

ПРОТОКОЛ № 1

обсуждения промежуточного отчета исследовательской работы № 6 «Анализ и разработка предложений по совершенствованию отраслевой системы профессиональной подготовки морских специалистов для обеспечения безопасной эксплуатации морских судов в соответствии с международными требованиями», выполняемой Ассоциацией судовладельцев и предпринимателей морской индустрии (АСиПМИ)

г. Нур-Султан

24 августа 2020 г.

Присутствовали:

1. Лавриненко Ю.И., заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS»
2. Исабеков М.У., директор Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»
3. Адамова Р.К., президент АСиПМИ
4. Ковтуненко Д.Н., декан Казахстанской морской академии КБТУ (КМА)
5. Жагпаров Ж.Б., исполнительный директор СТК «KAZLOGISTICS»
6. Ногайбаева А.Ш., административный директор АСиПМИ
7. Вахромеев О.С., доцент КГУТИ
8. Малов К.В., доцент КГУТИ
9. Бураков А.В., ТОО «Каспиан Оффшор Констракшн»
10. Корнев А.М., ТОО «Каспий Ак Желкен»
11. Бикташев Р., Казахстанская морская академия КБТУ

Повестка:

1. Обсуждение промежуточного отчета исследовательской работы № 6 «Анализ и разработка предложений по совершенствованию отраслевой системы профессиональной подготовки морских специалистов для обеспечения безопасной эксплуатации морских судов в соответствии с международными требованиями», выполняемой Ассоциацией судовладельцев и предпринимателей морской индустрии за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

Выступили:

Адамова Р.К. Представила презентацию о промежуточном отчете на 22 слайдах.

Жагпаров Ж.Б. Промежуточный отчет требует доработки в части соответствия видам работ технического задания. Недостает информации по всем учебным организациям ведущим подготовку морских специалистов (информация только про КМА при КБТУ, АУНГ и Университет «Астана»). Полностью отсутствует информация, либо она неполная по количеству подготовленных морских кадров судоходными компаниями, вузами и МУТЦ. Полнота информации важна для получения вывода о эффективности/неэффективности подготовки морских специалистов в РК и выработки предложений по совершенствованию отраслевой системы профессиональной подготовки морских специалистов для обеспечения безопасной эксплуатации морских судов в соответствии с международными требованиями. По каждому отраженному разделу отсутствуют выводы. В целом по тексту имеются повторения, требуется орфографическая перепроверка и редакционная доработка.

Учитывая, что главной целью данной работы является разработка рекомендаций и предложений заинтересованным министерствам и Правительству РК по созданию системы подготовки профессиональных морских специалистов, соответствующей ПДНВ и международным стандартам, считаю целесообразным добавить информацией с акцентом именно на необходимость соответствия казахстанского морского образования международным требованиям.

Текст промежуточного отчета исследования не согласован с собственным указанным содержанием, а также оформлен без соблюдения рекомендации для оформления отчетов по проектам целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS».

Лавриненко Ю.И. Работа достаточно сырая. Анализ всей морской индустрии РК и других стран слишком объемный, избыточный относительно цели исследования. Ситуацию морской индустрии РК надо описать в том виде, в котором она есть. В отчете лишняя привязка ко всем отраслям экономики Казахстана, которые технологически связаны с морской индустрией. Размах по содержанию не аргументирован, не идет на пользу исследованию. Морскую индустрию надо рассматривать как кластер, который формируется. Привести, что в него входит конкретно, в т.ч. нефтегазовые проекты и т.д. С выходом на потребности и заказ на морское образование, которое нам нужно создавать и совершенствовать. Рынок сервисных услуг как обоснование потребности особенных специалистов различных направлений, потребность в специалистах всего морского кластера и выход на заказ к морскому образованию.

Ссылка в анализе на стратегический план 2020 года, уже принята Стратегия до 2025 года. Баутино не является портом, указать правильное наименование.

Проблемы морского транспорта просто продекларированы. В «снижении уровня Каспия» нужно указать, что это явление имеет циклический характер. Например, в 1998 г. был пик подъёма уровня воды на Каспии, и при реализации проекта модернизации порта Актау все площадки пришлось поднимать на 2 м. Информацию разработчикам надо давать полную.

Нашу морскую индустрию нельзя сравнивать с морской индустрией Великобритании, Норвегии. У нас, она как формирующаяся отрасль, кластер. Это надо учитывать разработчикам. И от этого подавать значимость Каспия, и морской, транспортной инфраструктуры.

Нефтяные проекты важны, но это часть. Промышленные предприятия ограничиваются тем рынком, который существует. Вы обозначили потребность, в целом, 200 млн. долл. к 2025 г., но это нужно показать, раскрыть.

В разделе о науке сложили все вместе, и потребность в науке нефтяников, и перспективные направления. Они должны опираться на предпосылки нашего развития, чтобы не быть пустыми посылами. В исследовании вы должны дать анализ и пути развития. У нефтяников есть институт нефти и газа, в горно-металлургическом комплексе, черной, цветной металлургии тоже. На морском транспорте РК исследовательских институтов и центров нет. Нужно показать необходимость создания точек роста, развития прикладных исследований.

Нам нужно своих, особенных специалистов готовить для нового оборудования, материалов, индустрии 4.0 и пр. Не констатировать, что это должно быть, а ставить как задачу. Выстраивать логику, где это должно быть, а у нас его нет, как эту задачу в принципе решать. Решать в т.ч. через образование, готовить соответствующих специалистов.

По тексту, главный драйвер развития экономики Казахстана – это морская индустрия. Исправить, как один из драйверов развития. Ни институтов, ни лабораторий, ни научных центров нет в морской индустрии. Обоснованно эту задачу нужно ставить. Нужен критический анализ, а задачи ставить исходя из выводов исследований.

В других отраслях начали заниматься цифровизацией, и здесь нужно ориентироваться по актуальным направлениям. Можно правильные вещи написать и «размазать» их без обоснования. По морскому транспорту нужны более конкретные ориентиры на транспортную инфраструктуру, перевозку, обеспечение сервиса и выявленные в исследовании перспективные направления.

Нужен вывод и обоснование по морским специальностям, направлениям подготовки. Их нужно все обозначить, проанализировать. Какие специалисты морского направления нужны на нефтяных платформах, в охране морской экологии и т.д.?

Есть успешный опыт КМА подготовки судоводителей и судомехаников. А как дальше развивать морское образование РК, нужен анализ и рекомендации. Как учитывать запрос к образованию из областей программного обеспечения, информационных системы портов, судоходных компаний, сервисных, навигационных. Представить выводы с учетом ПДНВ на конкретные задачи, которые необходимо решать.

По техническому надзору, правильно по регистрам необходимо отметить ответственность и участие Комитета транспортного контроля МИИР РК, как представителя морской администрации флага. Показать, что имеем и на законодательном уровне.

Исправить неточность, в описании НИИ гидрографии и океанологии. Пишите, что национальные кадры не используются, в то же время, пишите, что преподают наши специалисты, которые прошли обучение.

Нужен анализ и рекомендации картографического обеспечения морской транспортной деятельности в РК со стороны Министерства обороны РК, отметить недостаточное оперативное взаимодействие. Есть необходимость создания специального центра спасения у транспортников. При таком центре можно было открыть группу, которая взаимодействовала с этим институтом. Свою лабораторию создать и обеспечивать навигационное направление. Вы это должны исследовать и подать предложения, а не просто констатировать, кто этим сегодня занимается. Нужны конкретные предложения, и правильная схема, на примере какого-нибудь из прикаспийских государств. Что нам в РК, в этом плане нужно сделать? Опять же на специалистов определенного профиля. Если они нужны, то где мы их могли готовить. Должны осветить большой спектр всего того, что требуется в образовании. Обозначить отдельные моменты, потом вернуться к транспортным проблемам, самым насущным.

Нужно говорить о формировании современной транспортно-логистической, сервисной инфраструктуры на Каспии, а не о всей морской индустрии. Не стоит включать задачи для развития других отраслей, это шире темы исследовательской работы.

К сожалению, переход к образованию обозначен «кратким обзором морского образования». Есть национальная система образования, есть национальная система квалификаций. Здесь обозначить, от чего ушли и к чему пришли. Советское образование, вхождение в Болонскую систему. Перегружен раздел об академических кредитах. Существующие механизмы аккредитации не предусматривают участия отраслевых, профессиональных ассоциаций. Происходит формальная аккредитация вузов, колледжей, а профессионального соответствия нет. Нет инструментов воздействия работодателей на учебные заведения. МИИР как отраслевой орган отодвинут, не участвует в этих процессах, имеет ограниченные возможности участия в сфере образования. По ИМО, ПДНВ права есть, но они ими не пользуются в существующем механизме взаимодействия со сферой образования. Этот раздел нужно сделать понятным, ориентированным на сложившуюся ситуацию у нас. Надо показать и осветить достижения КМА. И что возможно сделать через МОН в других вузах. Насколько это возможно то, что они сделали систему подготовки специалистов судовождения фактически за 4 года. Общепринятый бакалавр для морского транспорта – это неподготовленный специалист. Но КМА в рамках бакалавриата организовал подготовку специалистов судовождения и судомеханики. Тогда и другие вузы нужно ориентировать в эту сторону. Учитывать, что в отдельных вузах морские специальности представляют только часть. Тогда надо их выделять и использовать модель КМА. Нужен анализ и выводы конкретного характера. Каковы последующие шаги распространения успешного опыта КМА? Какие положительные стороны специалитета нужно сохранить? Каков процесс подготовки по специалитету, если выпускники не могут трудоустроиться по специальности после 5 лет обучения? Каковы причины? Какие шаги нужно предпринять? При этом вузы проходят аккредитацию. Значит, в механизме аккредитации есть недоработки. В исследовании нужно сформулировать проблемы для решения. В аккредитации вузов, в оценке профессиональной подготовки должны принимать участие профессиональные отраслевые эксперты. Тогда, возможно не будут готовить бакалавров широкого профиля, как транспортника. Об этом указать в работе.

Морская индустрия должна быть заказчиком, какое образование морских специалистов мы должны обеспечивать. Как формировать заказ от отрасли на морских специалистов? Что сегодня конкретно и целенаправленно должны делать, и в ближайшем будущем? И к чему надо быть готовыми, ориентируясь на международный опыт передовых стран?

По РФ указали ряд этапов развития образования, нужно сократить, обозначить в общем есть проблемы и требуется совершенствование. А по РК не указано, в какой стадии система

образования находится, этапы. Надо указать ситуацию по бакалавриату, и проблемы в специалитете подготовки морских специалистов.

Исабеков М.У. Отсутствует информация о подготовке и проведении опроса, что займет продолжительное время. Анализ и обзор текущей ситуации (4 с.) начинается с цели государственной программы. Недостаточный обзор ситуации. Отсутствуют факты, показатели, данные, за исключением количества судов. Проблемы (3 с.) не указаны откуда взяты, на основании чего? Потом продолжение описания ситуации. Фрагментарно (3 с.) описана ситуация по кадровому потенциалу. Избыточно изложены «ценность, статус, оценка, значимость морской индустрии». Декларации, призывы (5-6 с.) о синергетическом эффекте, наукоемкости, экология. Несвязанные фрагменты текста, общее информирование (6-8 с.) «Анализ состояния безопасности мореплавания», зачем? В подразделе «В РК имеется материальная база для обучения морских специалистов» (9 с) не описана база для обучения. «Алгоритм исследования морской индустрии» (9-11), какова необходимость, если он не используется и выходит за рамки темы исследования. Был бы интересен алгоритм исследования подготовки морских специалистов. В «Международном опыте передовых морских стран в международной системе подготовки морских специалистов (лучшие практики)» (11 с), зачем миссия ООН? Филиппины, Украина (13 с.) могут выйти из Белого списка – зачем? Лучше конкретизировать, детализировать требования «Белого списка». Есть ли «Серый список»? По РФ (14 с.) общее описание системы образования, без привязки к морскому образованию. Предлагаю исключить общее описание морской индустрии Нидерландов и Великобритании, и сократить описания морского образования Нидерландов и Великобритании до текста, по задачам исследования. «Краткий обзор текущего состояния морского образования в Казахстане» (22 с.). Почему краткий обзор? Исключить бесполезный текст, что «Образовательная деятельность в Республике Казахстан осуществляется в соответствии с Законом РК «Об образовании», который регулирует общественные отношения в области образования, определяет основные принципы государственной политики» (23 с.).

Бураков А.В. О нестыковке данных. В техническом задании указано «30 % казахстанских специалистов». Какие учтены специалисты, всех 310 судов или только казахстанских? Иностранцы судовладельцы под казахстанским флагом тоже представляют отрасль морского транспорта и нуждаются в специалистах. В отчет с 2015 г. и до текущего момента от 51 % до 60 % увеличен процент казахстанских специалистов на флоте. Надо уточнить, что имеется ввиду? Рядовой (вспомогательный уровень ПДНВ), командный и старший командный (капитаны, старпомы, старшие механики) составы. У нас в компании общая национализация по персоналу 69,5 % и может соответствовать указанному уровню 60 %. Комсостав общий 50 %, куда входят все остальные специалисты до старшего, техники, инженеры и т.д. Рядовой состав 100 %. Указанный в отчете уровень 60 % более правильный, чем в техническом задании 30 %.

При оценке, анализе текущей ситуации, анализе кадров и перспективы их дальнейшего роста и развития учесть в отчете указанные сведения и уровневую структуру профессиональных позиций. В отчете надо указать, как считать долю казахстанских специалистов по всем судам, или всем компаниям. Дополнительные замечания я обсужу непосредственно с разработчиками.

Вахромеев О.С. КГУТИ не может выйти на 4-хлетний срок подготовки, потому что есть требования ГОСО. Есть 3 уровня – вспомогательный (рядовой состав, матросы, мотористы, электрики), эксплуатации (вахтенные помощники, вахтенные механики), состав управления (старший командный состав). Мы сейчас готовим по образовательным программам, которые учитывают все 3 уровня подготовки. Если мы перейдем на 4-хлетний срок обучения, то компетенции уровня управления не войдут в цикл учебных часов. Мы можем только по компетенциям учить эксплуатации. Студенту придется после 4-хлетнего образования доучиваться по уровню управления. В Украине 4 года они учатся только на вахтенных помощников, вахтенных механиков и т.д. Потом они поступают в магистратуру и обучаются на состав управления на старших помощников, старших механиков и капитанов.

КГУТИ в этом году разработал 3 образовательных программы – «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Эксплуатация судового

электрооборудования и средств автоматики». Нам не надо торопиться переходить на бакалавриат, 4-хлетнее обучение – это уровень эксплуатации. В отчете показать обоснование, подходы и модель обучения КГУТИ морских специалистов. Указать проблемные места.

Адамова Р.К. Есть трудности с трудоустройством выпускников КГУТИ. Есть ли необходимость в таком количестве выпуска? Как формируется потребность, заказ и контингент обучаемых по морским специальностям в КГУТИ?

Лавриненко Ю.И. Обозначенные трудности – это краеугольный вопрос вашего исследования. Ответы на эти вопросы необходимо привести в исследовании. На следующий год выпуск специалитета в КГУТИ, завершается экспериментальная программа. Нужно решать в каком виде будет продолжено обучение – поддержать и продолжить специалитет, или переходить на бакалавриат с использованием успешного опыта КМА. Требуют согласования вопросы – стоимости гранта, расходы на практику и пр. Указанные вопросы должны быть прояснены в исследовании. В этом и заключается цель исследования. При необходимости нужно организовать дополнительные рабочие встречи по задачам исследования и выработать конструктивные, актуальные предложения.

Ковтуненко Д.Н. Отчет нужно структурировать, на первых 10-12 страницах многие вещи повторяются. Можно сделать 5-6 выводов из этого текста, и сократить, структурировать его. ГОСО по высшему образованию утверждено и для бакалавриата (4 года), и специалитета (5 лет) приказом МОН РК № 325 от 11.07.2017. Мы с коллегами из КГУТИ разрабатывали единую форму, по конвенции ПДНВ мы решали, какие будем включать дисциплины, какие нет. Мы проработали эти два формата обучения, которые не исключают друг друга, не мешают. В КГУТИ готовят как матросов, так и мотористов в 5-летнем образовании. Так в мире уже не готовят. Это старая система, где не готовят матросов. Во всем мире матросов и мотористов готовят отдельно. Управленческий и эксплуатационный состав можно обучать за 4 года, но без вспомогательного уровня.

Бураков А.В. В специалитете есть возможность более глубоко освоения учебных дисциплин за 5 лет. Но насколько это оправдано и востребовано, если выпускник испытывает трудности при трудоустройстве по специальности?

Малов К.В. В аналогичной ситуации разрозненности как у нас, в РФ всех объединил «Росморречфлот» и организовал согласованное движение в подготовке морских специалистов. КГУТИ, многопрофильный вуз, и на морское образование не всегда выделяются необходимые ресурсы. Нет единого профильного морского учебного заведения. Надо объединить усилия двух вузов КБТУ и КГУТИ, а именно, КМА и сектор подготовки морских специалистов КГУТИ. Как это организовать, механизм нужно выработать и составить предложения в исследовании.

Нет полного участия в решении этих проблемных ситуаций МИИРа и МОНа. Как они должны быть вовлечены, тоже указать в исследовании.

Мы стоим на развилке, куда нам шагнуть – в сторону бакалавриата или специалитета? Есть успешный опыт (отечественный, зарубежный) в обоих видах подготовки. Нужно проанализировать и совместно выработать предложения в исследовании. Экспериментальная программа КГУТИ (5 лет) заканчивается, нужно провести оценку, анализ, выводы, что получилось, куда дальше двигаться. Нужны конкретные пути решения.

Нам нужен анализ, сведения о европейских программах образования морских специалистов. Нужны конкретные цифры по стоимости образования, практики, как проходить и где плавательную практику (Каспий, Средиземноморье, Нидерланды и пр.). Нужен единый документ, которым могли воспользоваться учебные заведения. Мы согласны, что в нашем образовании много проблемных мест, которые необходимо решать.


В промежуточном отчете должны присутствовать таблицы с конкретными значениями, показателями. Например, в Ассоциации черноморских вузов есть таблицы с показателями, данными по каждому году. По ним можно выводить отдельные тенденции. Сделать выводы о 4-х или 5-тилетнем обучении. Нам нужно выработать единый документ с учетом всех предложений, который бы обеспечивал одну цель – качественную и востребованную подготовку морских специалистов в Казахстане.

Вахромеев О.С. Необходимо ускорить решение вопроса с УЛМ (документ моряка). Мы не обойдемся казахстанскими судами. У нас студентов 162 человека для обеспечения практикой. Нам нужно их направлять за границу, вопрос с УЛМ не решен.

Решили:

1. Разработчикам исследовательской работы до 15 сентября т.г. учесть предложения и устранить замечания (приложение) по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточного отчета.
2. Разработчикам до 15 сентября т.г. представить в КФ «KAZLOGISTICS» доработанный по структуре, содержанию, тексту и оформлению промежуточный отчет, соответствующий требованиям технического задания первого этапа.
3. Разработчикам исследовательской работы определить дату, формат проведения и список участников круглого стола в октябре месяце т.г.
4. Корпоративному фонду «KAZLOGISTICS» разместить копию протокола обсуждения на сайте СТК «KAZLOGISTICS» в разделе «[Исследования](#)».
5. Рекомендовать Совету по квалификациям морского транспорта на очередном заседании обсудить и выработать предложения по первоочередным из обозначенных вопросов, проблем.

Председатель:



Ю.И. Лавриненко

Секретарь:



М. Исабеков

*Исследовательские работы и проекты, реализованные при поддержке
Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS» http://kazlogistics.kz/kz/ru/chain_cluster/*

Чек-лист устранения замечаний к промежуточному отчету АСиПМИ от 24.08.20

№	Замечание	✓
1.	Промежуточный отчет требует доработки в части соответствия видам работ технического задания.	<input type="checkbox"/>
2.	Недостает информации по всем учебным организациям ведущим подготовку морских специалистов (информация только про КМА при КБТУ, АУНГ и Университет «Астана»).	<input type="checkbox"/>
3.	Полностью отсутствует информация, неполная по количеству подготовленных морских кадров судоходными компаниями, вузами и МУТЦ.	<input type="checkbox"/>
4.	По каждому отраженному разделу отсутствуют выводы.	<input type="checkbox"/>
5.	В целом по тексту имеются повторения, требуется орфографическая перепроверка и редакционная доработка.	<input type="checkbox"/>
6.	Добавить информацию с акцентом именно на необходимость соответствия казахстанского морского образования международным требованиям.	<input type="checkbox"/>
7.	Текст промежуточного отчета исследования не согласован с собственным указанным содержанием, а также оформлен без соблюдения рекомендации для оформления отчетов по проектам целевого финансирования Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS».	<input type="checkbox"/>
8.	Анализ всей морской индустрии РК и других стран слишком объемный, избыточный относительно цели исследования. Ситуацию морской индустрии РК надо описать в том виде, в котором она есть.	<input type="checkbox"/>
9.	В отчете лишняя привязка ко всем отраслям экономики Казахстана, которые технологически связаны с морской индустрией. Размах по содержанию не аргументирован, не идет на пользу исследованию.	<input type="checkbox"/>
10.	Морскую индустрию надо рассматривать как кластер, который формируется. Привести, что в него входит конкретно, в т.ч. нефтегазовые проекты и т.д. С выходом на потребности и заказ на морское образование, которое нам нужно создавать и совершенствовать.	<input type="checkbox"/>
11.	Рынок сервисных услуг как обоснование потребности особенных специалистов различных направлений, потребность в специалистах всего морского кластера и выход на заказ к морскому образованию.	<input type="checkbox"/>
12.	Ссылка в анализе на стратегический план 2020 года, уже принята Стратегия до 2025 года.	<input type="checkbox"/>
13.	Баутино не является портом, указать правильное наименование.	<input type="checkbox"/>
14.	Проблемы морского транспорта просто продекларированы.	<input type="checkbox"/>
15.	В «снижении уровня Каспия» нужно указать, что это явление имеет циклический характер. Например, в 1998 г. был пик подъема уровня воды на Каспии, и при реализации проекта модернизации порта Актау все площадки пришлось поднимать на 2 м. Информацию разработчикам надо давать полную.	<input type="checkbox"/>
16.	Нашу морскую индустрию нельзя сравнивать с морской индустрией Великобритании, Норвегии. У нас, она как формирующаяся отрасль, кластер. Это надо учитывать разработчикам. И от этого подавать значимость Каспия, и морской, транспортной инфраструктуры.	<input type="checkbox"/>
17.	Нефтяные проекты важны, но это часть. Промышленные предприятия ограничиваются тем рынком, который существует. Вы обозначили потребность, в целом, 200 млн. долл. к 2025 г., но это нужно показать, раскрыть.	<input type="checkbox"/>
18.	В разделе о науке сложили все вместе, и потребность в науке нефтяников, и перспективные направления. Они должны опираться на предпосылки нашего развития, чтобы не быть пустыми посылками. В исследовании вы должны дать анализ и пути развития.	<input type="checkbox"/>
19.	У нефтяников есть институт нефти и газа, в горно-металлургическом комплексе, черной, цветной металлургии тоже. Что есть или отсутствует в морской индустрии? На морском транспорте РК исследовательских институтов и центров нет. Нужно показать необходимость создания точек роста, развития прикладных исследований.	<input type="checkbox"/>
20.	Нам нужно своих, особенных специалистов готовить для нового оборудования, материалов, индустрии 4.0 и пр. Не констатировать, что это должно быть, а ставить как задачу. Выстраивать логику, где это должно быть, а у нас его нет, как эту задачу в принципе решать. Решать в т.ч. через образование, готовить соответствующих специалистов.	<input type="checkbox"/>
21.	По тексту, главный драйвер развития экономики Казахстана – это морская индустрия. Исправить, как один из драйверов развития.	<input type="checkbox"/>
22.	Ни институтов, ни лабораторий, ни научных центров нет в морской индустрии. Обоснованно эту задачу нужно ставить. Нужен критический анализ, а задачи ставить исходя из выводов исследований.	<input type="checkbox"/>
23.	В других отраслях начали заниматься цифровизацией, и здесь нужно ориентироваться по актуальным направлениям. Можно правильные вещи написать и «размазать» их без обоснования.	<input type="checkbox"/>
24.	По морскому транспорту нужны более конкретные ориентиры на транспортную инфраструктуру, перевозку, обеспечение сервиса и выявленные в исследовании перспективные направления.	<input type="checkbox"/>
25.	Нужен вывод и обоснование по морским специальностям, направлениям подготовки. Их нужно все обозначить, проанализировать. Какие специалисты морского направления нужны на нефтяных платформах, в охране морской экологии и т.д.?	<input type="checkbox"/>
26.	Как формируется заказ и распределение грантов по специальностям морского транспорта?	<input type="checkbox"/>
27.	Есть успешный опыт КМА подготовки. А как дальше развивать морское образование РК, нужен анализ и рекомендации?	<input type="checkbox"/>
28.	Как учитывать запрос к образованию из областей программного обеспечения, информационных системы портов, судоходных компаний, сервисных, навигационных.	<input type="checkbox"/>
29.	Представить выводы с учетом ПДНВ на конкретные задачи, которые необходимо решать.	<input type="checkbox"/>
30.	По техническому надзору, правильно по регистрам необходимо отметить ответственность и участие Комитета транспортного контроля МИИР РК, как представителя морской администрации флага. Показать, что имеем и на законодательном уровне.	<input type="checkbox"/>
31.	Исправить неточность, в описании НИИ гидрографии и океанологии. Пишите, что национальные кадры не используются, в то же время, пишите, что преподают наши специалисты, которые прошли обучение.	<input type="checkbox"/>
32.	Нужен анализ и рекомендации картографического обеспечения морской транспортной деятельности в РК со стороны Министерства обороны РК, отметить недостаточное оперативное взаимодействие. Есть необходимость создания специального центра спасения у транспортников. При таком центре можно было открыть группу, которая взаимодействовала с этим институтом. Свою лабораторию создать и обеспечивать навигационное направление. Нужно это исследовать и подать предложения, а не просто констатировать, кто этим сегодня занимается.	<input type="checkbox"/>
33.	Нужны конкретные предложения, и правильная схема, на примере какого-нибудь из прикаспийских государств. Что нам в РК, в этом плане нужно сделать? Опять же на специалистов определенного профиля. Если они нужны, то где мы их могли готовить.	<input type="checkbox"/>
34.	Должны осветить большой спектр всего того, что требуется в образовании. Обозначить отдельные моменты, потом вернуться к транспортным проблемам, самым насущным.	<input type="checkbox"/>
35.	Нужно говорить о формировании современной транспортно-логистической, сервисной инфраструктуры на Каспии, а не о всей морской индустрии.	<input type="checkbox"/>
36.	Не стоит включать задачи для развития других отраслей, это шире темы исследовательской работы.	<input type="checkbox"/>
37.	К сожалению, переход к образованию обозначен «кратким обзором морского образования». Есть национальная система образования, есть национальная система квалификаций. Здесь обозначить, от чего ушли и к чему пришли.	<input type="checkbox"/>
38.	Перегружен раздел об академических кредитах.	<input type="checkbox"/>
39.	Существующие механизмы аккредитации не предусматривают участия отраслевых, профессиональных ассоциаций. Происходит формальная аккредитация вузов, колледжей, а профессионального соответствия нет. Нет инструментов воздействия работодателей на учебные заведения.	<input type="checkbox"/>
40.	МИИР как отраслевой орган отодвигнут, не участвует в этих процессах, имеет ограниченные возможности участия в сфере образования. По ИМО, ПДНВ права есть, но они ими не пользуются в существующем механизме взаимодействия со сферой образования. Этот раздел нужно сделать понятным, ориентированным на сложившуюся ситуацию у нас.	<input type="checkbox"/>

41.	Надо показать и осветить достижения КМА. И что возможно сделать через МОН в других вузах. Насколько это возможно то, что они сделали систему подготовки специалистов судовождения фактически за 4 года. Общепринятый бакалавр для морского транспорта – это неподготовленный специалист. Но КМА в рамках бакалавриата организовал подготовку специалистов судовождения и судомеханики. Тогда и другие вузы нужно ориентировать в эту сторону.	<input type="checkbox"/>
42.	Учитывать, что в отдельных вузах морские специальности представляют только часть. Тогда надо их выделять и использовать модель КМА. Нужен анализ и выводы конкретного характера. Каковы последующие шаги распространения успешного опыта КМА?	<input type="checkbox"/>
43.	Какие положительные стороны специалитета нужно сохранить? Каков процесс подготовки по специалитету, если выпускники не могут трудоустроиться по специальности после 5 лет обучения? Каковы причины? Какие шаги нужно предпринять? При этом вузы проходят аккредитацию. Значит, в механизме аккредитации есть недоработки. В исследовании нужно сформулировать проблемы для решения.	<input type="checkbox"/>
44.	В аккредитации вузов, в оценке профессиональной подготовки должны принимать участие профессиональные отраслевые эксперты. Тогда, возможно не будут готовить бакалавров широкого профиля, как транспортника. Об этом указать в работе.	<input type="checkbox"/>
45.	Морская индустрия должна быть заказчиком, какое образование морских специалистов мы должны обеспечивать. Как формировать заказ от отрасли на морских специалистов? Что сегодня конкретно и целенаправленно должны делать, и в ближайшем будущем? И к чему надо быть готовыми, ориентируясь на международный опыт передовых стран?	<input type="checkbox"/>
46.	По РФ указали ряд этапов развития образования, нужно сократить, обозначить в общем есть проблемы и требуется совершенствование. А по РК не указано, в какой стадии система образования находится, этапы. Надо указать ситуацию по бакалавриату, и проблемы в специалитете подготовки морских специалистов.	<input type="checkbox"/>
47.	Отсутствует информация о подготовке и проведении опроса, что займет продолжительное время.	<input type="checkbox"/>
48.	Анализ и обзор текущей ситуации (4 с.) начинается с цели государственной программы.	<input type="checkbox"/>
49.	Недостаточный обзор ситуации. Отсутствуют факты, показатели, данные, за исключением количества судов.	<input type="checkbox"/>
50.	Проблемы (3 с.) не указаны откуда взяты, на основании чего? Потом идет продолжение описания ситуации.	<input type="checkbox"/>
51.	Фрагментарно (3 с.) описан кадровый потенциал. Избыточно описаны «ценность, статус, оценка, значимость морской индустрии».	<input type="checkbox"/>
52.	Декларации, призывы (5-6 с.) о синергетическом эффекте, наукоемкости, экология.	<input type="checkbox"/>
53.	Несвязанные фрагменты текста, общее информирование (6-8 с.) «Анализ состояния безопасности мореплавания», зачем?	<input type="checkbox"/>
54.	В подразделе «В РК имеется материальная база для обучения морских специалистов» (9 с) не описана база для обучения.	<input type="checkbox"/>
55.	«Алгоритм исследования морской индустрии» (9-11), какова необходимость, если он не используется и выходит за рамки темы исследования. Был бы интересен алгоритм исследования подготовки морских специалистов.	<input type="checkbox"/>
56.	В «Межд. опыте передовых морских стран в межд. системе подготовки морских специалистов (лучшие практики)» (11 с), зачем миссия ООН?	<input type="checkbox"/>
57.	Филиппины, Украина (13 с.) могут выйти из Белого списка, зачем описывать? Конкретизировать, детализировать требования «Белого списка». Есть ли «Серый список»?	<input type="checkbox"/>
58.	По РФ (14 с.) общее описание системы образования, без привязки к морскому образованию.	<input type="checkbox"/>
59.	Исключить общее описание морской индустрии Нидерландов и Великобритании, и сократить описания морского образования Нидерландов и Великобритании до текста, по задачам исследования.	<input type="checkbox"/>
60.	«Краткий обзор текущего состояния морского образования в Казахстане» (22 с.). Почему краткий обзор?	<input type="checkbox"/>
61.	Исключить бесполезный текст, что «Образовательная деятельность в РК осуществляется в соответствии с Законом РК ... (23 с.)».	<input type="checkbox"/>
62.	О нестыковке данных. В техническом задании указано «30 % казахстанских специалистов». Какие учтены специалисты, всех 310 судов или только казахстанских? Указанный в отчете уровень 60 % более правильный, чем в техническом задании 30 %.	<input type="checkbox"/>
63.	При оценке, анализе текущей ситуации, анализе кадров и перспективы их дальнейшего роста и развития учесть в отчете указанные сведения и уровневую структуру профессиональных позиций.	<input type="checkbox"/>
64.	В отчете надо указать, как считать долю казахстанских специалистов по всем судам, или всем компаниям.	<input type="checkbox"/>
65.	Может ли КГУТИ может перестроиться на 4-хлетний срок подготовки?	<input type="checkbox"/>
66.	Каков опыт Украины, 4 года обучения только на вахтенных помощников, вахтенных механиков и т.д.?	<input type="checkbox"/>
67.	В отчете показать обоснование, подходы и модель обучения КГУТИ морских специалистов. Указать проблемные места.	<input type="checkbox"/>
68.	Указать трудности с трудоустройством выпускников КГУТИ. Есть ли необходимость в таком количестве выпуска?	<input type="checkbox"/>
69.	Как формируется потребность, заказ и контингент обучаемых по морским специальностям в КГУТИ?	<input type="checkbox"/>
70.	Обозначенные трудности – это краеугольный вопрос вашего исследования. Ответы на эти вопросы необходимо привести в исследовании.	<input type="checkbox"/>
71.	На следующий год выпуск специалитета в КГУТИ, завершается экспериментальная программа. Нужно решать в каком виде будет продолжено обучение – поддержать и продолжить специалитет, или переходить на бакалавриат с использованием успешного опыта КМА.	<input type="checkbox"/>
72.	Требуют согласования вопросы – стоимости гранта, расходы на практику и пр. Указанные вопросы должны быть прояснены в исследовании.	<input type="checkbox"/>
73.	При необходимости нужно организовать дополнительные рабочие встречи по задачам исследования и выработать конструктивные, актуальные предложения.	<input type="checkbox"/>
74.	Отчет нужно структурировать, на первых 10-12 страницах многие вещи повторяются. Можно сделать 5-6 выводов из этого текста, и сократить, структурировать его.	<input type="checkbox"/>
75.	Указать о ГОСО по высшему образованию утверждено и для бакалавриата (4 года), и специалитета (5 лет).	<input type="checkbox"/>
76.	В КГУТИ готовят как матросов, так и мотористов в 5-летнем образовании. Так в мире уже не готовят. Это старая система, где не готовят матросов. Во всем мире матросов и мотористов готовят отдельно. Управленческий и эксплуатационный состав можно обучать за 4 года, но без вспомогательного уровня. Подтвердить, обосновать в отчете.	<input type="checkbox"/>
77.	В специалитете есть возможность более глубоко освоения учебных дисциплин за 5 лет. Но насколько это оправдано и востребовано, если выпускник испытывает трудности при трудоустройстве по специальности? Дать предложения в отчете.	<input type="checkbox"/>
78.	Опыт «Росморречфлот» (РФ) по согласованному движению в подготовке морских специалистов учесть в работе.	<input type="checkbox"/>
79.	Надо объединить усилия двух вузов КБТУ и КГУТИ, а именно, КМА и сектор подготовки морских специалистов КГУТИ. Как это организовать, механизм нужно выработать и составить предложения в исследовании.	<input type="checkbox"/>
80.	Нет полного участия в решении этих проблемных ситуаций МИИРа и МОНа. Как они должны быть вовлечены, тоже указать в исследовании.	<input type="checkbox"/>
81.	Мы стоим на развилке, куда нам шагнуть – в сторону бакалавриата или специалитета? Есть успешный опыт (отечественный, зарубежный) в обоих видах подготовки. Нужно проанализировать и совместно выработать предложения в исследовании.	<input type="checkbox"/>
82.	Экспериментальная программа КГУТИ (5 лет) заканчивается, нужно провести оценку, анализ, выводы, что получилось, куда дальше двигаться. Нужны конкретные пути решения.	<input type="checkbox"/>
83.	Нам нужен анализ, сведения о европейских программах образования морских специалистов. Нужны конкретные цифры по стоимости образования, практики, как проходить и где плавательную практику. Нужен единый документ, которым могли воспользоваться вузы.	<input type="checkbox"/>
84.	В промежуточном отчете должны присутствовать таблицы с конкретными значениями, показателями. Например, в Ассоциации черноморских вузов есть таблицы с показателями, данными по каждому году. По ним можно выводить отдельные тенденции. Сделать выводы о 4-х или 5-тилетнем обучении. Нам нужно выработать единый документ с учетом всех предложений.	<input type="checkbox"/>