

Предложения по итогам Всероссийского круглого стола на тему «Анализ, выводы, предложения по выполнению поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина в части решения проблемы с обеспеченностью водителями наземного пассажирского транспорта общего пользования, а также грузовых автотранспортных средств»

Москва, 1 ноября 2023 г., ВКС

О важности и серьезности проблемы, связанной с дефицитом кадров в автотранспортном комплексе, в первую очередь водителей пассажирского транспорта общего пользования и грузовых автомобилей, говорит тот факт, что ее обсуждение состоялось с участием Президента страны **В.В. Путина** на одной из самых высоких площадок – в ходе заседания Президиума Госсовета Российской Федерации, 17 августа 2023 г., посвященном рассмотрению вопросов развития общественного транспорта.

По итогам заседания Президентом РФ **В.В. Путиным** был дан комплекс соответствующих поручений, в том числе о решении проблемы с дефицитом водительского состава и о принятии мер по повышению конкурентоспособности и престижности на рынке труда профессии водителя общественного транспорта.

Союзом транспортников России, совместно с Минтрансом России, ТПП России, Российским автотранспортным Союзом (который является соисполнителем поручения Президента РФ по итогам Госсовета) при участии Минпросвещения России, Минтруда России, Минэкономразвития России, Минфина России, транспортных администраций регионов, бизнес-сообщества, Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства **1 ноября 2023 г. проведен Всероссийский круглый стол на тему:**

«Анализ, выводы, предложения по выполнению поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина в части решения проблемы с обеспеченностью водителями наземного пассажирского транспорта общего пользования, а также грузовых автотранспортных средств».

Участники Всероссийского круглого стола **обсудили ситуацию и основные проблемы**, которые привели и продолжают приводить к дефициту водителей и других профессий автотранспортного комплекса:

На сегодняшний день укомплектованность водителями варьируется от 70% до 80%, в некоторых регионах этот показатель гораздо ниже - 60% и даже 50%.

Нехватка водителей, ремонтников, механиков в автотранспортном комплексе негативно сказывается **и на обслуживании наших пассажиров** – срываются перевозки пассажиров на работу, учебу, медицинские и социальные учреждения; **и на перевозке грузов** – которая осуществляется на промышленные и сельскохозяйственные предприятия, строительные объекты и т.п..

То есть при нарастающем дефиците в автопредприятиях кадров, в том числе водителей, существует риск отрицательного воздействия и на экономику страны, и на социальную сферу.

В условиях дефицита кадров **фиксируются постоянные переработки** водителей, следовательно, **возрастают риски, связанные с выполнением Правил дорожного движения и обеспечением безопасности перевозок пассажиров и грузов.**

Средний возраст водителей составляет в настоящее время **50 лет и выше**. Люди более молодого возраста считают эту профессию не привлекательной, не перспективной ввиду тяжёлых условий труда, особенно **при повышенной ответственности** за жизни и здоровье наших граждан **при отсутствии элементарных бытовых условий и относительно низкой заработной плате** – **например, курьеры получают больше при совершенно других условиях ответственности.**)

Сохраняется **хроническое недофинансирование пассажирских автотранспортных предприятий**), следовательно зарплаты водителей в подавляющем большинстве субъектов низкие.

В настоящее время отсутствует госпрограмма, способствующая повышению имиджа профессии водителя общественного транспорта и грузовых автотранспортных средств, также можно констатировать об отсутствии комплексной **профессиональной** подготовки таких водителей.

Участниками предложен ряд мер, реализация которых во многом снимет остроту проблемы, будет способствовать стабилизации ситуации с дефицитом кадров и повышению привлекательности и конкурентности профессии «водитель» с профессиями других сфер экономики:

1. Участники Всероссийского круглого стола констатировали, что проблема дефицита водителей сложная и комплексная, и здесь необходим также комплексный программный подход на основе исследований, анализа и прогнозов по стабильному обеспечению транспортного комплекса необходимым кадровым потенциалом в условиях настоящих и прогнозируемых вызовов.

Как указано в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (распоряжение Правительства Российской

Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»), кадровое обеспечение реализации Стратегии осуществляется в соответствии с Концепцией подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2021 г. № 255-р.

Согласно Стратегии одними из ключевых факторов, **влияющих на существующий баланс трудовых ресурсов**, являются динамика изменения грузовых и пассажиропотоков, а также транспортно-экономический баланс.

Вместе с тем в настоящее время появился еще один особо значимый фактор: наши кадры, **в первую очередь автомобильного транспорта**, очень востребованы в новых субъектах РФ и зоне СВО.

В этих условиях необходимо:

1.1. **Ускорить разработку Концепции подготовки кадров для автотранспортного комплекса, в том числе предусмотрев меры, реализация которых будет способствовать соблюдению кадрового баланса в настоящих условиях и с прогнозами кадрового обеспечения на 5 лет** в разрезе регионов и видов транспорта.

Для этого:

1.1.1. провести исследования, анализ и 5-летний прогноз кадрового обеспечения, как в разрезе регионов, так и в разрезе видов транспорта, **особенно автомобильного транспорта**, чтобы на базе исследований можно было предпринимать соответствующие меры по восполнению появившегося кадрового дефицита.

В рамках исполнения данного пункта предлагается **провести мониторинг по вопросу водительских кадров** в разрезе регионов по единым параметрам, установленным Минтрансом России, возможно, по видам перевозок и видам маршрутов, в том числе с запросом:

- о количестве водителей (имеющихся и необходимых), в том числе иностранных граждан;

- о возрасте водителей (чтобы обеспечить прогноз выбытия кадров в ближайшие 3-5 лет в связи с выходом их на пенсию, **так как средний возраст водительского состава достигает 50 лет и выше**),

- о количестве женщин из общего количества водителей-такого мониторинга еще не делали, вместе с тем, например, в горэлектротранспорте уже **работают достаточное количество женщин,**

- о необходимом размере финансирования, чтобы стабилизировать (без роста) штат водителей и т.п.;

1.1.2. как отдельный комплекс мероприятий предусмотреть по замене работников-мужчин, в том числе водителей, женщинами - на определенных видах транспорта (чтобы женщины пришли в профессию «водитель», необходимо ликвидировать переработки, неудобные графики из-за дефицита водителей, предложить достойную зарплату и комплекс мер социальной поддержки и т.п.).

1.1.3. изучить предложения учебных организаций и профессиональных союзов (ассоциаций) и предусмотреть Концепцией разработку и принятие новых программ подготовки водителей-профессионалов по соответствующим категориям транспортных средств.

1.1.4. по мере необходимости актуализировать меры, предусмотренные Концепцией подготовки кадров для автотранспортного комплекса в целях достижения и поддержания кадрового баланса.

1.2. предлагается внесение уточняющих дополнений в Транспортную стратегию:

а) в разделе «I. Общие положения» основные понятия, используемые в Стратегии, дополнить понятием:

«кадровое обеспечение» - совокупность мер, принимаемых на федеральном и региональном уровне по кадровому обеспечению транспортной отрасли, в т.ч. в системе высшего, среднего и среднего профессионального образования;»;

б) в подразделе «1. Реализация Транспортной стратегии» раздела «II. Оценка текущей ситуации, основных проблем развития транспортного комплекса Российской Федерации» необходимо отразить образовавшийся системный кадровый дефицит специалистов в логистической сфере, в т.ч. в автотранспортной составляющей, с отдельным упоминанием острого характера недостатка для

обеспечения пассажирских и грузовых перевозок водителей автотранспортных средств, прошедших обучение на профессиональной основе.

2. Необходимо проработать вопрос о возможности работы водителей - иностранцев на межрегиональных маршрутах перевозок в части оптимизации в кратчайшие сроки разрешительных мер с целью привлечения водителей-иностранцев в ближайшей перспективе.

Сейчас, если иностранец хочет работать водителем в России, он должен получить патент на работу. Но такой документ действует только в пределах одного субъекта РФ – того, где он получен.

Вопрос патентов – это, в первую очередь, вопрос финансовый, поскольку эти средства идут в бюджет региона, а не в федеральный.

Чтобы работодатели могли привлечь такого иностранного водителя с патентом к перевозкам между субъектами РФ, необходимо внести изменения в законодательство Российской Федерации с целью пересмотра ограничений и условий снятия таких ограничений для водителей из зарубежья (*например, если он в трудовых отношениях с автотранспортным предприятием, деятельность которого заключается в осуществлении перевозок, в том числе и между субъектами РФ, если у него достаточно большой стаж работы, нет нарушений, если есть договор между субъектами РФ о взаимном признании возможности работы иностранных водителей с патентом и т.п.*)

3. Также есть предложение пересмотреть по сути «карательный» подход в вопросах запрещения въезда или депортации иностранцев-водителей общественного транспорта и грузовых автомобилей в случае совершения ими незначительных административных правонарушений, в том числе ПДД.

Необходимо проработать с ФМС России, ГИБДД МВД РФ перечень таких незначительных нарушений и внести соответствующие поправки в законодательство РФ.

4. Очень много остается вопросов к расчету начальной максимальной цены контракта (НМЦК) на выполнение работ по перевозке пассажиров автомобильным и наземным электрическим транспортом.

Необходимо внести изменения в Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ и приказ Минтранса РФ от 20.10.2021 № 351 «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта ...» в части:

- обязательного применения при расчете начальной (максимальной) цены контракта (НМЦК) только приказа Минтранса РФ от 20.10.2021 № 351.

Сейчас подавляющее количество регионов при расчете НМЦК не используют приказ Минтранса России № 351, а пользуются другими методами расчета, при которых цена контракта получается значительно ниже рассчитанной по приказу № 351. Часть регионов, рассчитав НМЦК по приказу № 351, затем существенно (в разы) снижает стоимость обозначенного объема работ до имеющихся в бюджете средств финансирования, без пропорционального снижения этого объема работ.

Занижение начальной максимальной цены контракта сохраняет недофинансирование предприятий - в этих условиях, не только невозможно повысить престиж профессии водителя с повышением ему зарплаты, социальной поддержки, но и невозможно выполнить все требования в сфере безопасности перевозок – а это жизни и здоровье наших граждан;

- также недопустимо снижать НМЦК за счет снижения зарплаты, в том числе водителей, для этого предлагается предусмотреть в НМЦК «окрашенные» средства на зарплату водителей и на реализацию требований в сфере обеспечения безопасности перевозок;

- кроме того, целесообразно предусматривать в НМЦК среднюю заработную плату водителей общественного транспорта не ниже средней заработной платы работников промышленных предприятий региона,

- одновременно необходимо ввести контроль за уровнем зарплаты, выплачиваемой перевозчиками, через контроль налоговых отчислений (путем взаимодействия с ФНС России),

- необходимо разработать гибкий механизм изменения цены контракта на выполнение работ по перевозке пассажиров, если он заключен на долгосрочный период (цены в долгосрочном периоде меняются (а вернее, растут), меняются расходы предприятий – нужно гибко реагировать);

- также предлагается включать в НМЦК отдельной строкой расходы предприятий на подготовку, закрепление водительских кадров, решение их социально - бытовых проблем, в том числе закупку учебных автобусов, аренду жилья для водителей-вахтовиков и т.п.

- в целях учета ситуации на рынке труда при формировании цен государственных контрактов закладывать соответствующий уровень индексации, либо применять к такому типу контрактов «формульное ценообразование», которое оперативно учитывает инфляционные параметры в стране;

- необходимо выработать механизмы контроля, в том числе с участием Генеральной прокуратуры РФ, за соблюдением в регионах положений Федерального закона от 30.06.2015г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров...» и и расчета НМЦК согласно приказу Минтранса России от 20.10.2021 г. № 351 (для выделения достаточных средств для нормального функционирования и развития общественного автомобильного пассажирского транспорта и решения соответствующих кадровых проблем).

5. Необходимо усилить меры по пресечению нелегальных перевозок пассажиров и грузов, в том числе:

- рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации в планах работы региональных комиссий по безопасности дорожного движения предусматривать мероприятия, в том числе межведомственные, по пресечению нелегальных перевозок пассажиров на территории субъекта РФ;

- ускорить внедрение цифровых форматов перевозочных документов через Государственную информационную систему электронных перевозочных документов.

Одним из эффектов от реализации данных мер будет сведение к минимуму количество «серых» (нелегальных) перевозчиков, следовательно, доходы легальных перевозчиков повысятся, в том числе и заработные платы водителей;

6. В части организационных мер в ближайшей перспективе по активному привлечению граждан, в том числе женщин, к профессии водителя автотранспортных средств общего пользования:

- это агитация приобрести профессию водителя транспортных средств общего пользования **через центры занятости, автошколы, СМИ (возможно, с господдержкой рекламных мероприятий)** – в том числе, с широким освещением конкурсов мастерства водителей с **призовыми фондами** (с поддержкой со стороны региональных и муниципальных властей) и т.п.,

- **ввести целевое приглашение соответствующих специалистов из дружественных стран** (такую меру уже активно применяют в строительстве согласно поручению Президента Российской Федерации В.В. Путина об упрощении привлечения трудовых мигрантов на российские стройки);

- начальные/конечные остановочные пункты маршрутов регулярных перевозок обустроить бытовыми объектами для водителей (теплыми туалетами, пунктами питания, местами отдыха);

- разбор и анализ спорных ситуаций руководителями автопредприятий вместе с водителями при дорожных штрафах и жалобах со стороны пассажиров;

7. В части функционирования автошкол, совершенствования и оптимизации образовательного процесса, учебной базы при обучении профессии «водитель» автотранспортного средства общего пользования:

7.1. разработать рекомендации для региональных и муниципальных органов власти, в которых предусмотреть мероприятие по включению в перспективные планы развития крупных муниципальных образований с населением более 300 тыс. человек, предусматривающее выделение земельных участков для размещения учебных автодромов;

7.2. разработать и реализовать новые учебные программы и методические рекомендации в обучении водителей – профессионалов транспортных средств категорий «С», «Д», «СЕ», «ДЕ»;

7.3. в целях развития профориентации рекомендовать с 9 класса в средних образовательных заведениях внедрить в рамках дополнительного обучения – изучение устройства и эксплуатации автомобилей различных категорий, с основным

упором на современную автомобильную технику для перевозки пассажиров и грузов, в т.ч. крупногабаритную и тяжеловозную, с последующим получением водительского удостоверения на право управления ТС категории «С»;

7.4. в региональных профильных организациях среднего профессионального образования (в том числе технического, сельскохозяйственного, строительного направлений) внедрить обучение студентов на право управления ТС категорий «С»;

7.5. внедрять дуальную подготовку, когда автошкола учит, а автотранспортное предприятие выделяет свою автомашину, дооборудованную до «учебной» - на ней ученик по учебным маршрутам, на которых он будет работать на такой же машине, будет проходить значительную часть подготовки;

7.6. использовать опыт отраслевых объединений при подготовке водительских кадров, например, организовать при ДОСААФ совместные курсы с АСМАП, в рамках которых в процессе подготовки водителей на категории С и СЕ добавить образовательный блок по обучению специфике международных перевозок. Для более эффективного результата целесообразно использовать опыт Академии АСМАП в части профессионального обучения водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении;

7.7. Необходим Профстандарт по профессии «водитель транспортного средства» соответствующих категорий (есть Квалификационные требования, утвержденные приказом Министерства транспорта РФ от 31 июля 2020 г. № 282, но они не охватывают в полном объеме те компетенции, которыми должен обладать профессиональный водитель соответствующих категорий). (Профстандарт по данной профессии был ранее разработан по заданию Дорожного агентства, но дальше его судьба не известна.).

Поэтому на сегодняшний день профессии «Водитель транспортного средства» в Едином тарифно-квалификационном справочнике профессий (ЕТКС) нет (но такая профессия для профессионального обучения определена приказом Минпросвещения РФ от 14.07.2023 № 534 «Об утверждении перечня профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение», № п/п 4039-4048, который также нуждается в корректировке (предложение в п.12.2.).

7.8. Внести изменения в приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 14 июля 2023 г. N 534 «Об утверждении перечня профессий рабочих, должностей служащих, по которым осуществляется профессиональное обучение для чего разделить профессию водителя автомобиля (11442) на следующие категории:

-водитель грузового автомобиля;

-водитель грузового крупногабаритного транспортного средства (с прицепом/полуприцепом) категории «Е»;

--водитель пассажирского транспортного средства (автобуса) категории «Д»

7.9. Разделить водителей на профессионалов и любителей, такая практика была, она есть и за рубежом.

7.10. Выстраивать единую двухуровневую систему подготовки и допуска, с единой целью – подготовка водителей. Как для любителей, так **и для профессионалов с периодическим подтверждением квалификации.**

7.11. В рамках повышения качества подготовки профессиональных водителей:

- рассмотреть возможность разработки **информационной системы автошкол и образовательных центров, осуществляющих подготовку водителей, включающей реестр инструкторов, преподавателей, а также информацию о качестве образовательного процесса** (информация о проведении практических занятий, возможность оценки инструкторов, преподавателей и обучающихся, информацию об экзаменационных этапах теории и вождения);

- рассмотреть возможность организации присутствия на экзаменах представителей автотранспортных предприятий;

- рассмотреть возможность стажировок водителей пассажирскими перевозчиками перед выездом водителя на линию.

7.12. Для качественной подготовки водителей автотранспортных средств нужны современные тренажеры, программное обеспечение и учебные автомобили новых поколений и т.д., а также квалифицированные преподаватели и мастера производственного обучения вождению, которые должны постоянно повышать свою квалификацию.

Это все затратно, и одной автошколе это не под силу.

Это можно сделать, например, региональными ассоциациями автошкол в составе Национального Союза автошкол, создав на их базе учебные центры с государственной поддержкой.

Создав такие учебные центры при региональных ассоциациях, можно проводить обучение студентов техникумов и учащихся общеобразовательных школ.

8. В части предоставления льгот и поддержки:

8.1. организациям при обучении (переобучении) водителей:

- для автопредприятий и центров занятости, которые на своей технической базе или за свой счет обучают (переобучают) водителей или устанавливают классность или разряды водителей и доплачивают за них, предусмотреть, в том числе, **льготное налогообложение (пониженные взносы в фонды и НДФЛ для текущего водительского состава);**

- для учебных организаций, имеющих действующие лицензии на право профессионального обучения водителей автотранспортных средств категорий «С», «Д» и др, **которые бесплатно или со значительной скидкой обучают (переобучают) водителей, предусмотреть (путем дополнения ст. 395 НК РФ «Налоговые льготы») освобождение от налогообложения за земельные участки, занимаемые на праве собственности/аренды/оперативного управления.**

- разработать рекомендации региональным/муниципальным органам власти по применению нулевой ставки по земельному налогу в отношении земельных участков, используемых учебными организациями, осуществляющими обучение водителей автотранспортных средств категорий «С», «Д» и др.

8.2. В части предоставления мер поддержки и привилегий водителям, особенно тем, которые трудятся в коллективе продолжительное время (с поддержкой со стороны региональных и муниципальных властей в целях сокращения большой текучести водительского состава из-за низкой привлекательности и сложности работы):

- предоставление ведомственного или социального жилья или введение программ льготного кредитования **(в т.ч. ипотечные продукты)** на период подтверждения своего профессионального статуса водителя (по аналогии с ИТ-специалистами в стране);

- введение дополнительных медицинских услуг для «рисковых» профессий (в т.ч. водителей) на период подтверждения своего профессионального статуса водителя;

- проведение корпоративных конкурсов мастерства водителей с **призовым фондом**;

- дифференциация электронных баллов в системе Пенсионного фонда в зависимости от стажа работы на наземном общественном пассажирском транспорте (в т.ч. для водителей) («повышенная» пенсия в зависимости от нахождения в системе общественного транспорта);

- хотя бы пока в масштабах автопарков **ввести аналог классности**, доучивать, принимать экзамены, присваивать очередной класс или разряд, **и доплачивать за него**;

- оказание финансовой поддержки (вплоть до бесплатного) обучения и переобучения профессии водителя и условия предоставления такой поддержки (например, подписание договора с автопредприятием о работе в нем после обучения и получения прав) *(при этом предусматривать господдержку и меры стимулирования центрам занятости или автопредприятиям, которые платят за обучение)*.

9. Разработать и утвердить **единый стандарт** с параметрами **уровня качества предоставления услуг** (в том числе поддержание уровня заработной платы и ее индексации для работников автотранспорта).

10. Включить в программы с федеральным финансированием (например, «Безопасные качественные дороги») **обязательные требования к региональным органам власти по софинансированию мероприятий по обучению, улучшению бытовых условий и предоставления социальных гарантий водителям общественного транспорта (иначе, складывается парадоксальная ситуация, когда водителей не хватает даже для работы на новых автобусах, полученных по данной программе)**;

11. Внести изменения в национальные проекты **«ДЕМОГРАФИЯ»** и **«ПРОФЕССИОНАЛИТЕТ»** для бюджетного финансирования обучения и переобучения работников, в том числе водителей, автотранспортной отрасли:

11.1. Так, по действующим условиям национального проекта «Демография» бюджетом финансируется обучение значительного количества групп граждан в зависимости от возраста, пола, гражданства, уровня образования и т.д.

Справочно:

- *Граждане в возрасте 50 лет и старше, граждане предпенсионного возраста;*
- ***Женщины, находящиеся в отпуске по уходу за ребенком до достижения им возраста 3 лет;***
- ***Женщины, не состоящие в трудовых отношениях и имеющие детей дошкольного возраста в возрасте от 0 до 7 лет включительно;***
- ***Безработные граждане, зарегистрированные в органах службы занятости;***
- *Работники, находящиеся под риском увольнения, включая введение режима неполного рабочего времени, простой, временную приостановку работ, предоставление отпусков без сохранения заработной платы, проведение мероприятий по высвобождению работников;*
- *Граждане Украины и лица без гражданства, постоянно проживающие на территории Украины, которые получили удостоверение беженца или свидетельство о предоставлении временного убежища на территории Российской Федерации;*
- *Молодежь в возрасте до 35 лет, которые относятся к категориям:*
 - *граждан, которые с даты окончания военной службы по призыву не являются занятыми в соответствии с законодательством о занятости населения в течение 4 месяцев и более;*
 - *граждан, не имеющих среднего профессионального или высшего образования и не обучающихся по образовательным программам среднего профессионального или высшего образования (в случае обучения по основным программам профессионального обучения);*
 - *граждан, которые с даты выдачи им документа об образовании и (или) о квалификации не являются занятыми в соответствии с законодательством о занятости населения в течение 4 месяцев и более;*
 - *граждан, находящихся под риском увольнения (планируемых к увольнению в связи с ликвидацией организации либо прекращением деятельности индивидуальным предпринимателем, сокращением численности или штата работников организации, индивидуального предпринимателя и возможным расторжением трудовых договоров);*
 - *граждан, завершающих обучение по образовательным программам среднего профессионального или высшего образования в текущем календарном году (за исключением получивших грант на обучение или обучающихся по договорам о целевом обучении), обратившихся в органы службы занятости, для которых отсутствует подходящая работа по получаемой профессии (специальности).*

К действующим условиям данного национального проекта предлагается добавить пункт:

- граждане от 21 года (возраст обсуждается) и старше, заключившие ученический договор с последующим трудоустройством с работодателем-автотранспортным предприятием, или имеющие гарантийное письмо от такого работодателя о последующем трудоустройстве участника проекта после окончания обучения.

(справочно:

Указанные изменения необходимо внести в п. 2 Правил предоставления грантов в форме субсидий из федерального бюджета некоммерческим организациям на реализацию мероприятий по организации профессионального обучения и дополнительного профессионального образования отдельных категорий граждан в рамках федерального проекта "Содействие занятости" национального проекта "Демография", (утв. постановлением Правительства РФ № 369 от 13.03.2021, и в п.3 Положения о реализации мероприятий по организации профессионального обучения и дополнительного профессионального образования отдельными категориями граждан на период до 2024 года (утв. постановлением Правительства РФ № 800 от 27.05.2021.)

Это позволит привлечь к обучению экономически активную часть населения с учетом реальных потребностей автопредприятий.

11.2. В национальном проекте «Профессионалитет», предполагающем бюджетное финансирование профессиональной подготовки по целому ряду специальностей, отсутствует программа обучения (переобучения) на водителей категории С, СЕ, D. Соответственно - в операторах (исполнителях) этого проекта нет автошкол.

Справочно:

По наземному транспорту включены специальности:

- *Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования*
- *Техническое обслуживание и ремонт двигателей, систем и агрегатов автомобилей*
- *Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики*
- *Операционная деятельность в логистике*
- *Техническая эксплуатация и обслуживание электрического и*

электромеханического оборудования

- *Организация перевозок и управление на транспорте*
- *Машинист дорожных и строительных машин*
- *Машинист крана (крановщик)*
- *Мастер по ремонту и обслуживанию автомобилей*
- *Техническое обслуживание и ремонт двигателей*
- *Сварщик*

Предлагается внести отдельную **программу профессиональной подготовки (переподготовки) водителей общественного транспорта и грузовых автотранспортных средств, в том числе автопоездов**, в Перечень программ этого нацпроекта, что позволит начать профориентацию по данной специальности для выпускников 9-х – 11-х классов и, как следствие, создать кадровую базу для транспортной отрасли со стратегией развития на ближайшие 5 лет.

11.3. Реализация потенциала постановления Правительства Российской Федерации от 16.03.2022 г. № 387 "О проведении эксперимента по разработке, апробации и внедрению новой образовательной технологии конструирования образовательных программ среднего профессионального образования в рамках федерального проекта "Профессионалитет":

- внести дополнения в перечень специальностей профессионального образования, указанных в приказе Министерства просвещения Российской Федерации от 17.05.2022 № 336 "Об утверждении перечней профессий и специальностей среднего профессионального образования и установлении соответствия отдельных профессий и специальностей среднего профессионального образования, указанных в этих перечнях, профессиям и специальностям среднего профессионального образования, перечни которых утверждены приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 29 октября 2013 г. № 1199 "Об утверждении перечней профессий и специальностей среднего профессионального образования":

-водитель грузового автомобиля;

-водитель грузового крупногабаритного транспортного средства (с прицепом/полуприцепом);

-водитель пассажирского транспортного средства (автобуса);

На перспективу:

12. Определение формата «Единого заказчика» в обучении водителей – профессионалов транспортных средств категорий «С», «Д», «Е». Предусмотреть в НПА Правительства РФ (Минтранса России) формирование службы «единого заказчика» в отношении определения потребности и формирования заказа в обучении водителей автотранспортных средств категорий «С», «Д», «Е».

13. Для обеспечения объективной оценки потребности субъектов РФ в водителях транспортных средств категорий «С», «Д», «Е».

Разработать индикаторы обеспеченности регионов РФ водителями автотранспортных средств для перевозок пассажиров (категория Д), грузовых (категории «С») и крупнотоннажных грузовых (категория Е), выделив их из общего перечня рабочих профессий.

Внести корректировки прогноза потребности транспортной и смежных отраслей в трудовых ресурсах в части водителей автотранспортных средств категорий «Д» и «С,Е».

14. Очень перспективное предложение внес генеральный директор ПАО ГТЛК Дитрих Е.И. – председатель президиума Союза транспортников России, в рамках форума «Общественный транспорт» в Москве:

- Создание единой цифровой платформы – агрегатора информации о состоянии парков и городской инфраструктуры, потребностях регионов, и т.д. Это позволит формировать адресные предложения по реформам для каждого региона, в том числе по водителям общественного транспорта, и повысить эффективность управления системой общественного транспорта.