



КонсультантПлюс
надежная правовая поддержка

Проект Приказа Минтруда России
"Об утверждении профессионального
стандарта водителя легкового автомобиля"
(по состоянию на 15.11.2013)
(подготовлен Минтрудом России)

Документ предоставлен **КонсультантПлюс**

www.consultant.ru

Дата сохранения: 18.04.2017

Аннотация к документу

Профессиональный стандарт водителя легкового автомобиля утверждается впервые в целях реализации положений ст. 195.1 Трудового кодекса РФ.

Стандартом определяются:

- основная цель вида профессиональной деятельности;
- описание трудовых функций, которые содержит профессиональный стандарт (функциональная карта вида трудовой деятельности);
- характеристика обобщенных трудовых функций.

По каждой трудовой функции закрепляются показатели уровней квалификации, характер умений и знаний, требуемых для ее осуществления.

Проект

МИНИСТЕРСТВО ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от "___" _____ г. N ___

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТАНДАРТА
ВОДИТЕЛЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ**

В соответствии с Правилами разработки, утверждения и применения профессиональных стандартов, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 января 2013 г. N 23 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 4, ст. 293), приказываю:

Утвердить прилагаемый профессиональный стандарт водителя легкового автомобиля.

Министр
М.А.ТОПИЛИН

Утвержден
приказом Министерства труда
и социальной защиты
Российской Федерации
от _____ г. N ___

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ
"ВОДИТЕЛЬ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ"**

**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ПРОЕКТУ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТАНДАРТА
"ВОДИТЕЛЬ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ"**

**РАЗДЕЛ 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ВИДА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ОБОБЩЕННЫХ ТРУДОВЫХ ФУНКЦИЙ**

1.1. Информация о перспективах развития вида профессиональной деятельности
Управление легковым автомобилем является одним из наиболее распространенных видов

профессиональной деятельности. Основной обязанностью водителя легкового автомобиля является выполнение перевозок пассажиров и грузов с соблюдением требований безопасности. Значение данной профессии для всех отраслей экономики нашей страны очень велико.

Основой транспортной системы в Российской Федерации является автомобильный транспорт. Он обеспечивает перевозку по разным оценкам от 74 до 83% грузов и от 51 до 56% пассажиров, участвует в решении транспортных задач во всех отраслях народного хозяйства страны. Автомобильный транспорт является связующим звеном и тесно взаимодействует с другими видами транспорта, а на коротких расстояниях фактически обладает монопольным правом по перевозкам грузов и пассажиров. Это обусловлено его высокой маневренностью, скоростью, обеспечением перевозок непосредственно от отправителя до получателя в прямых сообщениях. Грузопотоки, генерируемые развивающимися рынками товаров и услуг, в первую очередь осваиваются наиболее отзывчивым быстрым и гибким видом транспорта - автомобильным. Отрицательной стороной растущих автомобильных перевозок является негативное воздействие на природные экологические системы и население.

Труд работников транспортных предприятий является производительным, но при этом его результаты не воплощены в вещественной форме, как в случае производства материальных товаров. Продуктом труда на транспорте является транспортная услуга. Стоимость труда работников транспорта существенно изменяет стоимость перемещаемых грузов. Автомобильные перевозки - это один из наиболее "рыночных" секторов экономики. В сфере коммерческих и некоммерческих автомобильных перевозок сейчас занято порядка полумиллиона хозяйствующих субъектов. Их деятельность проходит в условиях достаточно высокой внутриотраслевой и межвидовой конкуренции.

Перечень лицензируемых видов деятельности на автотранспорте изменялся многократно. Согласно Федеральному закону от 2 июля 2005 г. N 80-ФЗ деятельность по перевозке пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом исключена из перечня видов деятельности, на осуществление которых требуются лицензии. В настоящий момент согласно Постановлению Правительства РФ от 02.04.2012 N 280 в перечне лицензируемых видов деятельности остались перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Профессия водителя автомобиля относится к числу самых массовых профессий, ежегодно количество граждан, получающих право на управление автотранспортными средствами различных категорий, превышает 2 млн. человек (по данным ГИБДД: за 2012 г. - 2 311 618 человек, за 2011 г. - 2 171 067 человек, за 2010 г. - 2 199 185 человек и т.д.).

Совершенствование структуры подвижного состава, модернизация и улучшение технико-эксплуатационных характеристик транспортных средств, современные условия дорожного движения создают запрос на обновление содержания и повышение качества подготовки водителей легковых автомобилей.

В последнее время для выполнения перевозок пассажиров и грузов привлечено большое количество водителей из других регионов России и стран СНГ с неоднородным уровнем подготовки. Особую обеспокоенность вызывает высокий уровень аварийности в области пассажирских перевозок, где, к сожалению, постоянно происходят крупные и резонансные дорожно-транспортные происшествия (ДТП).

Аварийность на дорогах России традиционно является одной из серьезнейших социально-экономических проблем, ее показатели все еще значительно превосходят аналогичные индикаторы в странах развитой автомобилизации. Согласно статистике ГИБДД после небольшого снижения в 2010 - 2011 гг. число ДТП в 2012 г. снова выросло на 1,9% по отношению к предыдущему 2011 г. Транспортный риск (или уровень безопасности дорожного движения в стране) в России в 4 - 5 раз больше, чем в экономически развитых странах с высоким уровнем автомобилизации (Франции, Австрии, Германии, США) и в 2 - 2,5 раза больше, чем в Польше, Венгрии, Болгарии. Самый большой разрыв российских показателей - разница в 6 - 7 раз - имеет место с Великобританией, а также со скандинавскими странами (Швеция, Норвегия, Финляндия) и Данией.

По-прежнему более 85% аварий в Российской Федерации происходит по вине водителей, к наиболее тяжким последствиям приводят грубые нарушения Правил дорожного движения (ПДД) и, особенно, превышение скорости и несоответствие ее дорожным условиям. Необходимо повысить качество подготовки водителей легковых автомобилей с учетом современных требований, чтобы сократить число ДТП.

На первое место в обеспечении безопасности дорожного движения выходит человеческий фактор, неотъемлемыми частями которого являются не только надлежащая профессиональная квалификация водителей транспортных средств, но и их психофизиологическое состояние, готовность соблюдать ПДД. Казалось бы, в современных комфортных условиях легковых автомобилей работа водителей попадает в

разряд легких. Однако длительная и интенсивная работа за рулем легкового автомобиля приводит к перенапряжению нервной системы водителя, требует постоянной собранности и внимательности.

Индивидуальная способность человека к профессиональной деятельности водителя автомобиля определяется различными профессионально важными качествами (ПВК). Для оценки их уровня развития и возможности некоторой корректировки целесообразно проводить профессиональный отбор и психофизиологическое тестирование. Сами ПВК являются составной частью личностных компетенций водителя, включаемых в профессиональный стандарт.

Профессиональный стандарт водителя легкового автомобиля является многофункциональным нормативным и методическим документом, устанавливающим требования к профессиональным и личностным компетенциям, а также к профессиональному образованию и практическому опыту, необходимым для выполнения водителем своих функциональных обязанностей.

Профессиональный стандарт водителя легкового автомобиля разрабатывается для достижения следующих целей и решения следующих задач:

- обеспечения допуска к управлению транспортным средством водителей, способных качественно выполнять свои обязанности, соответствуя требованиям безопасности дорожного движения;
- оценки квалификации водителя легкового автомобиля, его готовности к качественному и безопасному выполнению своих функций;
- создания основы разработки образовательных стандартов для профессионального обучения водителей и формирования примерных программ подготовки с учетом лучшего мирового опыта;
- решения задач в области управления персоналом - разработки систем профотбора, аттестации, сертификации и стимулирования водителей;
- поддержания единых требований к качеству профессиональной деятельности;
- мотивации водителя легкового автомобиля к профессиональному росту и уверенности в том, что соответствующий сертификат дает водителю преимущества на рынке труда.

С появлением профессионального стандарта водителя легкового автомобиля работодатели (автотранспортные предприятия и организации всех форм собственности), органы государственного регулирования транспортной деятельности и образовательные учреждения получают дополнительные преимущества:

- стандарт способствует удовлетворению потребности работодателей в высококвалифицированных кадрах;
- стандарт создает для работодателей возможность повысить профессионализм своих водителей и, следовательно, повысить эффективность и конкурентоспособность предприятий;
- стандарт позволяет обеспечивать профессионализм водителей, поддерживать и улучшать качество и безопасность перевозок;
- единый профессиональный стандарт водителя легкового автомобиля может быть принят за основу создания корпоративных, внутрифирменных стандартов (с ужесточением и детализацией минимальных требований);
- трудовые функции, отраженные в профессиональном стандарте могут быть использованы при разработке должностных инструкций. Допускается расширение и уточнение перечня должностных обязанностей водителей с учетом особенностей организации перевозок, труда и управления на предприятии, а также вариативности прав и обязанностей водителей;
- стандарт создает для водителей критерий совершенства своих профессиональных навыков, возможность подтвердить свою квалификацию сертификатом, повысить свою профессиональную гордость, получить основу для дальнейшего профессионального роста;
- для государственных органов регулирования транспортный стандарт создает возможность разрабатывать обоснованную политику в данной сфере деятельности, определяет основу для разработки образовательных стандартов и программ;
- для образовательных учреждений стандарт создает основу для разработки образовательных рабочих программ и учебно-методических комплексов, возможность контролировать воздействие всех компонент учебного процесса на результаты профессионального обучения, обеспечивать гибкость и адаптируемость системы обучения к современным условиям дорожного движения.

В глобальном плане разрабатываемый стандарт послужит решению задач, намеченных Указами Президента Российской Федерации N 596 "О долгосрочной государственной экономической политике" от 7 мая 2012 года, N 597 "О мероприятиях по реализации государственной социальной политики" от 7 мая 2012 года по созданию национальной инновационной системы и повышению конкурентоспособности российской экономики.

1.2. Описание обобщенных трудовых функций и состава трудовых функций, входящих в вид профессиональной деятельности, и обоснование их отнесения к конкретным уровням квалификации

Профессиональных стандартов водителей в России (утвержденных на федеральном уровне) до настоящего момента не существовало, но при этом были разработаны, утверждены и введены в действие отдельные компоненты стандарта (например, тарифно-квалификационные характеристики, в т.ч. для водителей легкового автомобиля). В зарубежных странах (анализ проведен по странам ЕС - 25 государств и Северной Америки) также отсутствуют действующие профессиональные стандарты водителей общегосударственного уровня, утвержденные национальным органом государственного регулирования транспортной либо трудовой деятельности.

Тарифно-квалификационные характеристики по общеотраслевым профессиям рабочих (введены Постановлением Минтруда РФ от 12.07.1993 N 134 с изм., внесенными Постановлением Минтруда РФ от 16.07.2003 N 54) предполагают для водителя легкового автомобиля только один разряд - 4-й. Возможность повышения разряда на один уровень, до 5-го, возникает лишь при управлении автомобилями, оборудованными специальными звуковыми и световыми сигналами, дающими право на преимущество при движении на дорогах. На один разряд выше тарифицируются водители легковых автомобилей в случаях: работы на 2 - 3 видах автомобилей (легковом, грузовом, автобусе и т.п.); выполнения всего комплекса работ по ремонту и техническому обслуживанию управляемого автомобиля (примечание в ред. Постановления Минтруда РФ от 28.12.1994 N 88). Данные квалификационные характеристики не мотивируют водителей к повышению своей квалификации: повышению безопасности, эффективности и экологичности управления автомобилем.

В квалификационных характеристиках практически отсутствуют ключевые компетенции, например, минимум необходимых умений содержится в разделе "Характеристика работ". Приведем фрагмент, относящийся к виду профессиональной деятельности: "Управление легковыми автомобилями всех типов... Заправка автомобилей топливом, смазочными материалами и охлаждающей жидкостью. Проверка технического состояния и прием автомобиля перед выездом на линию, сдача его и постановка на отведенное место по возвращении в автохозяйство. Подача автомобилей под погрузку и разгрузку грузов и контроль за погрузкой, размещением и креплением груза в кузове автомобиля. Устранение возникших во время работы на линии мелких неисправностей, не требующих разборки механизмов... Оформление путевых документов". Это все, остальные умения по 4-му разряду относятся к специализированной технике и автобусам.

Приведенные квалификационные характеристики водителя легкового автомобиля неудобны для практического применения, в них используется терминология должностных, а не профессиональных обязанностей, причем должностные обязанности представлены в самом общем виде без детализации и конкретизации в части компетенций. Они не содержат перечня трудовых функций, выполнение которых обеспечивает достижение основной цели вида профессиональной деятельности водителя легкового автомобиля - выполнения перевозок пассажиров и грузов с соблюдением требований безопасности.

Для разработки профессионального стандарта был проведен контент-анализ значительного числа нормативно-правовых документов, имеющих отношение к области вида профессиональной деятельности. В дополнение был проведен анализ нормативного правового законодательства зарубежных стран, передовых с точки зрения безопасности дорожного движения (см. соответствующий раздел отчетной документации).

Выявлены общие тенденции для Российской Федерации и ряда зарубежных стран, в основном они сводятся к безусловной необходимости обладания водителем легкового автомобиля следующими основными группами компетенций:

1. обеспечение безопасного управления транспортным средством;
2. выполнение перевозок пассажиров и грузов с обеспечением мер безопасности;
3. выполнение качественного транспортного обслуживания пассажиров, включая вежливость, толерантность, умение обслужить маломобильных пассажиров и т.п.

Важнейшая из трудовых функций водителя - безопасное управление транспортным средством основано, прежде всего, на безусловном соблюдении требований законодательства Российской Федерации в сфере дорожного движения. Необходимыми условиями являются также владение техникой управления легковым автомобилем, мониторинг, анализ и прогнозирование дорожно-транспортных ситуаций, умение взаимодействовать с другими участниками дорожного движения. Отдельно обратим внимание на умение водителя обеспечивать соблюдение разрешенного и безопасного скоростного режима.

Нельзя считать случайным, что первое место среди причин ДТП по вине водителей занимает превышение скорости, допустимой или целесообразной при данных условиях движения. Между двумя основными участниками дорожного движения - человеком-пешеходом и человеком-водителем - есть существенное различие: когда человек становится водителем, то он попадает в условия, генетически ему

не свойственные. Главным фактором является увеличение скорости движения в 10 и более раз по сравнению со скоростью пешехода. Это ведет к повышению скорости поступления информации, с которой должны справляться органы чувств человека, скорости ее обработки, принятия и реализации решения, с которыми должны справляться двигательные реакции оператора. Водитель в транспортном потоке, в отличие от пешехода, вынужден действовать в навязанном ему темпе, без возможности немедленно остановиться, при необратимости принимаемых им решений и тяжести последствий ошибок. Именно поэтому выбор и соблюдение безопасной скорости в различных условиях движения является одной из важнейших компетенций водителя любого транспортного средства, и тем более легкового автомобиля как наиболее динамичного из всех автотранспортных средств.

Помимо указанных групп компетенций для успешной профессиональной деятельности водителя легкового автомобиля требуются также специальные компетенции в областях:

- проверки безопасности и готовности легкового автомобиля к эксплуатации;
- оформления и обеспечения требований различной документации, обязательной для управления легковым автомобилем и выполнения перевозок;
- соблюдения и обеспечения мер безопасности при дорожно-транспортных происшествиях, включая оказание первой помощи пострадавшим.

В идеале при обучении или переподготовке каждый водитель легкового автомобиля должен проходить тестирование индивидуальных профессионально важных качеств, так как безопасное управление транспортным средством подразумевает не только соблюдение всех правил дорожного движения, но и учет индивидуальных особенностей, "человеческого фактора". Последний фактор очень важен и с точки зрения профессиональной пригодности, поэтому в профессиональном стандарте присутствуют соответствующие компетенции.

Для водителя легкового автомобиля необходима также возможность совершенствования своих профессионально важных качеств. Заложенная в профессиональный стандарт поддержка непрерывности профессионального развития, повышения квалификации водителей должна способствовать безопасности дорожного движения и снижению аварийности.

Согласно требованиям законодательства РФ существуют обязательные особые условия допуска водителя легкового автомобиля к профессиональной деятельности:

- особые требования к возрасту. Устанавливаются Федеральным законом "О безопасности дорожного движения" (согласно ст. 26 Закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ в ред. от 23.07.2013 право на управление транспортными средствами категории "В", к которым относятся легковые автомобили, предоставляется лицам, достигшим восемнадцатилетнего возраста);
- особые требования к состоянию здоровья. Устанавливаются Министерством здравоохранения Российской Федерации (определены приказом Минздравсоцразвития РФ от 12 апреля 2011 г. N 302н);
- особые требования к праву на управление транспортными средствами. Устанавливаются Федеральным законом "О безопасности дорожного движения" (ст. 26 Закона);
- прохождение обязательных предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров (требования определены Письмом Минздрава РФ от 21.08.2003 N 2510/9468-03-32 "О предрейсовых медицинских осмотрах водителей транспортных средств");
- прохождение работником инструктажей по охране труда и технике безопасности, вопросам безопасности дорожного движения и др.

В основу разработки профессионального стандарта водителя легкового автомобиля была положена методика функционального анализа деятельности. В самом начале работы была составлена методическая программа труда водителя легкового автомобиля на основе опроса (очного рабочего интервью с профессиональными водителями с 30 - 40-летним стажем работы в предприятиях-работодателях). Затем с репрезентативными группами работодателей из регионов России велась проработка - опросы, статистическая обработка, отбраковка функций водителей, по которым было достигнуто согласие с вероятностью менее 90% и т.д. - до получения согласованных требований с оценкой неслучайности согласия. Проводилась последовательная декомпозиция области профессиональной деятельности на обобщенные трудовые функции, трудовые функции и трудовые действия.

Выделение трудовых функций по каждой из ОТФ проводилось в логике трудового процесса водителя легкового автомобиля и с учетом особенностей предмета профессиональной деятельности. В качестве отправной точки анализа использовались квалификационные характеристики водителя легкового автомобиля, эти материалы были существенно дополнены анализом профессиональной деятельности с учетом мнения экспертов.

Описание ОТФ, входящих в вид профессиональной деятельности, и обоснование их отнесения к конкретным уровням квалификации представлены в таблице:

Обобщенные трудовые функции			Трудовые функции	
Код	Описание	Уровень квалификации	Наименование	Обоснование уровня квалификации
А	Безопасное управление легковым автомобилем	3	Управление легковым автомобилем с соблюдением требований законодательства Российской Федерации в сфере дорожного движения и должностной инструкции	Характер специальных знаний водителя легкового автомобиля предполагает понимание технологических или методических основ решения типовых практических задач. Техника управления легковым автомобилем предполагает выбор способа действия по инструкции, но анализ дорожно-транспортных ситуаций и выбор конкретных действий водителя в этих ситуациях производится на основе знаний и практического опыта, что соответствует 3-му уровню квалификации
			Владение техникой управления легковым автомобилем с учетом условий движения	
			Выбор и соблюдение безопасной скорости в различных условиях движения	
			Мониторинг, анализ и прогнозирование дорожно-транспортных ситуаций в целях обеспечения безопасного управления легковым автомобилем	
В	Проверка безопасности и	2	Осмотр легкового автомобиля и	Деятельность проводится под руководством с элементами

	готовности легкового автомобиля к эксплуатации перед поездкой и в ходе выполнения перевозок		подготовка к поездке Заправка легкового автомобиля топливом, смазочными материалами, специальными и техническими жидкостями	самостоятельности при выполнении знакомых заданий. Характер умений водителя легкового автомобиля по данной ТФ предполагает выбор способа действия по инструкции и корректировку действий с учетом условий их выполнения
C	Оформление и обеспечение требований документации, обязательной для управления легковым автомобилем и выполнения перевозок	2	Оформление и обеспечение требований документации, обязательной для управления легковым автомобилем и выполнения перевозок	Деятельность проводится под руководством с элементами самостоятельности при выполнении знакомых заданий. Характер умений водителя легкового автомобиля по данной ТФ предполагает выбор способа действия по инструкции и корректировку действий с учетом условий их выполнения
D	Выполнение перевозок пассажиров и грузов с соблюдением и обеспечением мер безопасности	3	Выполнение перевозки пассажиров Выполнение перевозки грузов	Характер знаний водителя легкового автомобиля предполагает понимание технологических или методических основ решения типовых практических задач. Специальные знания применяются, в частности, при обеспечении мер безопасности в процессе перевозки пассажиров и багажа, либо грузов
E	Соблюдение и обеспечение мер безопасности при дорожно-транспортных происшествиях	2	Соблюдение и обеспечение мер безопасности при дорожно-транспортных происшествиях и невозможности эксплуатации автомобиля	Водитель легкового автомобиля выполняет решение типовых практических задач при ДТП, а при оказании первой помощи выбирает способ действия строго по инструкции. Одновременно он проводит корректировку своих действий с учетом условий их выполнения (состояния

			Оказание первой помощи пострадавшим при ДТП	пострадавшего)
F	Совершенствование профессионально важных качеств водителя и поддержка непрерывности его профессионального развития	3	Совершенствование профессионально важных качеств водителя Поддержка непрерывности профессионального развития водителя	В сфере полномочий и ответственности (уровни квалификации) водителем легкового автомобиля осуществляется планирование собственной деятельности, исходя из поставленной руководителем задачи. Выбирается способ действия на основе знаний и практического опыта

Установление уровней квалификации для каждой обобщенной трудовой функции осуществлялось на основе документа "Уровни квалификаций в целях разработки проектов профессиональных стандартов" (приложение к приказу министра труда и социальной защиты от 12 апреля 2013 года N 148н), в котором представлена обобщенная характеристика полномочий и степени ответственности для той или иной профессиональной деятельности, характера умений и знаний, необходимых для ее выполнения.

Экспертный анализ требований профессиональной деятельности водителя легкового автомобиля позволил сделать вывод, что обобщенные трудовые функции, необходимые для ее выполнения, относятся ко второму и третьему уровням квалификации по 9-уровневой шкале, описанной в вышеуказанном документе ("Уровни квалификаций...").

РАЗДЕЛ 2. ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗРАБОТКИ ПРОЕКТА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТАНДАРТА

2.1. Этапы разработки профессионального стандарта

Профессиональный стандарт водителя легкового автомобиля должен соответствовать квалификационным требованиям к профессии, обеспечивающим безопасность перевозок пассажиров и грузов, качество транспортного обслуживания пассажиров.

Подходы к разработке профессионального стандарта водителя легкового автомобиля основаны:

- на анализе специфики его профессиональной деятельности, его рабочих функций, квалификационных требований, правовых, экономических и социальных аспектов деятельности;
- на общих принципах разработки профессиональных стандартов, относящихся ко всей автотранспортной отрасли, а именно, к пассажирским автобусным перевозкам и грузовым перевозкам;
- на примерах разработки профессиональных стандартов для работников других отраслей Российской экономики.

Отметим, что Исполнителем в 2008 - 2011 гг. уже проводилась разработка проектов профессиональных стандартов водителей транспортных средств всех категорий и подкатегорий. Данные проекты получили высокую оценку специалистов в области перевозок и крупных транспортных операторов, прошли экспертизу органов государственного регулирования (Минтранса РФ, Минздравсоцразвития РФ, МВД РФ, Минобрнауки РФ, а также МЧС РФ). Все полученные замечания и предложения экспертов, органов госрегулирования, участников профессионально-общественных обсуждений были учтены (подробные сведения приводятся ниже в соответствующих подразделах разделов 2 и 3 пояснительной записки и приложениях 2 и 3 к ней (не приводятся)). Переработанные документы были представлены исполнителем в Минтранс РФ, который принял в 2011 году проекты профессиональных стандартов водителей транспортных средств всех категорий и подкатегорий. Ввиду отсутствия в тот момент необходимой нормативной правовой базы, позволяющей Минтрансу РФ утвердить профстандарты водителей, проекты не были утверждены официально.

Требования, устанавливаемые стандартом, должны отражать передовые отраслевые тенденции в развитии технологий и содержания труда водителей, поэтому результаты предыдущих разработок были актуализированы в соответствии с современными условиями и обновленной нормативной базой в сфере безопасности дорожного движения и автомобильного транспорта.

Последовательность разработки представленного проекта профессионального стандарта "Водитель легкового автомобиля" (выполнение перевозок пассажиров и грузов с соблюдением требований безопасности) обусловлена логикой функционального анализа вида профессиональной деятельности и "Методическими рекомендациями по разработке профессиональных стандартов" (утв. приказом Министерства труда и социальной защиты РФ от 29.04.2013 N 170н).

В соответствии с требованиями последнего документа были реализованы необходимые этапы разработки проекта стандарта.

1. Аналитический этап, в ходе которого был организован и проведен анализ (его результаты приводятся в отчетной документации):

- российских и международных профессиональных стандартов, их ранее разработанных проектов и существующих компонент по схожим видам профессиональной деятельности - управлению транспортными средствами различных категорий;
- состояния и перспектив развития вида профессиональной деятельности, группы занятий, к которым относится профессиональный стандарт;
- тарифно-квалификационных характеристик, содержащихся в Едином тарифно-квалификационном справочнике работ и профессий рабочих (далее - ЕТКС);

- нормативных правовых актов, иных организационно-распорядительных документов, которыми определены требования к квалификации по профессиям, должностям, специальностям, соответствующим данному виду профессиональной деятельности;

- технологии и содержания профессиональной деятельности водителя легкового автомобиля.

2. Организационно-исполнительный этап:

- разработка требований к экспертам и формирование экспертной группы;

- планирование и ресурсное обеспечение работы группы;

- формирование репрезентативной выборки организаций, расположенных в разных федеральных округах Российской Федерации, в соответствии с требованиями Государственного контракта;

- составление анкет-опросников для выявления, обобщения и систематизации предложений по формированию обобщенных трудовых функций, выделению трудовых функций по каждой из ОТФ, отдельных компетенций;

- проведение опроса работников профильных организаций и экспертов;

- сбор, обработка, обобщение и оформление результатов опроса;

- подготовка проекта (первого варианта) профессионального стандарта водителя легкового автомобиля.

3. Этап профессионально-общественного обсуждения (необходимая информация представлена в разделе 3 настоящей Пояснительной записки):

- размещение проекта профессионального стандарта на сайте разработчика и сайтах участников его разработки;

- обсуждение проекта профессионального стандарта с представителями профессионального сообщества, заинтересованными организациями (работодателями и их объединениями, профессиональными союзами и профильными профессиональными ассоциациями), федеральными и региональными органами исполнительной власти и др.;

- проведение конференций, круглых столов, семинаров и других публичных мероприятий;

- размещение информации о ходе разработки профессионального стандарта в профильных изданиях (в том числе входящих в список Высшей аттестационной комиссии - ВАК) и средствах массовой информации;

- сбор, анализ и систематизация замечаний и предложений по совершенствованию проекта профессионального стандарта;

- корректировка проекта профессионального стандарта по результатам обсуждения.

В соответствии с "Методическими рекомендациями по разработке профессиональных стандартов" (утв. приказом Министерства труда и социальной защиты РФ от 29.04.2013 N 170н) согласование проекта профессионального стандарта не предусмотрено, поскольку в проекте профессионального стандарта водителя легкового автомобиля нет трудовых функций, особо регулируемых законодательством.

4. Отчетный этап:

- оформление проекта документа в соответствии с макетом профессионального стандарта, утвержденным приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 12.04.2013 N 147н;

- разработка пояснительной записки и необходимой документации в соответствии с требованиями Государственного контракта;

- представление комплекта документов в Министерство труда и социальной защиты РФ.

2.2. Информация об организациях, на базе которых проводились исследования, и обоснование выбора этих организаций

В соответствии с требованиями Государственного контракта порядок работ над проектом профессионального стандарта водителя легкового автомобиля предусматривал формирование рабочей группы экспертов - представителей различных организаций.

Выбор организаций осуществлялся на основе следующих критериев:

- организации должны быть из различных субъектов Российской Федерации или иметь филиальную сеть участников (членов) в различных субъектах Российской Федерации;

- среди организаций должны быть представлены профильные работодатели (автотранспортные предприятия широкого профиля, предприятия, осуществляющие перевозки пассажиров легковыми такси, логистические и экспедиторские организации, проводящие перевозки мелких партий грузов с использованием легковых автомобилей и др.), их отраслевые общественные объединения и профессиональные сообщества, союзы и ассоциации работодателей - транспортных операторов в сфере перевозок автомобильным транспортом;

- организации, область деятельности которых связана с управлением, обучением и развитием персонала на автотранспорте;
- научные и исследовательские организации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- организации должны обладать специалистами-экспертами, удовлетворяющими требованиям п. 4 Технического задания Государственного контракта.

В результате отбора сформировался следующий список организаций:

1. АНО "Научно-методический центр подготовки водителей". Ученые и другие специалисты данной организации с 2006 г. выполняют научно-исследовательские и методические работы, экспертизу и прикладные исследования в области подготовки водителей, в том числе в рамках международного сотрудничества. При их непосредственном участии были разработаны проекты профессиональных стандартов водителей предыдущего поколения. В багаже АНО НМЦ более 15 успешно выполненных Государственных контрактов в сфере подготовки водителей, квалификационных требований к персоналу транспортных предприятий, обеспечения безопасности дорожного движения и других, выполненных по конкурсам, проведенным федеральными Министерствами - Минтрансом, Минобрнауки, МВД, а также Транспортной дирекцией Олимпийских игр в Сочи и других государственных заказчиков.

2. Российский автотранспортный союз (РАС). Это ассоциация автотранспортных предприятий и предпринимателей, а также предприятий, обслуживающих нужды автотранспортных перевозчиков. Ассоциация имеет федеральный статус и является самым мощным в России профессиональным объединением работодателей в сфере автомобильного транспорта. Ассоциация имеет разветвленную сеть членов в субъектах Российской Федерации. Ее членами являются около 50 региональных ассоциаций перевозчиков, которые, в свою очередь, объединяют автотранспортные предприятия и предпринимателей в регионах. РАС обеспечивает самый полный охват Российских автотранспортных операторов разных форм собственности и размера.

Ассоциация является советником органов государственного регулирования транспортной деятельности, она в обязательном порядке привлекается для экспертизы проектов нормативной правовой базы в сфере автомобильного транспорта.

3. Союз транспортников России (СТР). Эта ассоциация перевозчиков и транспортных предпринимателей также является объединением работодателей федерального уровня. СТР тесно сотрудничает с Торгово-промышленной палатой, РСПП и другими объединениями работодателей разных отраслей. СТР также является советником органов государственного регулирования транспортной деятельности и в обязательном порядке привлекается для экспертизы проектов нормативной правовой базы в сфере автомобильного транспорта.

4. Отраслевые профессиональные сообщества, союзы и ассоциации работодателей - транспортных предприятий, логистических компаний, экспедиторов в сфере грузовых перевозок автомобильным транспортом представлены следующими организациями:

- Московский альянс перевозчиков;
- Ассоциация объединение работодателей предприятий пассажирского транспорта и таксомоторных перевозок.

5. Научные организации в сфере безопасности дорожного движения представлены головным федеральным институтом МВД РФ - ФКУ "Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации" (ФКУ НИЦ БДД МВД России).

6. Организации, область деятельности которых связана с управлением, обучением и развитием персонала на автотранспорте представлены следующими организациями:

- Центр развития профессиональных квалификаций Национального исследовательского университета "Высшая школа экономики";
- Институт повышения квалификации и переподготовки кадров транспортно-дорожного комплекса Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (ИПК МАДИ);
- Национальный союз автомобильных школ (НСА), являющийся федеральной ассоциацией (объединением) автошкол России.

7. Отраслевые общественные объединения в сфере автомобильного транспорта представлены следующими организациями:

- Центральный комитет Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства;
- Межрегиональный профсоюз работников общественного транспорта "Таксист".

Все указанные организации имеют собственный экспертный потенциал специалистов.

2.3. Описание требований к экспертам (квалификация, категории, количество), привлекаемым к

разработке проекта профессионального стандарта, и описание использованных методов

Состав экспертной группы определяется методами и логикой разработки профессиональных стандартов водителей транспортных средств, а также требованиями Государственного контракта на выполнение работ по разработке профессионального стандарта водителя легкового автомобиля. В группу должны входить руководители и специалисты-эксперты в данном виде профессиональной деятельности, специалисты в области управления, обучения и развития персонала, нормирования и охраны труда, другие специалисты.

В соответствии с указанными установками эксперт, входящий в рабочую группу, должен обладать рядом специальных компетенций.

Эксперт должен знать:

- законодательство Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, автотранспортных перевозок и в области разработки профессиональных стандартов;
- Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. N 597 "О мероприятиях по реализации государственной социальной политики";
- Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" в ред. от 23.07.2013;
- Трудовой кодекс РФ в части, регламентирующей трудовые отношения в области образования, разработку и применение профессиональных стандартов и иных квалификационных характеристик;
- Федеральный закон от 03.12.2012 N 236-ФЗ "О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации и статью 1 Федерального закона "О техническом регулировании";
- План разработки профессиональных стандартов на 2012 - 2015 годы, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 ноября 2012 г. N 2204-р;
- Приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 30 ноября 2012 г. N 565 "Об утверждении плана-графика подготовки профессиональных стандартов в 2013 - 2014 годах";
- Методические рекомендации по разработке профессионального стандарта, утвержденные приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 29.04.2013 N 170н;
- Макет профессионального стандарта, утвержденный приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 12.04.2013 N 147н;
- Уровни квалификации в целях разработки проектов профессиональных стандартов, утвержденные приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 12.04.2013 N 148н;
- способы и методы работы со служебной информацией и персональными данными;
- зарубежную и отечественную практику разработки профессиональных стандартов и иных квалификационных требований;
- содержание вида профессиональной деятельности, трудовые функции и действия, выполняемые водителями легковых автомобилей, профессиональные знания, умения и навыки, которыми должны обладать эти категории работников.

Эксперт должен уметь:

- формулировать основную цель вида профессиональной деятельности;
- проводить функциональный анализ профессиональной деятельности водителя легкового автомобиля;
- выделять обобщенные трудовые функции и входящие в них трудовые функции с учетом логики последовательной декомпозиции;
- формулировать перечень трудовых действий, необходимых умений и знаний, раскрывающих содержание трудовых функций;
- определять уровень (подуровень) квалификации, требуемый для выполнения трудовой функции;
- конструктивно взаимодействовать в процессе разработки профессионального стандарта с другими экспертами.

Вместе с тем эксперт должен обладать следующими общими компетенциями и личностными качествами:

- усваивать и анализировать значительный объем разнообразной информации в области разработки профессиональных стандартов;
 - знать и применять на практике принципы и методы командной работы, приемы эффективного и бесконфликтного межличностного и делового общения;
 - ясно и свободно выражать свои мысли в письменной и устной форме;
 - проявлять принципиальность и объективность, обладать независимостью и отстаивать свою точку зрения;
 - реально оценивать складывающуюся ситуацию;
-

- обладать широким кругозором, логическим мышлением и аналитическим складом ума.

Метод, использованный для разработки профессионального стандарта водителя легкового автомобиля, представляет собой многоуровневый итеративный алгоритм последовательной проработки всех компонентов проекта документа:

1. Обобщенные трудовые функции (ОТФ), трудовые функции, входящие в ОТФ, трудовые действия и компетенции разрабатываются экспертами;
2. Оставляются только такие ОТФ, трудовые функции, входящие в ОТФ, и компетенции, которые после обработки замечаний, предложений и дополнений методами математической статистики имеют не менее чем 90% доверительный интервал (вероятность согласия экспертов - 0,9);
3. Из откорректированного набора (см. п. 2) экспертами формируется первый вариант профстандарта;
4. Первый вариант профстандарта (ОТФ, трудовые функции, входящие в ОТФ, трудовые действия и компетенции) изменяется/дополняется репрезентативным множеством организаций, привлеченных к разработке проекта стандарта;
5. Оставляются только наиболее часто повторяемые компоненты профессионального стандарта (90% доверительный интервал);
6. Исходя из п. 5 и 6 экспертами формируется второй вариант профстандарта;
7. Проводится широкая рассылка, обсуждение профстандарта;
8. Повторение алгоритмических итераций 5 - 7 до достижения вероятности согласия по компонентам профстандарта не менее чем 0,9.

Этот метод полностью отвечает методике обработки экспертных оценок по правилам математической статистики. Полная информация о применении метода разработки содержится в отчетной документации.

Сведения об экспертах и организациях, привлеченных к обсуждению проекта профессионального стандарта водителя легкового автомобиля, содержатся в таблице Приложения N 2.

Отметим, что настоящая пояснительная записка представляет уже второе поколение профессионального стандарта водителя легкового автомобиля. Исполнитель считает необходимым подчеркнуть многолетний характер работы над проектами профстандартов, прежде всего в силу объемной экспертизы проектов, проведенной экспертами и организациями из всех федеральных округов России. Поэтому в Приложение N 2 включена информация об экспертизе проектов, проведенной в 2008 - 2011 годах, а также дается дополнение, раскрывающее исследование современного содержания труда водителя на основе первого анкетного опроса специалистов и руководителей автотранспортных предприятий (работодателей).

Исполнителем был разработан представленный в дополнении к Приложению 2 (не приводится) вопросник, формат и содержание которого согласованы с экспертами в области безопасности дорожного движения. Вопросник прошел апробацию на автотранспортных предприятиях, представляющих все 7 федеральных округов России. Всего было обработано 43 анкеты с ответами на вопросник. Приводится список предприятий и лиц, участвовавших в опросе (опросы проводились рассылкой анкеты и в ходе семинаров по повышению квалификации специалистов автотранспорта в 2008 - 2009 гг.).

Полученные в результате опроса оценки и ответы респондентов были обработаны по всем правилам сведения экспертных оценок с использованием методов математической статистики и системного анализа. По каждому вопросу найдены наиболее вероятное значение, мода, медиана, среднеквадратичное отклонение, дисперсия и др. характеристики. Оценка разбросов от среднего составляет не более 10% доверительного интервала. Поэтому результаты обобщения ответов респондентов представляют достаточно надежную сводку мнения специалистов по требованиям к водителям.

Полные сведения об экспертах и организациях, привлеченных к обсуждению проектов профессиональных стандартов водителей транспортных средств, содержатся в Приложении N 2 и дополнении к нему.

Для обеспечения полного формирования набора обобщенных трудовых функций, трудовых функций и трудовых действий водителей легковых автомобилей были отобраны эксперты, отличающиеся существенным разнообразием опыта и подходов, работы в старых условиях и новых - рыночных реалиях на автомобильном транспорте.

Некоторые из приглашенных экспертов имеют от 30 до 50 лет опыта работы в разных должностях в автомобильном транспорте. Это бывшие заместители министра транспорта - например, Казанцев Е.Д. (ныне - Вице-президент Союза транспортников России), Колик А.В. (ныне профессор Высшей школы экономики), бывшие руководители Департаментов Минтранса - например, Пинсон А.Б. (ныне представляющий АСМАП), Козырев Л.Н. (ныне возглавляющий Московский альянс перевозчиков). Среди них - директора автотранспортных предприятий, работающие на них беспрерывно многие десятилетия. В экспертную группу включены также специалисты, имеющие опыт государственного регулирования

автотранспорта на уровне субъектов Федерации, например, Почтарев Ю.И., ранее работавший Министром транспорта Рязанской области, а ныне вернувшийся в созданную им много лет назад региональную ассоциацию перевозчиков.

В экспертную группу включены также современные молодые менеджеры автотранспортного бизнеса (некоторые с 2-мя и более высшими образованиями в сфере автомобильного транспорта - перевозки, экономика - цепи поставок товаров, дистрибуция товаров, логистика, техника), а также специалисты и руководители автотранспорта, имеющие степень Мастера делового администрирования (МВА).

Крайне важно, что в экспертной группе работали профессиональные водители, имеющие не менее 30 лет опыта работы выполнения различных перевозок, в том числе в международном сообщении.

Такой состав экспертной группы позволил действительно охватить в проекте профессионального стандарта основные трудовые функции водителя и детализировать их до трудовых действий и компетенций.

2.4. Общие сведения о нормативно-правовых документах, регулирующих вид профессиональной деятельности, для которого разработан проект профессионального стандарта

В соответствии с "Методическими рекомендациями по разработке профессиональных стандартов" приводится список нормативных правовых документов (с указанием их реквизитов, конкретных статей и пунктов), регулирующих вид профессиональной деятельности:

- Федеральный закон от 30.12.2001 N 197-ФЗ "Трудовой кодекс Российской Федерации" (ТК РФ) в действующей редакции от 01.09.2013;

- Федеральный закон от 29.12.2012 N 273-ФЗ (ред. от 23.07.2013) "Об образовании в Российской Федерации";

- Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 23.07.2013) "О безопасности дорожного движения";

- Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 28.07.2012) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта";

- "Конвенция о дорожном движении" (с изм. от 28.09.2004) (вместе с "Техническими условиями, касающимися автомобилей и прицепов") (Заключена в г. Вене 08.11.1968);

- Постановление Правительства РФ "О Правилах дорожного движения" (ПДД) от 23.10.1993 N 1090 в действующей редакции от 18.10.2013;

- "Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения с Перечнем неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств". Утверждены постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090;

- Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 N 112 (ред. от 14.05.2013) "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом";

- Постановление Правительства РФ от 07.05.2003 N 263 (ред. от 26.08.2013) "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств";

- Постановление Правительства РФ от 19.01.2008 N 16 "Об утверждении перечня работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движения транспортных средств";

- Перечень работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования) работников (утвержден Приказом Минздравсоцразвития РФ от 12.04.2011 N 302н, приложение N 2, в ред. от 15.05.2013);

- Приказ Минздравсоцразвития РФ от 04.05.2012 N 477н "Об утверждении перечня состояний, при которых оказывается первая помощь, и перечня мероприятий по оказанию первой помощи";

- Тарифно-квалификационные характеристики по общеотраслевым профессиям рабочих (введены Постановлением Минтруда РФ от 12.07.1993 N 134 с изм., внесенными Постановлением Минтруда РФ от 16.07.2003 N 54);

- Постановление Минтруда РФ от 10.11.1992 N 31 (ред. от 24.11.2008) "Об утверждении тарифно-квалификационных характеристик по общеотраслевым профессиям рабочих";

- Письмо Министерства транспорта РСФСР от 13.04.1992 N АШ-5/99 "О совершенствовании учебных планов и программ для подготовки и переподготовки (повышения квалификации) водителей на право управления автотранспортными средствами";

- Приказ Минтранса России от 20.08.2004 N 15, зарегистрирован в Минюсте РФ 01.11.2004 N 6094 "Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей"

автомобилей";

- Примерные программы подготовки водителей транспортных средств различных категорий (утв. приказом Минобрнауки РФ N 636 от 18.06.2010, зарегистрирован в Минюст России от 13 августа 2010 г. N 18150);

- Примерные программы переподготовки водителей транспортных средств различных категорий (утв. приказом Минобрнауки РФ N 6 от 20.01.2009);

- Приказ Минобрнауки от 02.07.2013 N 513 "Об утверждении Перечня профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение";

- Руководящий документ "Положение о повышении профессионального мастерства и стажировке водителей" РД-200-РСФСР-12-0071-86-12;

- Руководящий документ "Программа ежегодных занятий с водителями автотранспортных организаций" (РД-26127100-1070-01).

Проект профессионального стандарта "Водитель легкового автомобиля" (Выполнение перевозок пассажиров и грузов с соблюдением требований безопасности) содержит информацию, связывающую разрабатываемый документ, с действующими классификаторами социально-экономической информации и квалификационными характеристиками:

- Общероссийским классификатором занятий (Постановление Госкомстата России от 30.12.1993 N 298);

- Общероссийским классификатором видов экономической деятельности (Раздел IA - "Транспорт и связь");

- Общероссийским классификатором профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов;

- Общероссийским классификатором начального профессионального образования;

- Единым тарифно-квалификационным справочником работ и профессий рабочих отраслей.

РАЗДЕЛ 3. ЭКСПЕРТИЗА И ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ОБЩЕСТВЕННОЕ ОБСУЖДЕНИЕ ПРОЕКТА ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТАНДАРТА

Профессионально-общественное обсуждение проекта профессионального стандарта (мероприятия, опросы и др.) логично приведены в следующем хронологическом порядке - начиная от недавно проведенных до более ранних. Сводные данные по результатам профессионально-общественного обсуждения, поступивших замечаниях и предложениях к проекту профессионального стандарта приведены в приложении 3 к настоящей пояснительной записке.

Для обсуждения проекта профессионального стандарта были использованы следующие инструменты:

1. опросы работодателей и специалистов, напрямую или косвенно связанных с трудом водителей;

2. конференции, круглые столы, обсуждения, семинары и совещания по теме функций и труда водителей;

3. размещение проекта профессионального стандарта и информации о мероприятиях по его разработке в сети Интернет, средствах массовой информации и профильных изданиях.

Подробные сведения об участниках обсуждений, организациях, специалистах приведены в приложении 2 к настоящей пояснительной записке. Обобщенная информация о каждой группе мероприятий по профессионально-общественному обсуждению проекта профессионального стандарта приведена ниже.

1) Опрос руководителей и ведущих специалистов организаций профиля, соответствующего видам профессиональной деятельности стандарта, специалистов в области управления, обучения и развития персонала водителей транспортных и логистических компаний, а также производственных компаний, использующих труд водителей

1.1. Опрос вышеуказанных работников организаций проводился с 10 октября по 11 ноября 2013 г. согласно условиям Госконтракта: формирование репрезентативной выборки организаций (31 организация, расположенная в разных федеральных округах Российской Федерации, относящихся к разным формам собственности); проведение опроса работников организаций (51 чел., представляющих руководителей организаций и ведущих специалистов соответствующего профиля).

В результате было охвачено даже большее, чем требовалось по Госконтракту, количество работников из гораздо большего, чем требовалось по Госконтракту, числа организаций и количества экспертов. Крайне важно, что в опросе участвовали и сами профессиональные водители.

Исполнителем была сформирована репрезентативная выборка из 31 организации, но фактически в опросе приняли участие 48 организаций из различных Федеральных округов, крупных, средних и мелких

населенных пунктов. Эти организации относятся к разным формам собственности, включая перевозчиков - индивидуальных предпринимателей, а также производственные предприятия, использующие труд водителей для выполнения своей деятельности, в том числе таксомоторных перевозок, мелкой и средней дистрибуции товаров, что позволяет более полно сформировать набор функций и трудовых действий водителей легковых автомобилей.

В опросе приняли участие 88 человек - руководителей и ведущих специалистов названных организаций (список участников опроса приведен в Приложении 2 с указанием их должностей и организаций). По итогам опроса были сформированы перечни замечаний и дополнений, а также предложений по доработке проекта профстандарта, которые были реализованы Исполнителем (сводный перечень приведен в Приложении 3).

1.2. Опросы специалистов и работодателей водителей, Федеральных органов государственного регулирования транспортной деятельности по проектам профессиональных стандартов водителей.

Как уже говорилось, данный проект представляет собой новое поколение профессионального стандарта водителя легкового автомобиля, работа над которым фактически была начата с 2008 года. Поэтому приводим сведения о самых важных опросах работодателей и их работников, а также о мероприятиях по обсуждению проектов профстандартов водителей, проведенных в 2008 - 2011 годах (Минтранс РФ принял первое поколение профстандартов водителей по акту в 2011 г., но не мог утвердить их в силу отсутствия полномочий).

В опросе, проведенном в 2008 - 2011 годах, приняли участие 48 экспертов - список участников приведен в Приложении 2 с указанием их должностей и организаций. Репрезентативная выборка участников опроса охватывала 34 организации. По итогам опроса были получены замечания, предложения по изменениям, исключениям или дополнениям в проект профстандарта, которые были использованы при переработке профстандартов водителей.

После этого Федеральное дорожное агентство Минтранса (заказчик первого поколения профстандартов водителей) принял решение разослать проекты профстандартов во все компетентные федеральные органы государственного регулирования - Министерство транспорта РФ, Министерство образования и науки РФ, Министерство внутренних дел РФ, Министерство здравоохранения и социального развития РФ, МЧС России. Подробные сведения об участниках опроса федеральных органов государственного регулирования приведены в Приложении 2 с указанием их должностей. В электронном виде был также получен отзыв от Минобороны РФ, в котором было отмечено, что данные профстандарты водителей не относятся непосредственно к сфере деятельности военных водителей, но Министерство может использовать их для разработки профстандартов указанных водителей. Полученные замечания федеральных органов были учтены, и после переработки проектов было сформировано первое поколение профессиональных стандартов водителей. Как уже было указано выше, эти проекты были приняты Минтрансом в 2011 г., но не утверждены из-за отсутствия необходимых правовых полномочий.

1.3. Первый опрос специалистов и работодателей водителей.

Для проведения первого опроса работодателей (2008 - 2009 гг.) Исполнителем был разработан вопросник, представленный в дополнении к Приложению 2. Его формат и содержание были согласованы с экспертами в области безопасности дорожного движения (БДД), в числе которых были разработчики экзаменационных билетов водителей, применяемых ГИБДД, и учебных материалов по подготовке к квалификационным экзаменам на допуск к управлению транспортными средствами различных категорий. Соответственно, анкета отражала наиболее важные аспекты обеспечения БДД.

Опрос происходил на автотранспортных предприятиях Ростовской, Тюменской, Вологодской, Кемеровской, Нижегородской области, Краснодарского края, Республики Саха (Якутия), Республики Хакасия, Республики Башкортостан и др. субъектов РФ. Охват работодателей водителей являлся репрезентативным (соответствующие оценки выполнены), полученный срез мнений, оценок и предложений по требованиям к водителям представляет типичные требования современных работодателей в целом по России. В опросе также были задействованы представители учебных центров, специалисты по обеспечению БДД (в том числе на уровне представителей надзорных органов и администраций субъектов федерации), автошкольного бизнеса, ассоциаций автошкол.

Опросы проводились рассылкой анкеты и в ходе семинаров по повышению квалификации специалистов автотранспорта в 2008 - 2009 гг., всего было обработано 43 анкеты, итоги опроса подробно изложены в дополнении к Приложению 2 настоящей пояснительной записки.

2) Проведение круглых столов, межрегиональных конференций, совещаний и других публичных мероприятий (списки участников приведены в Приложении 2)

В целях обсуждения концепции и подходов к разработке профессиональных стандартов водителей

транспортных средств, хода работ и предварительных результатов, Исполнителем и с его участием проведены следующие мероприятия:

2.1. Круглый стол по обсуждению проектов профессиональных стандартов водителя грузового автомобиля, водителя автобуса, водителя легкового автомобиля и водителя трамвая (г. Москва, 31.10.2013). В состав его участников входили:

руководители и специалисты департаментов (отделов) федеральных ассоциаций работодателей (перевозчиков) - Союз транспортников России, Российский автотранспортный союз (РАС), Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП);

представители региональных ассоциаций работодателей (перевозчиков);

представитель Министерства транспорта;

ученые в сфере автомобильных перевозок, подготовки водителей и безопасности дорожного движения - доктора и кандидаты наук, профессора и доценты;

представитель Научно-исследовательского центра БДД МВД РФ;

специалисты транспортных предприятий, логистических компаний и производственных предприятий, использующих труд водителей;

представители профсоюзов; профессиональные водители;

представители профессиональных СМИ;

руководитель Национальной ассоциации автошкол, представители региональных ассоциаций автошкол.

В ходе Круглого стола была предусмотрена возможность дистанционного участия посредством Интернет-связи. Количество участников по тематике перевозок легковым автомобилем превысило 35 человек.

2.2. Конференция "Работа автошкол в условиях нового законодательства" (г. Москва, 14.10.2013). Несмотря на название, в конференции приняли участие не только автошколы и их региональные ассоциации, но и: Депутат Государственной думы; представитель Департамента образования г. Москвы; ученые по тематике труда водителей; учебные комбинаты работодателей (ассоциаций и объединений перевозчиков) из регионов, курируемые Минтрансом РФ; региональные центры повышения квалификации кадров Федерального дорожного агентства Минтранса РФ; представители сектора среднего профессионального образования из регионов. В ходе конференции была предусмотрена возможность участия посредством Интернет-связи. Общее количество участников - 79 человек из 35 регионов.

В перечисленных мероприятиях 2013 года, посвященных обсуждению проекта профессионального стандарта водителя легкового автомобиля, в целом приняли участие свыше 200 человек из всех федеральных округов России.

В дополнение приводим сведения о самых важных мероприятиях по обсуждению проектов профстандартов водителей, проведенных в 2008 - 2012 годах.

2.3. Совещание у Заместителя министра транспорта 28.08.08, Москва, участники: руководители Федерального дорожного агентства Минтранса РФ (Белозеров О.В., Костин С.В., Гордиенко А.Н., Коршунов С.С.), представители разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей".

2.4. Профессиональное обсуждение проектов профессиональных стандартов водителей на 5 заседаниях у руководства Федерального дорожного агентства (ФДА) и Минтранса РФ, Москва:

- у Костина С.В., руководителя управления ФДА - 27.06.08, 04.07.08, 07.08.08, 29.08.08. Участники: руководители и специалисты ФДА, представители разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей", ученые и специалисты;

- у Ибраева К.А., руководителя отдела Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ 19.09.07. Участники: руководители и специалисты Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса РФ, представители разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей", представители НИИ автомобильного транспорта, другие ученые и специалисты.

2.5. Профессиональное обсуждение проектов профессиональных стандартов водителей на совместных заседаниях Федерального дорожного агентства Минтранса РФ и Рабочей группы по выполнению решений Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения от 25 июня 2008 года, Москва:

- 04.07.08, участники - руководители и специалисты ФДА, Минтранса и МВД, представители разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей", Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), ассоциации перевозчиков АСМОР,

Российского автотранспортного союза и Совтрансавто;

- 29.08.08, участники - руководители и специалисты ФДА, Минтранса, Минобрнауки и МВД, представители разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей", Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), ассоциации перевозчиков АСМОР, Российского автотранспортного союза.

2.6. Экспертные семинары - заседания фокус-групп экспертов 23 - 25.06.08 года и 12 - 13.08.08, Москва. Участники: разработчики профессиональных стандартов водителей - работодатели и профессиональные водители из регионов - Рязанская область, Московская область, Москва, представители ассоциаций перевозчиков - Российского автотранспортного союза (РАС), Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), Ассоциации перевозчиков Московского региона, Совтрансавто, руководитель объединения автошкол Московской области, представители Центра развития профессиональных квалификаций "Высшей школы экономики", представители НИИ автомобильного транспорта (НИИАТ), представители "Научно-методического центра подготовки водителей", другие ученые и специалисты. Общее число участников - 28 экспертов.

2.7. Заседания Рабочей группы по выполнению решений Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения от 25 июня 2008 года, Москва: 30.07, 06.08, 14.08, 19.08, 26.08, 28.08 в 2008 г. с участием представителя разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей".

2.8. Межрегиональная конференция "Совершенствование системы подготовки и допуска к участию в дорожном движении водителей в целях снижения количества и тяжести дорожно-транспортных происшествий", 30 - 31.10.08 в Уральском федеральном округе (г. Челябинск), участники: руководители федеральных министерств и ведомств, участвующих в реализации Федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах" (МВД, Минтранс, Минобрнауки, Минздравсоцразвития и др.), а также представители Госавтоинспекции МВД России, Российского союза автостраховщиков, региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения Уральского федерального округа, образовательных учреждений, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств, общественных объединений и предприятий автомобильного транспорта. Доклад Костина С.В., руководителя управления ФДА Минтранса РФ был подготовлен разработчиком проектов профстандартов водителей - "Научно-методическим центром подготовки водителей", представители которого также участвовали в конференции.

2.9. Профессионально-общественное обсуждение проектов профессиональных стандартов водителей на заседании Рабочей группы партии "Единая Россия" по проекту "Безопасность дорожного движения" 08.12.09, Москва, с докладом представителя разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей".

2.10. Профессиональное обсуждение проектов профессиональных стандартов водителей на заседании Ассоциации перевозчиков Московского региона (АСМОР), 21.02.08 с участием работодателей и докладом представителя разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей".

2.11. Профессионально-общественное обсуждение проектов профессиональных стандартов водителей на конференции, проведенной НИИ автомобильного транспорта, п. Московский, Московская область, 25.11.09 с участием работодателей и докладом представителя разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей".

2.12. Конференции ФГУ "Дирекция программы ПБДД" 17.04.09, Москва, с докладом представителей разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей", участники - руководители и специалисты федеральных министерств (МВД, Минобрнауки, Минздравсоцразвития и Минтранса), специалисты автомобильного транспорта и подготовки водителей, ученые.

2.13. Научно-практические конференции, проведенные совместно ФГУ "Дирекция программы ПБДД" и разработчиком проектов профстандартов водителей - "Научно-методическим центром подготовки водителей", Москва: 11.02.10 и 25.11.10, участники - руководители и специалисты федеральных министерств (МВД, Минобрнауки, Минздравсоцразвития и Минтранса), специалисты автомобильного транспорта и подготовки водителей, ученые. Участники из 63 регионов России.

2.14. Всероссийская научно-практическая конференция, проведенная совместно Федерацией объединений автошкол и разработчиком проектов профстандартов водителей - "Научно-методическим центром подготовки водителей" 19.06.2009, участники - руководители и специалисты федеральных министерств (МВД, Минобрнауки, Минздравсоцразвития и Минтранса), специалисты автомобильного транспорта и подготовки водителей, ученые. Участники из 38 регионов России.

2.15. Семинар по профессиональной подготовке, проведенный Институтом БДД, Санкт-Петербург, 15.12.09 с участием специалистов автомобильного транспорта и подготовки водителей, ученых с докладами представителей разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей".

2.16. Всероссийские семинары Российского автотранспортного союза (РАС) при поддержке Минтранса - 08.12.09, 15.12.10, 13.12.11, 19.12.12, в п. Московский, с участием специалистов автомобильного транспорта, руководителей органов по сертификации на автомобильном транспорте, с докладами представителей разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей".

2.17. Международный автотранспортный форум (МАФ), Четвертая научно-практическая конференция на тему "Совершенствование системы подготовки и допуска водителей к участию в дорожном движении - важнейшая составная часть обеспечения безопасности дорожного движения", 11 - 12.09.08, Москва.

2.18. Международная научно-практическая конференция "Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: опыт, проблемы, поиски решения", проведена кабинетом Министров Республики Татарстан, 26.02.10, Казань.

2.19. Девятая международная научно-практическая конференция "Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах", 23 - 24.09.10, Санкт-Петербург.

2.20. Межрегиональная конференция "Стандарты и регулирование в системе подготовки и допуска водителей к управлению транспортными средствами", 15.11.12, Санкт-Петербург.

2.21. Десятая международная научно-практическая конференция "Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах, инновации: ресурс и возможности", 20 - 22.09.12, Санкт-Петербург.

Кроме того, презентации проблематики разработки и сути проектов профессиональных стандартов, проведенные представителем разработчика проектов профстандартов водителей - "Научно-методического центра подготовки водителей", обсуждались на следующих научно-практических конференциях, форумах, семинарах, секциях международных мероприятий с участием руководителей федеральных министерств (МВД, Минтранс, Минобрнауки, Минздравсоцразвития и др.), а также представителей Госавтоинспекции МВД России, региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения, образовательных учреждений, осуществляющих подготовку водителей транспортных средств, общественных объединений, предприятий и ассоциаций автомобильного транспорта, ученых.

2.22. Круглый стол в рамках Третьего международного конгресса "Безопасность на дорогах ради безопасности жизни", проведен Межпарламентской Ассамблеей государств - участников СНГ и Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, 29.10.10, Санкт-Петербург.

2.23. Автотранспортный форум 19.09.09, Коломна.

2.24. Заседание в Учебном центре Мосгортранса, Москва, май 2010.

2.25. Круглый стол в "Российской газете", Москва, октябрь 2010.

2.26. Секция саммита "Сильная Россия-2010", Москва, 25.06.10.

2.27. Круглый стол в ИТАР-ТАСС, Москва, 24.12.12.

2.28. Круглый стол, проведенный совместно с Комитетом по образованию Госдумы, 06.02.13, Москва.

Решения и рекомендации профессионально-общественных обсуждений разработчик проектов профстандартов добросовестно выполнял и перерабатывал профстандарты по мере появления замечаний.

По результатам обсуждений проектов профессиональных стандартов были высказаны предложения, учтенные при доработке проектов профстандартов водителей. В целом проекты профстандартов были восприняты положительно, были отмечены актуальность и новизна разработки, принципиальная важность разработанных стандартов для автомобильного транспорта и обеспечения безопасности дорожного движения.

3) Размещение проекта профессионального стандарта и информации о мероприятиях по его разработке в сети Интернет, средствах массовой информации и профильных изданиях

Проекты профессиональных стандартов водителей были размещены на сайте разработчика согласно условиям Госконтракта для публичного обсуждения 1 ноября 2013 г. По мере получения замечаний и предложений проводилась доработка проектов и их обновление на сайте.

В целях информирования потенциальных участников обсуждения о нормативно-правовых основаниях и методике разработки профессиональных стандартов его размещение сопровождалось публикацией соответствующих документов, разъяснений и статей, подготовленных разработчиками.

В течение 2013 года опубликованы 3 статьи в профильных изданиях, информирующих о разработке профессионального стандарта: 2 статьи в отраслевом ежемесячном научно-производственном журнале "Автотранспортное предприятие", входящем в список Высшей аттестационной комиссии, N 3 и N 8; статья в

журнале "Автошкола", N 10.

Кроме того, в ходе выполнения работ по первому поколению профессиональных стандартов водителей разработчиками проектов профессиональных стандартов ранее были опубликованы статьи в следующих профильных изданиях:

- в 2012 г. в сборнике трудов 10-ой международной научно-практической конференции "Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах, инновации: ресурс и возможности", 20 - 22.09.12, Санкт-Петербург;

- в 2011 г. в журнале "Автотранспортное предприятие", N 12 и в сборнике трудов XXIV Всемирного автотранспортного конгресса, секция 17, проведенного Международным автомобильным союзом;

- в 2010 г. в сборнике трудов 9-ой международной научно-практической конференции "Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах", 23 - 24.09, 2010 г., Санкт-Петербург;

- в 2009 г. в сборнике материалов конференции ФГУ "Дирекция программы ПБДД";

- в 2008 г. в журнале "Автотранспортное предприятие", N 3.

Итоги экспертизы и профессионально-общественного обсуждения проекта профессионального стандарта в 2013 г.:

- в настоящее время получено 47 отзывов от организаций (коллективных отзывов), свои замечания и предложения высказали 62 эксперта в рассматриваемой области профессиональной деятельности;

- в отзывах содержится более 70 замечаний и предложений, некоторые из них повторяются. По мере их поступления проводилось обсуждение, готовились аргументированные ответы по каждому замечанию и предложению. По итогам такого профессионально-общественного обсуждения проводилось внесение правок, корректировка терминологии, уточнение формулировок, удалялись лишние компоненты профстандартов, не поддержанные респондентами, профессиональный жаргон уступил место юридически точным формулировкам.

Экспертиза, опросы работодателей, мероприятия профессионально-общественного обсуждения позволили обеспечить:

- соответствие положений проекта профессионального стандарта требованиям законодательной и нормативно-правовой базы в сфере автомобильного транспорта и трудовых отношений;

- полноту и точность описания обобщенных трудовых функций и трудовых функций водителя легкового автомобиля, их выделение с учетом сложившегося разделения труда в рассматриваемой области профессиональной деятельности;

- сопоставимость и обоснованность уровней квалификации обобщенных трудовых функций и трудовых функций водителя легкового автомобиля;

- определение современных требований к компетенциям, необходимым для выполнения каждой из обобщенных трудовых функций водителя легкового автомобиля.

Профстандарты водителей разработаны консорциумом организаций, указанных в приложении 1 (не приводится) к пояснительной записке, прошли экспертизу профессионального и научного сообщества, причем первое поколение профстандартов прошло экспертизу всех компетентных федеральных органов государственного регулирования (Минтранса, Минобрнауки, Минздравсоцразвития и МВД). Более того, на их основе созданы проекты примерных программ подготовки водителей транспортных средств. Это программы профессионального обучения нового поколения - модульные, отдельные по каждой категории автотранспортных средств, включая вводимые новым ФЗ "О БДД" (к универсальным модулям для любых водителей добавляются профессиональные модули программ для профессиональных водителей и дополнительные модули подготовки в зависимости от специализации перевозок). При разработке профстандартов и образовательных программ был широко использован мировой опыт.

По итогам обсуждения работодателями признано, что введение в действие профессионального стандарта водителя легкового автомобиля позволит повысить качество подготовки водителей, эффективность и безопасность выполнения перевозок, что окажет самое положительное влияние на состояние безопасности дорожного движения.

Приложения:

Приложение 1. Сведения об организациях, принявших участие в разработке и согласовании проекта профессионального стандарта.

Приложение 2. Сведения об организациях и экспертах, привлеченных к обсуждению проекта профессионального стандарта.

Дополнение к приложению 2. Исследование современного содержания труда водителя на основе первого анкетного опроса специалистов и руководителей автотранспортных предприятий (работодателей).

Приложение 3. Сводные данные о поступивших замечаниях и предложениях к проекту профессионального стандарта.

Все приложения приведены в отдельных файлах.

Генеральный директор
ООО "Компания
"Автополис-плюс"
А.В.СИНАЙСКИЙ
