

**НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ
(АНО НМЦ)**

www.anonmc.ru

rdcd@mail.ru

СИСТЕМАТИЗАЦИЯ МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БДД (ТОІ)

1. Госрегулирование (14)
2. Улучшение дорог и управления дорожным движением (50)
3. Совершенствование ТС (32)
4. Меры по подготовке водителей (13), в том числе стандарты водителей

ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

- Структура стандарта
- Содержание стандарта
- Сравнение со стандартами в других странах
- Разработка стандартов водителей для России

НЕОБХОДИМОСТЬ ПРОФСТАНДАРТА ВОДИТЕЛЕЙ

- Заседания Президиума Госсовета по ОБДД и образованию
- С точки зрения обеспечения БДД недопустимой является разработка программ подготовки водителей без учета требований работодателей
- Жесткий порядок: сначала профстандарт, затем государственные образовательные требования к подготовке водителей (аналог образовательного стандарта)

Необходимость - результаты обсуждения на разных уровнях (Совет Федерации, РСПП, ДОБДД МВД РФ, РАС, АСМАП).

ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА РАЗРАБОТКИ

- Квалификационные требования к водителям свыше 15 лет не адаптировались к современной среде ДД, требования м работодателей, психологическим и социальным приоритетам участников ДД
- Не проводится оценка пригодности граждан к управлению транспортными средствами
- Содержание и объем программ подготовки водителей не зависят от того, намеревается ли кандидат в водители использовать транспортное средство только для собственных нужд или осуществлять профессиональную деятельность
- Как констатируют федеральные ассоциации автотранспортных перевозчиков (РАС и АСМАП), у подготовки водителей имеется, как минимум, три крупных недостатка:
 - не учитываются требования работодателей
 - водители недостаточно подготовлены к профессиональной деятельности
 - имеет место дефицит квалифицированных водителей, которым можно было бы доверить дорогие современные транспортные средства и груз.

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ

- Компетентностный подход (база-требования работодателя и ОБДД)
- Системность – полнота, непротиворечивость, связность
- Модульность - отдельно для каждой профессиональной группы водителей, категории ТС
- Широкое обсуждение, апробация

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ В РОССИИ

- Как и во всем мире потребность возникла только в 21-м веке (с 2000 года)
- Инициатива работодателей (риэлтеры, повара, отельеры, банковские служащие, управляющие – приняты РСПП)
- Корпоративные стандарты, нет федеральных стандартов
- Профессиональный стандарт водителя никогда не существовал в РФ ни по одной из категорий транспортных средств.
- Действуют отдельные компоненты профстандарта, а именно квалификационные характеристики и разрядность водителей

АНАЛИЗ РОССИЙСКОЙ СИСТЕМЫ ТАРИФИКАЦИИ И КВАЛИФИКАЦИИ ВОДИТЕЛЕЙ ТС

- Действующие нормативные документы по выявленным компонентам профстандарта устарели, не соответствуют современным условиям работы, а значит и современным требованиям к водителям и прежде всего по обеспечению БДД.
- Общероссийский классификатор профессий рабочих и должностей служащих (ОКПДТР):
 - Не содержит требований к практическим умениям
 - Не содержит требований к уровням квалификации
- Выявлено существенно противоречие действующих нормативных правовых актов. Пример: согласно Общероссийскому классификатору профессий рабочих (ОК 016-94) диапазон разрядов профессии водитель состоит с 4 по 8 разряды, но согласно также ныне действующему Единому тарифно-квалификационному справочнику работ и профессий рабочих (ЕТКС), этот диапазон состоит из разрядов с 3 по 7.

АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

- 25 стран ЕС, а также США и Канады (м/н документы, совещания, встречи):
- до сих пор за рубежом также нет профстандартов национального уровня
- есть отдельные профстандарты корпоративного уровня (профстандарт водителей - ассоциации перевозчиков штата Онтарио, Канада или ассоциации логистов Великобритании).
- формат зарубежных стандартов- аналогичен
- пилотный проект не только в России, но и в мире («стандарт национального уровня нужен»).

СТАДИЯ СИНТЕЗА

Формат профстандарта водителя - трехслойная кросс-таблица последовательно связывающая:

- перечень функциональных требований к водителям
- их группировка по уровням квалификации (примерный аналог бывшей классности водителей – Национальная квалификационная рамка)
- требуемые компетенции по каждому уровню (знания, умения, навыки, самостоятельность принятия решений, ответственность за груз и ТС, умение прогнозировать дорожные ситуации, толерантность к другим участникам ДД, др.).

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ ВОДИТЕЛЯ – определение и суть

Документ, определяющий минимальные требования к водителю с точки зрения выполнения им своих функций эффективным и безопасным образом:

1. Какой водитель нужен работодателю
2. Какие функции, работы, действия должны выполняться водителем
3. Какими компетенциями должен владеть водитель, чтобы соответствовать требованиям работодателя, в том числе по ОБДД (знать и понимать, уметь и применять, др.)
4. Какими психофизиологическими качествами должен обладать водитель (стрессоустойчивость, скорость реакции, толерантность к др. участникам дорожного движения, устойчивость к монотонии, др.)

Итерационная многоуровневая методика

Алгоритм последовательной проработки всех компонентов стандарта, отдельно по каждой категории ТС (итеративный алгоритм с фильтрацией и отбраковкой/дополнением):

1. Профессионально важные функции и компетенции разрабатываются экспертами
2. Удаляются/дополняются репрезентативным множеством транспортных операторов
3. Оставляются только наиболее часто повторяемые профессионально важные функции и компетенции (90% доверительный интервал)
4. Из откорректированного набора (см.п.3) экспертами формируется первый вариант профстандарта
5. Первый вариант профстандарта изменяется/дополняется репрезентативным множеством транспортных операторов
6. Оставляются только наиболее часто повторяемые компоненты профессионального стандарта (90% доверительный интервал)
7. Исходя из п. 5 и 6 экспертами формируется второй вариант
8. Широкая рассылка, обсуждение и апробация профстандарта (при необходимости повторений алгоритмических итераций 5-7).

Как минимум 8-уровневая система фильтрации всех компонентов профстандарта водителя является минимально необходимой процедурой, выполняемой отдельно по каждой категории транспортного средства.

Консорциум разработчиков

организаций

- Центр развития профессиональных квалификаций
- ГУ Высшая школа экономики
- Институт труда и экономического анализа
- Московский областной центр сертификации персонала
- Научно-методический центр подготовки водителей (учредители - РАС, АСМАП, РОСТО/ДОСААФ, др.)

специалистов:

- ассоциации перевозчиков (федеральные и региональные)
- транспортные операторы (от крупных до индивидуальных предпринимателей)
- специалисты по БДД
- ученые в сфере подготовки водителей и БДД
- автошколы и их ассоциации

Процесс и участники работы

- Фокус-группа, мозговой штурм, 3 дневная работа
Первичный вопросник для выявления и систематизации наиболее важных аспектов обеспечения БДД и требований работодателей (отобраны экспертами – специалистами по БДД, перевозчиками, профессиональными водителями, учеными)
- Охват респондентов является репрезентативным (соответствующие оценки выполнены) и составлен представителями всех 7 федеральных округов – 43 организации (ХМАО-Ставрополье, Якутия-Липецк)
- вторая рассылка, обработка откликов – 39 откликов (от Читы до СПб и от Екатеринбурга до Краснодара)
- Фокус-группа, мозговой штурм, 2 дневная работа 12 и 13 августа
- Третья рассылка – экспертиза федеральных ассоциаций перевозчиков (РАС, АСМАП), региональных ассоциаций, ученых и специалистов по БДД
-и т.д.
- Отправка в Минтранс, Минобрнауки, МВД (ДОБДД), Минздравсоцразвития, МЧС, Минобороны

АКТУАЛЬНОСТЬ И НОВИЗНА

- Впервые проекты профстандартов водителей разработаны с учетом мнения отрасли (как работодателей, так и специалистов по подготовке водителей и ОБДД)
- Следовательно - профстандарты актуализированные, реалистичные и приближенные к повседневным условиям работы
- Впервые представлены проекты профстандартов водителей, детализированные по категориям, включая подкатегории (проект ФЗ об изменении Закона о БДД)
- Впервые разработаны проекты профстандартов водителей с учетом экологичного и экономичного стиля вождения, эксплуатации принципиально новых ТС, психофизиологии труда водителя.

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ:

- формирования программ подготовки водителей ТС и государственных образовательных требований
- объективной оценки квалификации (готовности водителя определенной категории ТС к качественному и безопасному выполнению своих функций)
- решения задач в области управления персоналом (разработки систем стимулирования, профподбора и профотбора водителей в зависимости от видов перевозок и др.)
- добровольной сертификации/аттестации водителей
- поддержания единых требований к качеству профессиональной деятельности
- мотивации к профессиональному росту

Предложения по принципам реализации профстандартов

- Профстандарты – базис системы подготовки и участвуют в решении проблемы ОБДД в комплексе с другими мерами
- Требуется введение профстандартов и соответствующие согласованные действия – Минобрнауки, МВД (ДОБДД) и Минздравсоцразвития
- Актуализация (каждые 5 лет -min)
- Сфера действия профстандартов - без специальных перевозок – военные, пожарные, спасатели и т.п.
- Стандарты – как основа для указанных «узких» специальностей водителей – военные, пожарные, спасатели и т.п.

Отличия стандартов водителя и квалификационных требований к профессии «водитель автомобиля»

- Стандарты отражают требования всех «работодателей» (транспортных операторов, специалистов по БДД, органов госрегулирования)
- В стандартах отражены согласованные требования работодателей (многоуровневая методика)
- Стандарты созданы по модульному принципу
- Стандарты дифференцированы по категориям ТС (включая новые подкатегории)
- Стандарты = систематическое представление тройственных требований к водителю – функции, квалификационный уровень, компетенции.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

www.anonmc.ru

rdcd@mail.ru

(499) 197 91 60

8-916 600 34 94