дмитрий Николаевич. Во-первых, я его полностью поддерживаю во всех тех вопросах, которые он поднял. И даже начиная с первого, что спецы должны проходить практику. Об этом тоже уже должно в гос.политике вопрос должен просматриваться.

Об этом еще даже впервые 7-8 лет назад заявил Президент морской академии им.адм.Макарова в свое время, кого стали выпускать, и, это болезнь всех.

Теперь по второму вопросу, что мы 8 лет говорим, но Дмитрий Николаевич я скажу вам так, я работаю в компании 17 лет и сегодня, мы хотя бы на этом уровне можем говорить. Когда все это начиналось, вообще не было никаких понятий в этом плане. Я даже похвалю, скажу, когда Раиса Касымовна, создала Ассоциацию и начала в этом направлении двигать все вопросы, это пока первый человек, ее надо поддержать, кто умеет с ними разговаривать и умеет что-то доказывать. И мы хоть куда-то пытаемся двигаться.

Приведу пример о квалификации. Когда первый раз на подтверждение дипломов собрали первую комиссию, что положение о квалификационной комиссии до сих пор недоработано. Я присутствовал и послушал, как проводится, мне просто стыдно стало участвовать в этой комиссии, и я не стал подписывать акты, которые просто, по моему мнению, были не соответствующими. Когда у маститых **морских капитанов** и старших механиков начал **проводить проверку знаний** и спрашивать должностные обязанности **специалист** вахтенный помощник, который является членом комиссии, (а сам даже близко не знает что спрашивает), тем более не работал на такой должности... и т.д. ну, такие были там нюансы. Тогда я не стал подписывать тот акт, и была сразу реакция, после которой представителей нашей компании вообще на полгода прекратили приглашать в комиссии.

То есть понимаете, что сама структура гос.органов она об этом и говорит. Следующий аналогичный пример, когда мы говорим уже не первый год об образовании.

Вот эти вопросы разборки бакалавриата и специалитета Есеновского ВУЗа, в конце концов это - проблема МОНа, и пока МОН действительно не поймет и не повернется к этой проблеме, - этот вопрос никто не сможет решить! И самое главное, **ВУЗ не прошедший освидетельствование на соответствие знаний ПДНВ - не может осуществлять подготовку морских кадров.**

Живой пример, мы говорим КМА надо поднимать, КМА надо помогать, специалисты нужные востребованные, не первый раз и год об этом говорим.

И распределение грантов непонятно распределение, кому, для чего и зачем и, где эти деньги вообще? Есеновскому университету, не помню точно, выделили 150 или 130 грантов, кто проверяет целевые деньги по расходованию? А КМА КБТУ - всего 20. В конце концов этот вопрос назрел, уже давно его рассмотреть надо. Распределение этих грантов должно помогать продвижению образования моряков, с участием работодателей, чтобы по крайней мере тот же Дмитрий Николаевич смог расширить свою деятельность.

Следующее, на «круглом столе» меня неправильно поняли, я не говорил о том, что МУТЦ «ЕКК» ненужная структура, наоборот она необходимая и обязательная для моряков, на сегодня это первая аккредитованная структура тренажерного центра, которая взялась за Дополнительное профессиональное образование, согласно требованиям Конвенции ПДНВ.

«ЕКК» это образовательная структура - морской учебный тренажерный центр, который занимается только дополнительным проф.образованием моряков по стандарту ПДНВ. Поэтому, на будущее, прошу это не путать и правильно понимать, а то говорят, что вот пойдём и окончим МУТЦ и все, - будет работать на судне, - нет, это не так, - сначала надо закончить учебное заведение ВУЗ или колледж, потом – МУТЦ, так требуют международные стандарты, а потом уже - на судно.

Я не против расценок, который рассчитал «ЕКК», но очень уж дорого. Раз создан первый МУТЦ в РК, то МОН и МИИР должны найти дотации для морского центра, для того, чтобы он смог работать, тогда будут не только заинтересованы казахстанские моряки, но и иностранные, а когда это станет альтернативным центром тем же российским и др. прикаспийским странам...

А преподают там ребята вполне квалифицированные, нормальные, все эти виды тренажерной подготовки начальной, которые нужны, что в России, что у нас, я вот сам присутствовал и знаю. В связи с тем, что все - таки развитие идет и движется, и я повторяю для руководства министерства, Казлогистики, Ассоциации, я все-таки начинал хотя бы поднимать этот вопрос «об объединении или создании вуза морского образования в Казахстане», - не нужны нам 3-4 института, 2-5 МУТЦов, и т.д., но сделайте один глобальный морской университет, по всем направлениям, стратегически, который будет готовить, начиная от моряков и соберите всех тех, кто занимается серьезно в образовании и пусть это будет единая **морская казахстанская академия**, общая, которая будет готовить и рыбаков, и военных моряков, и торговых моряков, и т.д. и пусть это будет подведомственными или хозрасчётными самостоятельными, но всё в одном. Эту стратегию морского образования в РК поднимал давно, последний раз разговоры были, коллеги кое как меня поддерживали, поэтому я просто хотел напомнить.

В заключении, скажу, что не первый год стоит серьезный вопрос о плав.практики, есть документы, которые мы получаем и читаем, мы видим что кое-что на плавпрактику начинается выделяться, ну, правда опять же обижают одним дают много, другим мало. В тоже время, хотя написано для судоходных компании, но помощи компании, именно дотационной, на обеспечение практики не получили.

Кайнаров Е.А.:

Смотрите ситуация какая, указания идут с уполномоченного органа, который является Комитет транспорта. Я немножко не знаю, а кто выше Комитета транспорта, это как-то объяснить, то есть, просто мне так кажется, если не захочет КТ никаких критериев по набору на руководящие должности, например, моряков конечно не будет. То есть это надо как-то еще выше идти, объяснять, за что мы боремся. Мы боремся за развитие торгового мореплавания, то есть, естественно, за вхождение в Белый список. Без таких мелких критериев, без таких моментов это будет очень долго и медленными шагами к этому идти. Главное, чтобы это «наверху» поняли и дали жесткие указания. Я неоднократно говорил, чтобы руководство понимали различие между внутренними водными путями/транспортом и морскими путями/транспортом. В министерстве нужен специалист - моряк, и тогда будет понимание и всё... проходить! А это просто, такие банальные ошибки, которые мы можем упустить при работе.

Также я считаю, что должно быть как минимум два ВУЗа, все равно какая - то конкуренция будет, это дает рост, это как тоже самое если один ВУЗ сделать, и это также иметь только одну морскую компанию в Казахстане, это не решение вопроса. Поэтому должно быть какая-то конкуренция. Я бы хотел, чтобы МУТЦ «ЕКК» подписать договор о сотрудничестве по подготовке морских специалистов.

Я имел опыт прохождения таких курсов и в России и в Европе, «ЕКК» один из лучших. Очень жаль Дмитрий Николаевич, что покидаете, приятно было работать, Вы хороший сильный специалист, и доводы очень сильные и по большому счету общими усилиями идем в правильном направлении. Выражаю Вам благодарность от индустрии, я вижу хорошие результаты Вашей работы, ребята Ваши приходят, работают. Спасибо за результаты.

Ковтуненко Д.Н.:

Надеюсь, что Вы будете оказывать также сильную поддержку, продолжать поддерживать именно студентов, потому что это наши будущие специалисты, которые придут на смену и вам и мне. Поэтому, важно туда вкладывать, важно продолжать работу по практике и важно оказывать все сильную поддержку, у нас все еще очень много задач, но я думаю, все таки за последние 10 лет большими шагами, мы приблизились к той цели создания и правильного образования и, с Юрий Васильевичем, МУТЦ.

В поддержку вашим словам, скажу, я тоже проходил тренинги в разных частях мира морские тренинги и военные тренинги и гражданские и, то качество образования, который я видел в «ЕКК», оно ничем не отличается от самого лучшего, того же Голландского, которые получают наши студенты.

Поэтому по поводу качества претензии к МУТЦу вообще никаких нет, единственное, как говорит Раиса Касымовна, нам надо сообща выработать алгоритм; хорошо, ради бога, пусть будет ни один ВУЗ, пусть ни один МУТЦ, но нам надо, чтобы все, кто играет у нас на поле, соответствовали бы вашим стандартам и стандартам Конвенции ПДНВ. Потому что мы в итоге поставляем

специалистов в морскую индустрию и если индустрия не будет заинтересована моими «первыми шагами в Казахстане», а это было - налаживание связи с индустрией. Считаю, что **без морской индустрии мы-ВУЗы** дальше двигаться **не можем**. Также и индустрия в итоге встанет и не сможет двигаться без специалистов, без человеческого капитала движение вверх невозможно. Спасибо.

Кайнаров Е.А.:

Еще хотел сказать по поводу выдачи дипломов МАПа. Я честно сказать, благодарен, что, по крайней мере, первый шаг сделали. Как они сделали криво, то есть были замечания, пригласили, но я видел на фотографиях, ну, по крайней мере, там присутствовали ребята индустрии, действующие капитаны, которые работают на флоте. Так что, я думаю, все равно мы в правильном направлении идем.

Надо отдельные советы давать, люди стараются, делают, да там у кого-то может, не хватает опыта, каких-то допустим, знаний не хватает, но мы же и есть индустрия, чтобы улучшить. Давайте дадим дельные советы. Давайте запросим приказ у уполномоченных органов, пусть дадут уже наконец-то и не письмо, а приказ; пусть обучают, раз уже начали выпускать дипломы сертификаты казахстанские.

Буквально недавно слышал, что много людей, молодых тоже увольняли в компании СОС, видимо проект закончился и хотелось бы получить ответ, люди проработали у вас, отучились и какие-то сокращения есть в СОС?

Шарапиев Т.З.:

Информация в NSOC неверная по компании «Каспиан Оффшор Констракшн», наоборот, мы всех сейчас молодых людей определяем по другим судам, держим их в резерве, проходят стажировку, расширяют свои горизонты в плане использования на других судах, и вот мы увольняем только тех, кто подходит к пенсионному возрасту 65 лет. Это связано с карантином. Мы сейчас планируем поставить пару человек молодых специалистов, именно выпускников Дмитрий Николаевича, поставить их на суда (на воздушной подушке) за свой счет, чтобы они росли потихоньку, чтобы превращались из обычных помощников в старпомы, потом в капитаны. Все это будущее нашего флота. Поэтому я прошу у вас поддержки в этом плане.

Киор Ю.В.:

Спасибо за теплые слова, которые говорили в наш адрес. Честно говоря, мне изначально повелось работать на флоте, хотя немного, но вот как бы мне хотелось бы развить эту индустрию у нас в Казахстане.

Но, мне кажется, все - таки одна из проблем в Казахстане то, что флот у нас не такой большой, как, например, в Украине, в России, где там выходы на большие акватории так сказать, там много судов и т.д., там конечно легче все это развивать.

Здесь у нас все-таки возможности ограничены, поэтому действительно, как Александр Васильевич сказал, может быть нам сейчас какое-то **одно учебное заведение сделать**, развить его как положено, чтобы оно готовило моряков качественно, выпускало их. А уже дальше конкуренция и т.д., это потом уже пускай развивается, кто-то будет первый, а кто-то второй вуз.

Давно надо акцент сделать на один какой-то ВУЗ, который действительно выпустит хороших грамотных специалистов. Говорят, что **Есеновский университет базовый ВУЗ**, но он даже **не соответствует морским стандартам, ПДНВ и не может вообще осуществлять подготовку морских специалистов**. Сейчас у нас действительно три ВУЗа есть, которые в Казахстане выпускают морских

специалистов. Давайте разоведем КМА, сделаем из него хороший ВУЗ, который выпускает специалистов. В любом случае, во флоте есть узкие специальности, в которых мало потребности. Поэтому если 2-3 ВУЗа будут готовить, во-первых, и ресурсов не хватит и качество все равно не будет таким хорошим. Поэтому может вложить в один ВУЗ и все гранты вложить в него. Компания ЕКК поддержит любые решения. Также хочу объявить **новость, что «ЕКК» раньше была иностранной компанией, сейчас поменялось, процесс заканчивается, с декабря 2020 года, ЕКК полностью 100% казахстанская компания, 100% казахстанский персонал.**

Жагпаров Ж.:

Хочу выразить благодарность Вам, Александр Васильевич, и Дмитрий Николаевич, за ваш профессионализм и тот вклад, который вы внесли в развитие нашего морского транспорта, нельзя недооценить. Спасибо большое.

Исабеков М.У.:

Коллеги, я очень далек от морского транспорта, но меня всегда воодушевляет на ваших встречах вот это такая озадаченность и конкретика, связанная с взаимодействием с индустрией, с образовательными учреждениями и каждое ваше совещание фактически дает все алгоритмы, списки шагов, конструктивные предложения. И мне кажется все, что есть собрать то, что вы сказали рационально распределить, конструктивно разложить, то это - готовый алгоритм. Пару раз я составлял протокол этих встреч, я когда набирал, понял такую глубину значит проникновения отрасли со стороны Александра Васильевича и Дмитрия Николаевича. Хочу сказать это, те предложения, которые они вносят и когда сидишь и смотришь по тексту емкость и конструктивизм этого текста он просто виден.

Слышу, что Александр Васильевич уходит на заслуженный отдых и Дмитрий Николаевич возвращается на Родину, успехов Вам. Вы внесли очень большой вклад, мне человеку далекого от морского транспорта, все это видно и вижу насколько вы болели и болеете за все те подвижки, которые происходят в этой отрасли. Успехов вам и семейного благополучия. Спасибо.

Ковтуненко Д.Н.:

Спасибо коллеги всем большое. Мне было очень интересно и крайне необычно проработать в Казахстане, потому что когда мне сказали в 2012 году что есть такой проект – «построить Морскую академию в степях Казахстана» я, конечно, отнесся здоровым скепсисом, как человек связанный с морской индустрией, военный моряк, но когда я начал это делать я думаю, что именно тот энтузиазм первая группа студентов второй, третий которые приходили, поддержали меня во всех моих начинаниях и коллеги, которые всегда были рядом и все те идеи, которые воплощались вплоть до двигательного отсека, *в степях с видом на край прекрасный Заилийский Алатау*. Когда мне сказали, что это просто утопия, но мы - все это сделали!

Сейчас есть полный потенциал в КМА, существуют лаборатории и симуляторы, всё, что нужно для высококлассного образования, самое главное для поддержки морской индустрии. Потому что еще раз повторюсь - образование существует для того, чтобы вкладывали в человеческий капитал, - эта самая наша главная задача - взаимодействовать с индустрией и производить тех специалистов, которые нужны морской индустрии. Индустрия на месте не стоит и, мы с ней тоже, не должны стоять на месте. И я, надеюсь, что с моими приемниками вы продолжите такой же конструктивный диалог и будете давать добрые советы. У моряков всегда

были очень открытые прямые отношения, ну, в море всегда это так. Спасибо всем большое, я думаю, мы с вами временно прощаемся, я буду мониторить, что происходит в Казахстане, потому что мне крайне интересно дальнейшее развитие и, конечно, для меня Казахстан стал вторым домом.

Адамова Р.К.: Кратко, подведу итог по некоторым вопросам по улучшению механизмов отраслевой системы квалификации морского транспорта.

На выходе после окончания ВУЗа, специалист - бакалавр со специальной направленностью по специализации: судовождения или судомеханика, которые могут занимать должности командного состава на морском судне (это и есть - специалитет). Отсутствует морская образовательная система в РК.

ИМО приветствует судовую подготовку преподавателей. Создать для ВУЗов систему аналогов по организации прохождения плав.практики преподавателей ВУЗов, чтобы не теряли свою квалификацию.

Зарегулированное требование МОН по преподаванию в ВУЗах, неверно чтобы были только ученые степени, а не профессиональный судовой стаж морских специалистов.

КМА КБТУ, уникальной системой морского образования в РК, соответствующий международным стандартам ПДНВ.

Провести унификацию в МАПе, главные эксперты должны соответствовать хотя бы помощнику морского капитана.

По составу квалификационной комиссии, необходимо пересмотреть и снова согласовать кандидатуры членов комиссии с отраслевыми ассоциациями.

Без морской индустрии ВУЗы не смогут работать, также как и без ВУЗов и без профессиональных кадров, не сможет работать морская индустрия.

По проблеме МОН. По распределению грантов КМА КБТУ надо поднимать. Надо разобраться по грантам выделяемых КУТИ (- 150 грантов, по КМА-20 грантов).

По вопросу МУТЦ, идет ошибка в НПА, - это Дополнительное образование, т.е. надо после обучения в учебном заведении (ВУЗе или колледже), обязательно получать проф.дипломы по дополнительному образованию в МУТЦ.

Компания ЕКК (МУТЦ) с декабря 2020г. является 100% казахстанской компанией, 100% казахстанский персонал. МУТЦ «ЕКК» один из лучших Центров по подготовке моряков среди мировых морских центров.

МУТЦ соответствующий ПДНВ не получает дотации от МОН; при этом флот в РК небольшой около 350 ед., из них около 150 ед.самоходных судов (которые 1 раз в 5 лет моряки будут проходить подготовку).

Компании, принимающие курсантов на борт, не получают дотации от МОН.

Необходимо приобретение или долгосрочная аренда (Бербоут-чартер) Морского учебного судна для прохождения плав.практики студентов.

Создать на базе существующих - Единый морской ВУЗ, соответствующий ПДНВ, потом добавить со временем и др. казахстанские ВУЗы.