



КонсультантПлюс
надежная правовая поддержка

Проект Приказа Минтруда России
"Об утверждении профессионального
стандарта "Водитель внедорожных
автомобилей"
(по состоянию на 07.04.2015)
(подготовлен Минтрудом России)
(Приказ подписан 02.11.2015 N 833н)

Документ предоставлен **КонсультантПлюс**

www.consultant.ru

Дата сохранения: 08.04.2016

Аннотация к документу

В целях реализации положений ст. 195.1 Трудового кодекса РФ впервые утверждается профессиональный стандарт водителя внедорожных автомобилей.

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.

Даты проведения обсуждения: 07.04.2015 - 22.04.2015. Адрес электронной почты для приема заключений: secretary@niitss.ru. Почтовый адрес для приема заключений: 127994, ГСП-4, г. Москва, ул. Ильинка, д. 21.

Проект

МИНИСТЕРСТВО ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ
от "___" _____ г. N ___

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТАНДАРТА
"ВОДИТЕЛЬ ВНЕДОРОЖНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ"**

В соответствии с пунктом 16 Правил разработки, утверждения и применения профессиональных стандартов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22 января 2013 г. N 23 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, N 4, ст. 293; 2014, N 39, ст. 5266), приказываю:

Утвердить прилагаемый профессиональный стандарт "Водитель внедорожных автомобилей".

Министр
М.А.ТОПИЛИН

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ
"ВОДИТЕЛЬ ВНЕДОРОЖНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ"**

**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ПРОЕКТУ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТАНДАРТА
"ВОДИТЕЛЬ ВНЕДОРОЖНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ"**

Раздел 1. Общая характеристика вида профессиональной деятельности и трудовых функций

Введение

В рамках Постановления Правительства РФ N 23 от 22 января 2013 г. "О правилах разработки, утверждения и применения профессиональных стандартов" и Методических рекомендаций по разработке профессиональных стандартов (Приказ Минтруда РФ 29.04.2013 N 170н), была сформирована группа

разработчиков **проекта** профессионального стандарта (далее - ПС) "Водитель внедорожных автомобилей транспортных средств" из представителей органов Ростехнадзора (Ростехнадзор города Москвы, Управление Ростехнадзора Тюменской области), профильных организаций (ГБУ "Автомобильные дороги", АО "ТехногРЭЙД"), образовательных учреждений (НЧОУ ДО "Учебный центр МастерПроф").

Ответственной организацией по разработке **проекта** ПС является Государственное автономное образовательное учреждение города Москвы учебный центр "Профессионал" Департамента труда и занятости населения города Москвы.

Первоначально рабочая группа планировала разработку **проекта** профессионального стандарта "Машинист-водитель самоходных машин" и с этим названием зарегистрировала разработку профстандарта в Минтруде РФ. С учетом того, что уже разработаны и утверждены профессиональные стандарты на машинистов по отдельным видам самоходной техники (машинист бульдозера, машинист экскаватора, машинист автогрейдера и т.д.), и по результатам обсуждения первичных материалов профстандарта со специалистами Минсельхоза России, Ростехнадзора и профильных организаций было изменено название на "Водитель внедорожных автомобилей транспортных средств", что привело к соответствующей корректировке содержания **проекта** профессионального стандарта.

Проект профессионального стандарта характеризует профессиональную деятельность водителей категорий AI, AII, AIII, AIV. Каждой категории соответствует отдельная обобщенная трудовая функция.

1.1. Информация о видах профессиональной деятельности и перспективах ее развития

Автомобильный транспорт - самый доступный, демократичный и распространенный. Развитие экономики и соединение людей - таково современное восприятие автомобильного транспорта. Сегодня, став эффективнее, чище, безопаснее и тише, он по-прежнему остается уникальным с точки зрения обеспечения доставки "от двери до двери".

Современное законодательство содержит несколько легитимных определений понятия "транспортное средство", анализ которых помогает прийти к выделению основных признаков данной категории.

Так, Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (ст. 1) и Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (ст. 2) характеризуют транспортное средство как устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Таможенный кодекс РФ в п. 5 ст. 11 дал широкое определение понятию "транспортное средство", включив в него любое морское (речное) судно (в т.ч. самоходные и несамоходные лихтеры и баржи, а также суда на подводных крыльях), судно на воздушной подушке, воздушное судно, автотранспортное средство (включая прицепы, полуприцепы и комбинированные транспортные средства) или единицу железнодорожного подвижного состава, которые используются в международных перевозках для платной перевозки лиц либо для платной или бесплатной промышленной или коммерческой перевозки товаров, а также их штатные запасные части, принадлежности и оборудование, содержащиеся в их штатных баках горюче-смазочные материалы и топливо, если они перевозятся вместе с транспортными средствами.

Транспортное средство должно кроме этого соответствовать основным требованиям, установленным законодательными актами.

Термин "самоходные машины" указывает на большой спектр транспортных средств, не предназначенных для движения по дорогам общего пользования, к которым в том числе относятся уборочная и дорожно-строительная техника, мотовездеход, снегоход, погрузчик, бурильно-крановая самоходная машина, трубоукладчик, аэродромный тягач и др.

В настоящее время трудно представить деятельность любого хозяйствующего субъекта без использования самоходных машин. В Российской Федерации под самоходными машинами понимаются тракторы, самоходные дорожно-строительные машины и другие наземные безрельсовые механические транспортные средства с независимым приводом, имеющие двигатель внутреннего сгорания объемом свыше 50 куб. сантиметров или электродвигатель максимальной мощностью более 4 кВт (за исключением предназначенных для движения по автомобильным дорогам общего пользования автомобилей транспортных средств, имеющих максимальную конструктивную скорость более 50 км/час, и боевой самоходной техники Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, выполняющих задачи в области обороны и безопасности государства) (в ред. Постановления Правительства РФ от 06.05.2011 N 351).

Самоходные машины являются источником повышенной опасности и могут агрегатироваться со сложным прицепным и навесным оборудованием, поэтому чтобы освоить приемы безопасной эксплуатации этих машин, необходимо пройти соответствующее теоретическое и практическое обучение в полном объеме.

С принятием Постановления Правительства РФ от 12 июля 1999 г. N 796 "Об утверждении правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)" (в редакции Постановления Правительства РФ от 06.05.2011 N 351) и выделением внедорожных самоходных машин в самостоятельные категории появилось недопонимание (к какой категории отнести ту или иную технику, и кому она поднадзорна) и возникла необходимость в разработке проекта профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей".

Внедорожное мототранспортное средство - мототранспортное средство, не предназначенное (в основном) для движения по автомобильным дорогам общего пользования.

Внедорожное автотранспортное средство - автотранспортное средство, предназначенное, в основном, для использования вне дорог общего пользования.

Соответственно, водитель внедорожных автомобилей управляет автомобилем, не предназначенным для движения по автомобильным дорогам общего пользования либо имеющим максимальную конструктивную скорость 50 км/ч и менее. К внедорожным автомобилем относятся: снегоболотоходы, аэросани, большегрузные карьерные самосвалы, вездеходные транспортные средства и т.д.

В настоящее время в России выпускается значительное количество моделей автотранспортных средств для бездорожья - 116, из них практически половину (55 моделей или 47,4%) занимают автотранспортные средства класса грузоподъемности до 0,5 т. Значительная часть таких машин эксплуатируется на Севере.

Решение транспортных проблем северных, северо-восточных и других удаленных районов России имеет крайне важное значение. Природно-климатические условия России накладывают определенный отпечаток на развитие автотранспортных средств. Существующие автотранспортные средства высокой проходимости, предназначенные для движения по дорогам низкого качества и бездорожью, имеют пределы проходимости, и им недоступны многие северные районы страны и местности Крайнего Севера. Кроме того, они наносят значительный экологический ущерб на многие годы слабым грунтам тундры и районов Крайнего Севера с низкой репродуктивной способностью (по этой причине, например, во многих регионах запрещено использование гусеничной техники).

В настоящее время обновляется практически весь парк внедорожных автотранспортных средств за счет создания и внедрения новых конструкций машин отечественного и зарубежного производства. Для зарубежных компаний характерно применение современных решений по двигателям, системам управления мощностью, электронным системам контроля агрегатов и узлов, автоматическим и гидрообъемным трансмиссиям, автоматическим системам управления автотранспортных средств. В целях обеспечения качества и конкурентоспособности по сравнению с зарубежными аналогами внедорожные автотранспортные средства отечественного производства комплектуются импортными силовыми агрегатами, автоматическими коробками передач, элементами гидрооборудования и др. Это относится и к внедорожным автотранспортным средствам китайского производства, которые активно продвигаются на российский рынок.

Создание отечественных автотранспортных средств, предназначенных для эксплуатации по плохим дорогам и бездорожью, включая движение по снегу, позволит обеспечить транспортное обслуживание Северного морского пути и шельфа Северного Ледовитого океана, повышение транспортной технологичности всего комплекса работ по разведке и добыче полезных ископаемых, улучшение социально-бытовых условий населения, повышение мобильности производственного персонала, снижение экологического ущерба от экономической деятельности.

Из фирм, которые начали работу по созданию и производству автотранспортных средств (АТС) для бездорожья, можно назвать следующие: ООО НПФ "ТРЭКОЛ" (г. Люберцы), Ассоциация "Арктиктранс" (г. Москва), ПСА "БРОНТО" (г. Тольятти). В настоящее время существует несколько десятков фирм, которые производят подобную технику, как правило, на агрегатах серийно выпускаемых автомобилей. Лидером по объему производства является НПФ "ТРЭКОЛ", которая довела его до уровня 200 - 300 штук в год. Максимальная грузоподъемность одной из моделей фирмы ТРЭКОЛ - 39292 составляет 0,8 т.

Из моделей грузоподъемностью 5,0 т и более можно назвать: ВТС "Урал-Полярник", ВТС "КМ-Полярник" (ООО "ОКБ ВТС", г. Москва); "Тунгус", "Лаптежник", "Муромец" (ООО "Омские Вездеходы"). В стадии разработки находится "Брагар" (ООО "ОКБ ВТС", г. Москва) грузоподъемностью 21,0 т. Именно отсутствие машин указанной грузоподъемности привело к необходимости их создания.

Отечественные разработки последних лет по автотранспортным средствам повышенной грузоподъемности показывают, что конструкторы и бизнес в целом правильно оценивают создавшуюся ситуацию. Следует понимать, что термин "экологичное автотранспортное средство" предполагает неповреждаемость поверхности пути в летнее время.

Анализ деятельности автотранспорта актуален не только для автотранспортных предприятий. Многие фирмы, занимающиеся разными видами деятельности, имеют свой автопарк или пользуются услугами наемного легкового, грузового транспорта, специальной техники.

Специализированные автотранспортные средства при выполнении своих функций должны иметь высокую маневренность и мобильность. Под маневренностью подразумевается возможность установки транспортного средства под погрузку и разгрузку в стесненных условиях с минимальными затратами времени. Мобильность транспортных средств характеризуется возможностью приведения их в рабочее транспортное состояние и перебазирования их от места разгрузки к месту погрузки при минимальных затратах времени.

Совершенствование структуры парка внедорожных автотранспортных средств, модернизация и улучшение технико-эксплуатационных характеристик машин определяют необходимость обновления содержания и повышения качества подготовки водителей внедорожных автотранспортных средств.

В целях качественной подготовки водителей внедорожных автотранспортных средств целесообразна разработка проекта профессионального стандарта, в котором в полном объеме представлены единые требования к профессиональной деятельности водителя. Разработка проекта профессионального стандарта водителя внедорожного автотранспортного средства является новой формой определения квалификации работника по сравнению с единым тарифно-квалификационным справочником работ и профессий рабочих.

Профессиональные знания и навыки водителя позволяют ему осуществлять подготовку внедорожного автотранспортного средства к эксплуатации в различных погодных условиях и управлять им с соблюдением требований безопасности движения.

Эксплуатация новых зарубежных и отечественных автотранспортных средств требует более высокой квалификации водителя. Чтобы управлять современными машинами, водитель внедорожных автотранспортных средств должен обладать разнообразными умениями и глубокими знаниями.

Профессиональный стандарт водителя внедорожного автотранспортного средства должен стать нормативным и методическим документом, определяющим требования к профессиональным качествам, практическому опыту и профессиональному образованию, необходимым для исполнения водителем своих обязанностей.

Проект профессионального стандарта "Водитель внедорожных автотранспортных средств" разрабатывается для достижения следующих целей и решения следующих задач:

- гарантии допуска к управлению водителем внедорожного автотранспортного средства, качественно выполняющего свои обязанности и требования экологии и безопасного ведения работ;
- поддержание единых требований к качеству профессиональной деятельности;
- оценка квалификации водителей внедорожных автотранспортных средств, их готовности к качественному и безопасному выполнению своих функций;
- нормирование квалификационных требований к водителям внедорожных автотранспортных средств;
- обновление и формирование содержания образовательных стандартов и образовательных программ профессионального образования;
- создание стандартов предприятий и организаций, разработка программ подготовки и переподготовки, повышения квалификации;
- стимулирование водителей внедорожных АТС к профессиональному росту и обеспечение преимуществ на рынке труда;
- проведение аттестации водителей внедорожных АТС.

Профессиональный стандарт водителя внедорожного автотранспортного средства может быть использован работодателем для:

- подбора квалифицированного персонала, отвечающего поставленной функциональной задаче, на рынке труда;
- определения критериев оценки при подборе персонала;
- обеспечения качества труда персонала и соответствия выполняемых персоналом трудовых функций установленным требованиям;
- обеспечения профессионального роста персонала;
- поддержания и улучшения стандартов качества в организации через контроль и повышение профессионализма работников;
- повышения мотивации персонала к труду в своей организации;
- повышения эффективности, обеспечения стабильности и качества труда.

Существующая система должностей должна быть подвергнута анализу и пересмотру в соответствии с

объективной ситуацией на рынке труда. Это одна из задач модернизации национальной системы квалификаций.

Для современной России профессиональные стандарты должны стать почвой, основой создания новых механизмов взаимодействия сфер труда и образования.

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

Как говорилось выше, разработка проектов профессиональных стандартов является новой формой определения квалификации работника по сравнению с единым тарифно-квалификационным справочником работ и профессий рабочих.

Формирование **проекта** профессионального стандарта предусматривает разработку состава трудовых функций и профессиональных компетенций водителя внедорожного автомобилемоторного средства.

Проект профессионального стандарта базируется на следующих принципах:

- учет возросших требований к профессиональным компетенциям и адаптивности водителя внедорожного автомобилемоторного средства;
- учет лучших образцов практики, опыта организаций, являющихся лидерами в области подготовки водителей внедорожных автомобилемоторных средств;
- учет объективной структуры профессиональной деятельности, сложившегося в отрасли разделения труда;
- последовательная декомпозиция области профессиональной деятельности на обобщенные трудовые функции, трудовые функции и трудовые действия;
- возможность проверки овладения видом трудовой деятельности и соответствующими ему трудовыми функциями;
- использование правил полноты перечня, точности формулировок обобщенных трудовых функций (ОТФ), их относительной автономности, сертифицируемости и удобства применения в управлении персоналом;
- необходимость разработки профессиональных программ всех уровней и направленности, указанной в **наименовании** проекта профессионального стандарта.

В настоящее время в транспортной сфере отсутствует отраслевая рамка квалификаций, задающая план формирования профессиональных стандартов. Поэтому при разработке **проекта** профессионального стандарта уровни квалификации, соответствующие обобщенным трудовым функциям, определялись путем сопоставления требований к квалификации работников и характеристик уровней квалификации в национальной рамке.

В основу разработки **проекта** профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилемоторных средств" была положена методика функционального анализа деятельности.

В Общероссийском классификаторе занятий (ОКЗ) профессии и должности водителей АТС входят в одну "укрупненную группу" - 8321 "Водители мототранспортных средств".

Как правило, профессии 8-й группы требуют профессионального обучения на базе среднего общего образования. Иногда необходимо среднее профессиональное образование.

Функции водителя внедорожного автомобилемоторного средства зависят от максимальной массы автомобилемоторного средства и количества посадочных мест. При распределении должностей (профессий) по квалификационным уровням в разрабатываемом **проекте** ПС учитывались квалификационные требования действующих в Российской Федерации классификаторов:

- 1) ОКВЭД - Общероссийский классификатор видов экономической деятельности Russian Classification of Economic Activities. ОК 029-2014 (КДЕС РЕД. 2);
- 2) ОКЗ - Общероссийский классификатор занятий. ОК 010-93;
- 3) ОКПДТР - Общероссийский классификатор профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов. ОК 016-94;
- 4) ЕТКС Выпуск 1, Раздел "Профессии рабочих, общие для всех отраслей экономики", утв. Постановлением Госкомтруда СССР и ВЦСПС от 31 января 1985 г. N 31/3-30;
- 5) ЕТКС Выпуск 56, Раздел "Автомобильный и городской электрический транспорт", утв. Постановлением Госкомтруда СССР и ВЦСПС от 06 декабря 1983 г. N 283/24-82 с доп. от 14.02.2011.

Квалификационные характеристики водителя аэросаней, водителя мототранспортных средств и водителя вездехода, приведенные в Едином тарифно-квалификационном справочнике работ и профессий рабочих отраслей экономики Российской Федерации (ЕТКС), неудобны для практического применения. Представленные в них описания работ приведены в общем виде без детализации и конкретизации. Попытки модернизации ЕТКС существенных результатов не дали, а только усложнили их применение, т.к.

наименования профессий или должностей в этом документе не соответствуют их наименованиям в ОКЗ и ОКПДТР (например, в ОКЗ и ОКПДТР указаны названия профессий водитель аэросаней, водитель мототранспортного средства, а в ЕТКС Выпуск 56 они отсутствуют).

В основу проектирования функциональной карты "Водитель внедорожных автомобилей" была положена Модель процесса, разделяющая типы процессов, например управление различными типами (марками) машин.

Установление уровней квалификации для каждой ОТФ осуществлялось на основе документа "Уровни квалификации 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, актуальных для той или иной профессиональной деятельности, характера умений и знаний, необходимых для ее выполнения.

Экспертный анализ требований к водителю внедорожных автомобилей позволил сделать вывод, что трудовые функции, необходимые для осуществления профессиональной деятельности, относятся к уровням не выше четвертого по 9-уровневой шкале, описанной в указанном выше документе. При этом четвертый уровень предусматривается для таких ОТФ, как управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, максимальная масса которого свыше 3500 кг, и управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, предназначенного для перевозки пассажиров.

Должности водителей внедорожных автомобилей определены в соответствии с диапазоном тарифных разрядов отраслевого ЕТКС Выпуск 1 Раздел "Профессии рабочих, общие для всех отраслей экономики" и Выпуск 56 Раздел "Автомобильный и городской электрический транспорт".

Это создает условия для обеспечения сохранения государственных гарантий и льгот, предусмотренных законодательством. В результате проведенного анализа действующих тарифно-квалификационных характеристик, должностных инструкций, существующих российских и международных стандартов, государственных стандартов (ГОСТов) сформирован вид профессиональной деятельности (ВПД) - Управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного мототранспортного и автотранспортного средства в различных дорожных и метеорологических условиях.

Описание обобщенных трудовых функций, входящих в вид профессиональной деятельности водитель внедорожных автомобилей, и обоснование их отнесения к конкретным уровням квалификации представлены в таблице 1.

Таблица 1. Обобщенные трудовые функции водителя внедорожных автомобилей

код	наименование	уровень квалификации	обоснование уровня квалификации	рекомендуемые наименования должностей
А	Управление и техническое обслуживание внедорожного мототранспортного средства	2	Деятельность проводится под руководством с элементами самостоятельности при выполнении знакомых заданий	Водитель мототранспортного средства
			Выбор способа действий по инструкции с учетом условий их выполнения	Водитель мототранспортного средства
				Водитель снегохода
В	Управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, максимальная масса которого до 3500 кг и число сидячих мест	3	Планирование собственной деятельности, исходя из поставленной руководителем задачи	Водитель внедорожных автотранспортных средств
			Индивидуальная ответственность	

	мест которого, помимо сиденья водителя, не превышает 8		Характер умений предполагает выбор способа действия по инструкции и корректировку действий с учетом условий их выполнения	Водитель аэросаней
С	Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	3	Планирование собственной деятельности, исходя из поставленной руководителем задачи	Водитель мототранспортных средств
				Водитель мотовездехода
			Индивидуальная ответственность	Водитель снегохода
			Характер умений предполагает выбор способа действия по инструкции и корректировку действий с учетом условий их выполнения	Водитель аэросаней
				Водитель внедорожных автотранспортных средств
				Водитель вездехода
D	Управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, максимальная масса которого свыше 3500 кг	4	Планирование собственной деятельности, исходя из поставленных задач	Водитель внедорожных автототранспортных средств
			Самостоятельная деятельность при решении практических задач, требующих анализа ситуации и ее изменений	
			Ответственность за решение поставленных задач	Водитель вездехода
			Решение различных типовых практических задач	
Выбор способа действия на основе практического опыта				
E	Управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, предназначенного для перевозки пассажиров и имеющего, помимо сиденья водителя, более 8 сидячих	4	Планирование собственной деятельности, исходя из поставленных задач	Водитель вездехода
			Самостоятельная деятельность при решении практических задач, требующих анализа ситуации и ее изменений	

	мест		Ответственность за решение поставленных задач	Водитель внедорожных автотранспортных средств
			Решение различных типовых практических задач	
			Выбор способа действия на основе практического опыта	

Предлагаемый перечень общих трудовых функций обеспечивает самоидентификацию данного вида профессиональной деятельности. Выявленный набор общих трудовых функций, с одной стороны, очерчивает границы вида профессиональной деятельности, с другой - содержит функции, общие с иными видами профессиональной деятельности, описание содержания которых можно заимствовать из других профессиональных стандартов.

1.3. Описание состава трудовых функций и обоснование их отнесения к конкретным уровням (подуровням) квалификации

Целью разработки проекта профессионального стандарта "Водитель внедорожных автотранспортных средств" является выявление всех обобщенных трудовых функций и распределение их по квалификационным уровням, определение трудовых функций и их составляющих, описание знаний и умений, необходимых для эффективного выполнения каждой трудовой функции.

В начале разработки проекта ПС на основе опроса (очного и заочного рабочего интервью с работниками предприятий транспорта, представителями Ростехнадзора и образовательных учреждений, готовящих данных специалистов) были отобраны обобщенные трудовые функции, а в их состав включены трудовые функции и на следующем уровне детализации - трудовые действия, которые должны выполнять водители внедорожных автотранспортных средств.

Выделение трудовых функций по каждой ОТФ проводилось в логике процессуального подхода и с учетом особенностей профессиональной деятельности. В качестве отправной точки анализа использовался перечень рабочих профессий и должностей, квалификационные характеристики водителей автотранспортных средств и положения действующих федеральных государственных образовательных стандартов (ФГОС). Эти материалы были существенно дополнены анализом профессиональной деятельности с учетом мнения экспертов.

В современных условиях повышаются требования к работникам всех сфер деятельности, становятся общеактуальными такие качества как способность к самостоятельному системному мышлению, правовая, информационная, коммуникационная культура, способность к анализу своей деятельности, творческая активность. Эти качества в полной мере востребованы в деятельности водителя внедорожных автотранспортных средств.

Функции водителя - это действия человека, управляющего каким-либо объектом и осуществляющего техническое обслуживание данного объекта.

Рассматривая действия работника, обычно выделяют три функции: получение информации, принятие решения, исполнение решения. Анализируя функцию получения информации, учитывают, что эта функция водителя осуществляется с помощью контрольно-измерительных средств и наблюдений. Рассматривая функцию принятия решения, необходимо понимать, что выполняемые при этом действия детерминируются и контролируются не только информационной, но, прежде всего, концептуальной моделью. Это - различного рода логические и эвристические операции. Примером такого рода функции водителя может быть оценка состояния маршрута и выбор действий в сложившейся ситуации. При выполнении функций исполнения решения центр тяжести падает на исполнительные действия, такие как крепление внедорожного мототранспортного средства в кузове или автомобильном прицепе, прием внедорожного автотранспортного средства перед выездом на линию, вызов скорой медицинской помощи на место дорожно-транспортного происшествия (ДТП).

Анализ трудовой деятельности водителя внедорожных автотранспортных средств, учет мнений экспертов, изучение правил, требований и инструкций по эксплуатации транспортных средств позволили определить круг обязанностей этой группы работников.

Данная область охватывает достаточно широкий круг деятельности - это управление автотранспортом, выполнение функций обслуживания автотранспорта, транспортировка грузов и перевозка людей, а также оказание первой помощи пострадавшим в ДТП; необходимым условием эффективности

деятельности является соблюдение требований промышленной безопасности, охраны труда, пожарной и экологической безопасности.

Описание трудовых функций водителя внедорожных автомобилей приведено в таблице 2.

Таблица 2. Описание трудовых функций

код	обобщенные трудовые функции	уровень квалификации	трудовые функции
А	Управление и техническое обслуживание внедорожного мототранспортного средства	2	Управление внедорожным мототранспортным средством с соблюдением правил безопасности движения
			Техническое обслуживание внедорожного мототранспортного средства
			Перевозка грузов и людей внедорожным мототранспортным средством
			Транспортировка внедорожного мототранспортного средства
В	Управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, максимальная масса которого до 3500 кг и число сидячих мест которого, помимо сиденья водителя, не превышает 8	3	Управление внедорожным автотранспортным средством в различных дорожных и метеорологических условиях
			Техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, максимальная масса которого до 3500 кг
			Перевозка людей и грузов внедорожным автотранспортным средством в различных дорожных и метеорологических условиях
С	Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях	3	Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях водителями мототранспортных средств
			Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях водителями автотранспортных средств
D	Управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, максимальная масса которого свыше 3500 кг	4	Управление внедорожным автотранспортным средством, максимальная масса которого свыше 3500 кг
			Техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, максимальная масса которого свыше 3500 кг
			Перевозка грузов внедорожным автотранспортным средством в различных дорожных и метеорологических условиях
			Прокладка и расчистка зимних дорог по

			заболоченной местности
Е	Управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, предназначенного для перевозки пассажиров и имеющего, помимо сиденья водителя, более 8 сидячих мест	4	Управление внедорожным автотранспортным средством, предназначенным для перевозки пассажиров
			Техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного автотранспортного средства, предназначенного для перевозки пассажиров
			Подготовка и организация безопасной перевозки людей и грузов (багажа)
			Перевозка людей и грузов (багажа) внедорожным автотранспортным средством с прицепом

Как видно из [таблицы 2](#), на более низком уровне квалификации (ОТФ А) водители выполняют управление внедорожным мототранспортным средством, транспортировку грузов, людей и самого мототранспортного средства, а также его техническое обслуживание. Эти трудовые функции достаточно простые, связаны с решением практических задач по известному алгоритму, который необходимо выбрать с учетом типовых условий деятельности. Данная деятельность требует применения специальных знаний, таких как устройство, назначение, техническое обслуживание различных мототранспортных средств, умения управлять этими средствами. Такой уровень знаний и навыков получают водители, освоившие программы профессиональной подготовки, переподготовки по профессиям рабочих, служащих. Требования к опыту работы на данном уровне не предъявляются.

Водители автотранспортных средств массой до 3500 кг и с числом сидячих мест до 8, помимо сиденья водителя, 3-го уровня квалификации (ОТФ В) осуществляют перевозку людей и грузов внедорожным автотранспортным средством в различных дорожных и метеорологических условиях, а также выполняют техническое обслуживание и текущий ремонт транспортного средства в полевых условиях. Для этого уровня квалификации необходим средний уровень знаний и навыков по перевозке грузов и людей, техническому обслуживанию и текущему ремонту транспортного средства. Водителям 3-го уровня квалификации, имеющим профессиональное образование по программам профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации по профессиям рабочих, служащих, необходим опыт управления транспортным средством категории "В" не менее 1 года и обязательная стажировка перед самостоятельной работой, при переводе на новые автотранспортные средства, после перерыва в работе более 3-х месяцев.

Для ОТФ D и ОТФ Е 4-го уровня квалификации характерно использование более сложной и крупногабаритной техники. Это ведет к дифференциации деятельности по характеру выполнения работ на этой технике, а именно: перевозка груза, прокладка и расчистка зимних дорог по заболоченной местности и перевозка людей в различных дорожных и метеорологических условиях. Для 4-го уровня квалификации требуется более высокий уровень знаний и навыков, таких как знание специфики погрузки, транспортировки и разгрузки грузов и посадки, перевозки и высадки людей, особенностей прокладки и расчистки зимних дорог по заболоченной местности и в труднодоступных местах. Необходимо уметь управлять внедорожным автотранспортом по карте и компасу в условиях ограниченной видимости и малонаселенности местности, пользоваться средствами связи, установленными на автотранспортном средстве, и GPS-навигаторами. Такой уровень квалификации предполагает и более высокий уровень профессионального образования - среднее профессиональное образование - программы подготовки квалифицированных рабочих (служащих); для имеющих среднее профессиональное образование - программы подготовки квалифицированных рабочих, служащих. Водителям 4-го уровня квалификации необходим опыт управления транспортным средством категорий "С" или "D" не менее 1 года и обязательная стажировка перед самостоятельной работой, при переводе на новые автотранспортные средства, после перерыва в работе более 3-х месяцев.

Каждый квалификационный уровень [проекта](#) профессионального стандарта содержит перечень трудовых функций с детальным описанием знаний и умений, необходимых для эффективного выполнения каждой из них. Кроме того, [проект](#) ПС устанавливает требования к профессиональному образованию. Работа водителя АТС очень напряженная, выполняемые операции должны быть под постоянным контролем и в центре его внимания. Для работы водителя важно техническое и пространственное

мышление.

В профессиональном стандарте предусмотрена необходимость переподготовки и повышения квалификации водителя, способствующие профессиональному росту и улучшению качества выполняемых работ.

Особое внимание уделено требованиям к опыту практической работы водителя внедорожных автомобилей в зависимости от типа обслуживаемого транспорта.

Раздел 2. Основные этапы разработки проекта профессионального стандарта

В соответствии с Приказом Минтруда России от 29.04.2013 N 170н "Об утверждении методических рекомендаций по разработке профессионального стандарта" можно выделить следующие этапы разработки ПС:

I этап - подготовительный, который заключается в формировании рабочей и экспертной группы, проведении анализа состояния и перспектив развития вида профессиональной деятельности с учетом отечественных и международных тенденций, содержания нормативной, методической, учебной и технологической документации в области данного вида профессиональной деятельности, формировании репрезентативной выборки организаций, проведении опроса работников выбранных организаций, подготовке проекта профессионального стандарта, включающего описание основных обобщенных трудовых функций, относящихся к 2 - 4 уровням квалификаций;

II этап - профессионально-общественное обсуждение проекта профессионального стандарта, заключающееся в проведении очных и заочных межрегиональных круглых столов для представителей профессионального сообщества, их объединений, органов исполнительной власти; размещении информации о ходе разработки профессионального стандарта в СМИ, на сайтах организаций-разработчиков и экспертов; сборе, анализе и систематизации замечаний и предложений по совершенствованию проекта профессионального стандарта;

III этап - доработка и согласование проекта профессионального стандарта в соответствии с полученными в ходе профессионально-общественного обсуждения замечаниями и предложениями.

На первом этапе были сформированы рабочая и экспертная группы по разработке проекта профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей", в состав которых вошли руководители и специалисты-эксперты, специалисты в области управления, обучения и развития персонала, охраны труда, и согласован план-график ее деятельности. Сведения об организациях, привлеченных к разработке и согласованию проекта профессионального стандарта, приведены в Приложении 1 (не приводится).

Все привлеченные к разработке профессионального стандарта специалисты имеют достаточную квалификацию.

Далее был проведен предварительный анализ вида профессиональной деятельности "Управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного мототранспортного и автотранспортного средства в различных дорожных и метеорологических условиях".

В процессе разработки профессионального стандарта использовались следующие группы методов:

1. Аналитические методы исследования:

1.1. анализ общероссийских классификаторов социально-экономической информации и квалификационных справочников (ОКПДТР, ЕТКС, ОКЗ, ОКВЭД), профессиональных стандартов, квалификационных характеристик по виду профессиональной деятельности, ФГОСов;

1.2. анализ отраслевых и ведомственных инструкций (в том числе определяющих должностные/функциональные обязанности персонала), квалификационных характеристик, описания рабочих мест;

1.3. анализ отраслевых и ведомственных нормативных актов (приказы, постановления, распоряжения), содержащих сведения о характеристиках вида профессиональной деятельности, об определении уровня квалификации при присвоении разрядов/квалификационных категорий и т.п.;

1.4. анализ документации организаций (должностных инструкций, внутрифирменных регламентов взаимодействия работников и др.);

1.5. анализ технической документации (в том числе - компаний-производителей) на оборудование, инструменты (средства труда), технологических регламентов и карт по виду профессиональной деятельности и т.д.;

1.6. моделирование профессиональной деятельности (метод структурно-функционального анализа деятельности).

1.7. составление анкет, вопросников, писем для выявления, обобщения и систематизации предложений по формированию обобщенных трудовых функций, выделению трудовых функций по каждой

из обобщенных трудовых функций.

2) Методы экспертных опросов: анкетирование, интервьюирование, метод фокус-групп (групповые экспертные оценки).

Проведение бесед, анкетирования и интервьюирования специалистов работодателей является неотъемлемой частью при разработке проектов профессиональных стандартов.

Задачами анкетирования и интервьюирования являются:

1) выявление обобщенных трудовых функций, трудовых функций (единиц профессионального стандарта) специалистов различного квалификационного уровня в соответствии с национальной рамкой квалификаций. Источниками первоначальной информации послужили должностные инструкции специалистов, программы проведения обучения, ФГОСы, структура предприятия, компании и др.;

2) определение характеристик трудовых функций, а также необходимых для их успешного выполнения на различных квалификационных уровнях знаний и умений в соответствии с требованиями работодателей;

3) определение знаниевых и деятельностных компетенций для трехуровневой модели квалификации водителей.

Результаты анкетирования и интервьюирования специалистов, работодателей транспортной и образовательной сферы являются основной базой для разработки проекта профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей".

Результаты опроса работников профильных организаций и экспертов предприятий Российской Федерации подтвердили, что проведенный структурно-функциональный анализ вида профессиональной деятельности по выделению обобщенных трудовых функций, трудовых функций и трудовых действий является достоверным, как с точки зрения управления и технического обслуживания транспортного средства, так и с позиции управления персоналом конкретного предприятия.

Каждая обобщенная трудовая функция соотносится с одним или несколькими объектами профессиональной деятельности. Выделенные объекты профессиональной деятельности, на которые направлена деятельность водителя, существуют в реальной действительности.

Каждая конкретная трудовая функция (ТФ) представляет собой отдельный законченный элемент трудовой деятельности, требующий собственных методов, материалов, оборудования и процессов. ТФ указывает, что реально должен делать водитель на конкретном рабочем месте.

На втором этапе был разработан проект Функциональной карты вида профессиональной деятельности "Управление, техническое обслуживание и текущий ремонт внедорожного мототранспортного и автотранспортного средства в различных дорожных и метеорологических условиях" ("черновой вариант").

Участниками экспертной группы и привлеченными специалистами был проведен структурно-функциональный анализ вида профессиональной деятельности, предварительное отнесение трудовых функций к уровням квалификации и сбор информации о квалификационных требованиях к водителю из дополнительных источников.

На третьем этапе был сформирован "черновой вариант" проекта профессионального стандарта, проведена доработка проекта функциональной карты ВПД, организовано и проведено общественное обсуждение проекта.

На этом этапе был организован заочный экспертный опрос на основе анкет, составленных по материалам Функциональной карты вида профессиональной деятельности.

Выбор организаций был обусловлен спецификой вида профессиональной деятельности. Большинство организаций, участвующих в заочном экспертном опросе, относятся к районам Крайнего Севера и Сибири, где применяется внедорожная автотранспортная техника.

К заочному опросу привлекались эксперты различных уровней квалификации и должностей (водители, бригадиры, инженеры, специалисты в области управления, обучения и развития персонала, специалисты Ростехнадзора и специалисты по охране труда). Он проводился в форме неконтактного взаимодействия. По результатам опроса были получены анкеты, заполненные руководителями организаций и ведущими специалистами по данному профилю.

Четвертый этап был посвящен подготовке проекта профессионального стандарта, включающего описание обобщенных трудовых функций.

Подготовка проекта профессионального стандарта осуществлялась в соответствии с новым макетом.

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

Проект профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей" был разработан в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 22 января 2013 г. N 23 "О Правилах

разработки, утверждения и применения профессиональных стандартов" и Постановлением Правительства РФ от 23 сентября 2014 г. N 970 "О внесении изменений в Правила разработки, утверждения и применения профессиональных стандартов". Проект профессионального стандарта был направлен на рассмотрение в органы Ростехнадзора российских регионов, профильные компании и образовательные организации страны, размещен для профессионального и общественного обсуждения на официальном сайте ГАОУ УЦ "Профессионал", а также на сайтах других разработчиков: Ростехнадзора города Москвы, НЧОУ ДО УЦ "МастерПроф" (Тюмень).

Ответственной организацией, разработчиком проекта профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей", является Государственное автономное образовательное учреждение города Москвы учебный центр "Профессионал".

Для разработки проекта профессионального стандарта была сформирована рабочая группа под руководством директора учебного центра, к.т.н., доцента И.В. Цирина.

Состав организаций, привлеченных к разработке проекта профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей", формировался, исходя из понимания того факта, что для обеспечения качества разработки необходимо участие представителей профессионального сообщества, специалистов в сфере управления персоналом, аттестации и сертификации, руководителей образовательных организаций.

2.2. Описание требований к экспертам (квалификация, категории, количество), привлекаемым к разработке проекта профессионального стандарта, и описание использованных методов исследования

Для обсуждения и доработки проекта профессионального стандарта были привлечены руководители, специалисты-эксперты в транспортной сфере, в области подготовки и переподготовки кадров, представители федеральных и региональных органов исполнительной власти, отраслевых союзов и профессиональных союзов, специалисты надзора безопасности движения, представители СМИ.

Эксперты отбирались по следующим критериям знаний:

- современных типов (марок) внедорожных автомобилей и мототранспортных средств;
- специфики организации работы и трудовых функций водителя автомобилей;
- требований действующих отраслевых регламентов, нормативных документов к содержанию и качеству профессиональной деятельности;
- требований по сертификации работников, наименований профессий и должностей, существующих в исследуемом виде профессиональной деятельности;
- требований, предъявляемых к наличию профессиональных знаний и навыков работников, занятых в исследуемом виде профессиональной деятельности (транспортной сфере), в соответствии с квалификационными уровнями.

Кроме того, специалист-эксперт должен уметь:

- выполнять анализ профессиональной деятельности водителя;
- устанавливать обобщенные трудовые функции и входящие в них трудовые функции;
- определять перечень трудовых действий, необходимых умений и знаний;
- выявлять уровень квалификации, необходимый для выполнения трудовой функции;
- координировать процесс взаимодействия с другими экспертами при разработке проекта стандарта.

Для экспертов-специалистов, в том числе привлекаемых рабочей группой, были разработаны анкеты. С их помощью выявлялись ОТФ, наборы ТФ и трудовых действий, были определены квалификационные уровни: широта полномочий и ответственность (общие компетенции) и сложность деятельности (характер умений и знаний).

Подходы к разработке проекта профессионального стандарта водителя внедорожных автомобилей:

- анализ специфики его профессиональной деятельности, рабочих функций, квалификационных требований, правовых, экономических и социальных аспектов деятельности;
- использование примеров разработки проектов профессиональных стандартов для работников других отраслей российской экономики.

2.3. Общие сведения о нормативных правовых документах, регулирующих вид профессиональной деятельности, для которого разработан проект профессионального стандарта

Перечень нормативных правовых документов, регулирующих вид профессиональной деятельности водителя внедорожных автомобилей, для которого разработан проект профессионального стандарта:

1. Трудовой кодекс Российской Федерации (ст. 195.1).

2. Приказ Минтруда России от 12 апреля 2013 г. N 147н "Об утверждении макета профессионального стандарта".
3. Приказ Минтруда России от 12 апреля 2013 г. N 148н "Об утверждении уровня квалификации в целях разработки проектов профессиональных стандартов".
4. Приказ Минтруда России от 29 апреля 2013 г. N 170н "Об утверждении методических рекомендаций по разработке профессионального стандарта".
5. Общероссийский классификатор видов экономической деятельности. Russian classification of economic activities. ОК 029-2014, (КДЕС Ред. 2), утвержденный Приказом Росстандарта от 31.01.2014 N 14-ст. (Раздел Н "Транспортировка и хранение")
6. Общероссийский классификатор занятий. ОК 010-93, утвержденный Постановлением Госстандарта РФ от 30.12.1993 N 298 (составная группа 832).
7. Общероссийский классификатор профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов. ОК 016-94, утвержденный Постановлением Госстандарта России от 26 декабря 1994 г. N 367 (раздел "Профессии рабочих", коды 11444, 11447, 11451).
8. Общероссийский классификатор начального профессионального образования ОК 023-94, утвержденный Постановлением Госстандарта России от 27.12.1995 N 639.
9. ЕТКС Выпуск 1, Раздел "Профессии рабочих, общие для всех отраслей экономики", утв. Постановлением Госкомтруда СССР и ВЦСПС от 31 января 1985 г. N 31/3-30 (§ 173а).
10. ЕТКС Выпуск 56, Раздел "Автомобильный и городской электрический транспорт", утв. Постановлением Госкомтруда СССР и ВЦСПС от 06 декабря 1983 г. N 283/24-82 с доп. от 14.02.2011.
11. Приказ Минздравсоцразвития России от 12.04.2011 N 302н "Об утверждении перечней вредных и (или) опасных производственных факторов и работ, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры (обследования), и Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (обследований) работников, занятых на тяжелых работах и на работах с вредными и (или) опасными условиями труда" (Приложение 2. п. 27. Управление наземными транспортными средствами, пп. 27.1. категории "А", пп. 27.2. категории "А1", Приложение 3).
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.02.2000 N 163 (ред. от 20.06.2011) "Об утверждении перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда лиц моложе восемнадцати лет" (раздел XXVIII. Заготовка и переработка тростника (водитель вездехода), раздел XXXV. Связь (водитель аэросаней)).
13. Постановление Правительства РФ от 12.07.1999 N 796 (ред. от 06.05.2011) "Об утверждении Правил допуска к управлению самоходными машинами и выдачи удостоверений тракториста-машиниста (тракториста)".
14. Постановление правительства РФ "О правилах дорожного движения" от 23.10.1993, N 1090 (ред. от 20.10.2014).
15. Должностные инструкции, относящиеся к данному виду профессиональной деятельности.
16. Нормативные правовые акты в области охраны труда.
17. Нормативные материалы, касающиеся производственно-хозяйственной и экономической деятельности предприятия.
18. Инструкции и правила промышленной безопасности, охраны труда и пожаробезопасности.

Раздел 3. Обсуждение проекта профессионального стандарта

3.1. Информация о порядке и ходе обсуждения

В соответствии с Приказом Минтруда России от 30.09.2014 N 671н "Об утверждении методических рекомендаций по организации профессионально-общественного обсуждения и экспертизы проектов профессиональных стандартов" ГАОУ УЦ "Профессионал" было организовано обсуждение [проекта](#) профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей" с заинтересованными организациями и профессиональными сообществами.

Цель профессионально-общественного обсуждения - формирование содержания [проекта](#) профессионального стандарта, отвечающего требованиям рынка труда.

В ходе профессионально-общественного обсуждения решались следующие задачи:

1. Выявление полноты выделения и формулировки обобщенных трудовых функций и трудовых функций в [проекте](#) профессионального стандарта.
2. Определение правильности отнесения трудовых функций к уровням квалификации, обоснованности требований к образованию и опыту профессиональной деятельности.

3. Анализ обоснованности и достаточности необходимых умений и знаний для выполнения работником соответствующих трудовых функций и трудовых действий.

4. Проверка корректности отнесения вида профессиональной деятельности и отдельных обобщенных трудовых функций к группам занятий, профессиям, должностям и специальностям общероссийских классификаторов (ОКЗ, ОКВЭД, ОКПДТР, ОКСО).

5. Проверка соответствия **проекта** профессионального стандарта нормативным правовым актам в данной сфере деятельности.

6. Оценка возможности применения разрабатываемого **проекта** профессионального стандарта работодателями, а также при разработке или уточнении федеральных образовательных стандартов, основных профессиональных образовательных программ, основных и дополнительных программ профессионального обучения, сертификации квалификаций.

В качестве критериев оценки профессионально-общественного обсуждения рассматривались: количество участников обсуждения, авторитетность мнения участников обсуждения для представителей профессионального сообщества, обоснованность и аргументированность поступивших замечаний и предложений, количество замечаний и предложений.

Обсуждение представляемого к утверждению **проекта** профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей" проводилось как заочно, так и в ходе специально организованных мероприятий. Обсуждение среди сотрудников и руководителей организаций, входящих в Рабочую группу по разработке **проекта** профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей", осуществлялось индивидуально - в процессе проработки разделов и отдельных обобщенных трудовых функций; также были организованы групповые обсуждения в ходе разработки проекта.

Организация профессионально-общественного обсуждения **проекта** профессионального стандарта осуществлялась в двух направлениях, что обеспечило достижение основной цели проведения обсуждения.

Во-первых, размещение **проекта** профессионального стандарта на интернет ресурсах, а также организация специализированного форума для его обсуждения на сайте учебного центра позволило привлечь внимание граждан и специалистов Российской Федерации к проекту профессионального стандарта и его обсуждению.

Во-вторых, обсуждение **проекта** профессионального стандарта представителями профессионального сообщества, работодателей, их объединений, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации способствовало совершенствованию и доработке проекта профессионального стандарта.

Для обсуждения **проекта** профессионального стандарта были использованы следующие инструменты.

1) Анкетирование и интервьюирование

- подготовлена анкета, актуализирующая наиболее сложные вопросы, связанные с разработкой **проекта** профессионального стандарта;

- сформирована репрезентативная выборка организаций;

- в опросе приняли участие ведущие специалисты транспортной сферы.

Анкеты были направлены в отраслевые союзы, органы Ростехнадзора и профильные организации, такие как Российский союз строителей, ООО "Союз коммунальных предприятий", Ростехнадзор города Санкт-Петербурга, Инспекция Ростехнадзора Республики Башкортостан, Инспекция Ростехнадзора Забайкальского края, Государственная инспекция Ростехнадзора Самарской области и др. (всего 22 организации).

Важно, что в опросе участвовали непосредственно профессиональные водители, специалисты по подготовке и переподготовке водителей, а также специалисты по надзору безопасного движения. Опросы проводились через рассылку анкеты на предприятия, распространение их среди участников круглых столов, а также в форме интервьюирования. Поступившие анкеты были обработаны.

2) Проведение межрегиональных круглых столов, семинаров и других публичных мероприятий

В целях обсуждения концептуальных оснований и результатов разработки **проекта** профессионального стандарта проведены следующие мероприятия с участием представителей образовательных организаций и объединений образовательных организаций, профессиональных ассоциаций, представителей профессиональной общественности, средств массовой информации (СМИ).

15 января 2014 года - был организован и проведен круглый стол по общественному обсуждению материалов к **проекту** профессионального стандарта "Машинисты-водители самоходных машин". В обсуждении приняли участие представители Минсельхоза РФ, МЧС России, Департамента жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города Москвы, Департамента строительства г. Москвы, Ростехнадзора города Москвы, профильных организаций (ГКУ "Экспертавтодор", группа компаний "Арс",

ООО "ТрансКапСтрой" и др.), СМИ (журнал "Самоходные машины и механизмы").

По результатам обсуждения было решено:

1. Рабочей группе разделить предлагаемый вариант функциональной карты к [проекту](#) профессионального стандарта "Машинист-водитель самоходных машин" по видам работ или по отраслям.

2. Участникам Круглого стола сформировать предложения по содержанию обобщенных трудовых функций и трудовых функций и направить в ГАОУ УЦ "Профессионал".

3. Рабочей группе разместить измененные варианты функциональных карт на сайте ГАОУ УЦ "Профессионал" для общественного обсуждения и разработать анкеты для оценки измененных функциональных карт.

14 февраля 2014 г. - состоялся круглый стол по общественному обсуждению материалов к [проекту](#) профессионального стандарта "Машинисты-водители самоходных машин". В обсуждении приняли участие представители Минсельхоза РФ, МЧС России, СРО НП "МОД "СОЮЗДОРСТРОЙ", органов Ростехнадзора Москвы и регионов РФ, профильных организаций (ГБУ "Автомобильные дороги", ГБУ "Городская служба перемещения транспортных средств" и др.), образовательных учреждений из Москвы, Тюмени и Ярославля, СМИ (журнал "Самоходные машины и механизмы").

По результатам обсуждения было решено:

1. Участникам Круглого стола заполнить анкеты для оценки функциональных карт "Машинист-водитель дорожных и строительных машин", "Машинист-водитель внедорожных автотранспортных средств и самоходных транспортно-погрузочных машин", "Тракторист-машинист сельскохозяйственных и лесозаготовительных машин", "Тракторист-машинист жилищно-коммунального хозяйства", сформулировать предложения и замечания.

2. Рабочей группе скорректировать функциональные карты с учетом материалов анкет, полученных предложений и замечаний; по сформулированным трудовым функциям разработать трудовые действия, перечень необходимых знаний и умений.

3. Рабочей группе разместить подготовленные материалы на сайте ГАОУ УЦ "Профессионал" для общественного обсуждения.

11 ноября 2014 года - был организован и проведен круглый стол по общественному обсуждению [проекта](#) профессионального стандарта "Водитель внедорожных автотранспортных средств". На мероприятии присутствовали участники круглых столов, проведенных ранее (15.01.2014 и 14.02.2014).

По результатам обсуждения было решено:

1. Участникам Круглого стола сформулировать предложения и замечания по содержанию предложенного [проекта](#) профессионального стандарта, подготовить экспертные заключения.

2. Рабочей группе рассмотреть поступившие предложения и замечания и скорректировать [проект](#) профессионального стандарта "Водитель внедорожных автотранспортных средств" с их учетом.

3. Рабочей группе подготовить [проект](#) профессионального стандарта "Водитель внедорожных автотранспортных средств" и пояснительную записку к нему для передачи в Минтруд РФ с целью размещения на портале regulation.gov.ru/ для профессионально-общественного обсуждения.

В общей сложности в перечисленных мероприятиях приняли участие около 40 человек из более чем 25 организаций. Сводные данные об организациях и экспертах, привлеченных к обсуждению [проекта](#) профессионального стандарта, приведены в Приложении 2 (не приводится) к пояснительной записке.

На первых двух мероприятиях обсуждались материалы профессионального [стандарта](#) "Машинист-водитель самоходных машин", так как первоначально планировалась разработка профстандарта с таким названием. В этом ПС планировалось описать профессиональную деятельность машинистов всей самоходной техники, включая водителей внедорожной самоходной техники. По результатам обсуждения первичных материалов профстандарта со специалистами Минсельхоза России, Ростехнадзора и профильных организаций, а также с учетом того, что уже разработаны и утверждены профессиональные стандарты на машинистов по отдельным видам самоходной техники (машинист бульдозера, машинист экскаватора, машинист автогрейдера и т.д.) было решено изменить название профессионального [стандарта](#) на "Водитель внедорожных автотранспортных средств" и, соответственно, его содержание.

Проведение публичного обсуждения [проекта](#) профессионального стандарта в формате семинаров-совещаний предусматривало информирование участников по вопросам нормативно-правового регулирования и методики разработки и применения профессиональных стандартов, в том числе профессиональных стандартов в транспортной сфере. Такая подготовка позволила обеспечить квалифицированное обсуждение [проекта](#).

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

В специализированном журнале "Самоходные машины и механизмы" (N 7/2014) опубликована

стенограмма круглого стола по общественному обсуждению материалов к [проекту](#) профессионального стандарта.

Для публичного обсуждения [проект](#) профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей с механической коробкой передач" публично экспонировался на сайте ответственной организации ГАОУ УЦ "Профессионал" http://www.eduprof.ru/index.php?rbc_id=801, http://www.eduprof.ru/docs/standards/voditel/standart_voditel.pdf (с 12 ноября 2014 года).

Кроме того, в целях привлечения представителей профессионального сообщества к обсуждению [проекта](#) профессионального стандарта он был размещен на сайтах других разработчиков:

- на сайте Ростехнадзора города Москвы <http://sgtn.mos.ru/presscenter/news/detail/1432444.html> (с 27 ноября 2014 года);

- на сайте НЧОУ ДО УЦ "МастерПроф" <http://masterprof72.ru/proekt-professionalnogo-standarta-voditel-vnedorozhnyh-avtomototransportnyh-sredstv/> (с 28 ноября 2014 года);

Для обеспечения масштабыности профессионально-общественного обсуждения [проекта](#) профессионального стандарта был организован форум в Интернете на сайте ГАОУ УЦ "Профессионал" <http://www.eduprof.ru/phpBB3/viewtopic.php?f=27&t=3769&p=4605#p4605>. Форум посетили 2687 респондентов.

Также в целях привлечения представителей профессионального сообщества, образовательной сферы, отраслевых союзов и органов государственной власти к разработке и обсуждению [проекта](#) профессионального стандарта уже на начальном этапе разработки были разосланы информационные письма в такие организации как "Национальное объединение строителей", ООО "Союз лесопромышленников и лесозаготовителей России", ЗАО "Лонмади", ООО "ПФК "Беловеж", НОУ "Учебный комбинат" (г. Санкт-Петербург), НПОУ УК "Мелиоратор" (г. Ярославль), Учебный центр "ПрофСервис" (г. Уфа) и т.д.

Публичные обсуждения позволили более четко сформулировать вид и цель профессиональной деятельности и составить функциональную карту.

Одним из самых обсуждаемых вопросов стало выделение в отдельную ОТФ "Оказание первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях". Мнение профессионального сообщества разделилось: часть экспертов предлагала выделить данную трудовую функцию, часть профессионального сообщества высказалось против. Одним из основных аргументов "за" было то обстоятельство, что данная трудовая функция должна быть одного уровня квалификации для водителей всех категорий, поэтому было решено выделить ее в отдельную ОТФ.

Выполнен сбор, анализ и систематизация замечаний и предложений по совершенствованию [проекта](#) профессионального стандарта.

В настоящее время получено 10 отзывов от организаций (коллективных отзывов), в отзывах содержится 50 замечаний и предложений, некоторые из них повторяются. По мере их поступления проводилось обсуждение, готовились аргументированные ответы по каждому замечанию и предложению, на основе принятых или частично принятых замечаний и предложений в текст вносились соответствующие изменения.

Все полученные замечания и предложения проанализированы, большинство из них приняты.

Сводные данные о поступивших замечаниях и предложениях к [проекту](#) профессионального стандарта приводятся в Приложении 3 (не приводится) к пояснительной записке.

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

- соответствие положений [проекта](#) профессионального стандарта требованиям законодательной и нормативно-правовой базы в транспортной сфере, а также в сфере трудовых отношений;

- полноту и точность описания обобщенных трудовых функций и трудовых функций водителя внедорожных автомобилей с механической коробкой передач, их выделение с учетом сложившегося разделения труда в рассматриваемой области профессиональной деятельности;

- сопоставимость и обоснованность уровней квалификации обобщенных трудовых функций и трудовых функций водителя внедорожных автомобилей с механической коробкой передач;

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

На завершающем этапе разработки [проекта](#) профессионального стандарта были получены отзывы от организаций, заинтересованных в принятии профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей с механической коробкой передач".

Раздел 4. Согласование проекта профессионального стандарта

Согласование [проекта](#) проводилось в рамках его публичного обсуждения. В процессе профессионально-общественного обсуждения [проект](#) профстандарта был направлен для согласования в Министерство сельского хозяйства Российской Федерации, в органы Ростехнадзора Республики Башкортостан, Забайкальского края, города Санкт-Петербурга, Ярославской области, Совета по профессиональным квалификациям в ЖКХ Российской Федерации, в ОАО "РЖД".

Получены согласования от Московской Конфедерации промышленников и предпринимателей (работодателей), Совета по профессиональным квалификациям в строительстве Российской Федерации.

Приложения:

1. Сведения об организациях, привлеченных к разработке и согласованию [проекта](#) профессионального стандарта на 2 л.

2. Сведения о мероприятиях, на которых обсуждался профессиональный [стандарт](#) на 5 л.

3. Сводные данные о поступивших замечаниях и предложениях к [проекту](#) профессионального стандарта "Водитель внедорожных автомобилей" на 14 л.

Директор
ГАОУ УЦ "Профессионал"
И.В.ЦИРИН