

ПРОТОКОЛ

круглого стола на тему «Развитие профессиональных квалификаций в секторе обслуживания и ремонта автотранспортных средств»

г. Астана

23 октября 2024 г.

Присутствовали (54 участника):

1. Лавриненко Ю.И., научный руководитель проекта, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS», к.э.н., почетный профессор Академии логистики и транспорта
2. Калиакпаров М.К., Вице-министр транспорта РК
3. Шонаева Л.Ж., заместитель директора департамента развития человеческого капитала НПП РК
4. Ошакбаева Г.О., руководитель управления содержания и методологии ТиПО, МП РК
5. Титарева Д., департамент труда и социального партнерства МТСЗН РК
6. Кажкенова А.К., Министерство просвещения РК
7. Тлеген Ж.Т., руководитель управления внутривнутриреспубликанских автомоб. перевозок МТ РК.
8. Конкаева С.А., директор департамента методологической поддержки НСК НОПК
9. Айбульдинова А.И., руководитель управления методологической поддержки НСК НОПК
10. Жанкарина А.Т., руководитель управления по совершенствованию элементов НСК НОПК
11. Боженев А.З., главный эксперт НОПК, эксперт-рецензент проекта
12. Смаилов Ж.С., мастер производственного обучения, эксперт-рецензент проекта
13. Базарбаев В.Ж., заместитель председателя УМО по автомобильному транспорту
14. Алимбаев С.Т., Ассоциация казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков
15. Ержигитова Ш.Д., эксперт систем профессиональных квалификаций
16. Ашимбаева М., АО НК «КТЖ»
17. Умарова Г., АО "КаздорНИИ"
18. Асгат Райхан, АЭМК
19. Зайтова С.А., СРО «Казахстанский регистр»
20. Увалеев Ж.Е., председатель Отраслевого совета по профессиональным квалификациям ИТ
21. Мусалиева Р., АЛТ
22. Исадилова А.К., исп. директор по развитию человеческих ресурсов СТК «KAZLOGISTICS»
23. Исабеков М.У., директор корпоративного фонда «KAZLOGISTICS»
24. Марковский А.А., руководитель учебного центра «Profi+», технический тренер
25. Титаренко Д.Н., эксперт учебного центра «Profi+»
26. Ибраев М.К., эксперт учебного центра «Profi+»
27. Председатели и члены отраслевых советов по профессиональным квалификациям
28. Представители организаций, ассоциаций – членов СТК «KAZLOGISTICS»
29. Участники сообщества «Профессиональные квалификации»
30. Участники проекта «DARYA»
31. Представители предприятий, ассоциаций, колледжей и вузов

Повестка:

1. Основные направления и задачи деятельности СТК «KAZLOGISTICS» по развитию профессиональных квалификаций. Трудности в становлении отраслевых систем квалификаций. **Лавриненко Ю.И.**
2. Вклад отраслевых советов по профессиональным квалификациям при МТ РК в развитие квалификаций на транспорте. **Калиакпаров М.К.**
3. Результаты исследований востребованных квалификаций в секторе техническая эксплуатация автотранспортных средств. Реализация пилотов отраслевой системы квалификации обслуживания и ремонта автотранспортных средств. **Титаренко Д.Н.**
4. Экспертные мнения по исследовательскому проекту. **Боженев А.З., Смаилов Ж.С.**
5. Видение председателя Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля **Али А.С.**
6. Комментарии председателей и членов отраслевых советов по профессиональным квалификациям на транспорте.

Видеозапись круглого стола по [ссылке](#).

Выступили:

Лавриненко Юрий Иванович - научный руководитель проекта, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS», к.э.н., почетный профессор Академии логистики и транспорта.



Приветствуем всех участников Круглого стола. В связи с ограничением по времени, прошу всех уважаемых участников быть красноречивыми, но лаконичными. Меня зовут Юрий Иванович Лавриненко, я заместитель председателя Союза транспортников Казахстана. Сегодня у нас Круглый стол по теме «Развитие профессиональных квалификаций в секторе обслуживания и ремонта автотранспортных средств». На основе представленной к обсуждению работе и новых компетенций, которые сегодня официально возложены на Министерство транспорта в сфере «Технической эксплуатации автотранспортных средств» предложены рекомендации участников по улучшению работы в этом направлении. Рекомендации сегодня доработаны размещены в чате, и есть возможность с ними ознакомиться и в процессе работы мы обсудим эту тему. В конце хотелось бы иметь какие-то формализованные предложения по улучшению нашей деятельности. Хочу сказать, что на круглом столе принимает участие Калиакпаров Максат Каиржанович - Вице-министр транспорта и коммуникаций, а также мы просили принять участие руководителя Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Али Алтая Симбековича, просили принять участие руководителей отраслевых комитетов Министерства транспорта. Приглашены также представители Министерства труда и социальной защиты населения Республики Казахстан, как ответственный орган в вопросах национальной системы квалификации. Приглашены также представители Министерства просвещения и Министерства образования и науки, как ответственных в системе образования. Приглашены также представители Национальной палаты предпринимателей РК «Атамекен», разработчики и заинтересованные лица, работающие в этой сфере.

Я с вашего разрешения начну с небольшого вступительного слова, потом предоставлю слово Калиакпарову Максату Каиржановичу, и затем дадим слово разработчикам, от которых выступит Титаренко Дмитрий Николаевич. Если будут какие-то комментарии, выслушаем разработчиков. Затем дадим слово экспертам, чтобы они прокомментировали исследовательскую работу. В заключении попросим выступить председателя Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля по его видению реализации предложенных рекомендаций.

Мы выделим время для выступления и комментариев присутствующим. Прошу всех быть лаконичными и соблюдать регламент выступлений общей продолжительностью не более 10 минут.

Коллеги, я хочу сказать, что руководство Союза транспортников Казахстана вместе со всеми членами Союза достаточно продолжительное время участвует в разработке рамок квалификаций, профстандартов и пилотных проектах, согласовании образовательных программ, в ходе которых выполнено несколько аналитических работ по вопросам профессиональных квалификаций. В текущем году мы реализовали исследовательский проект «Анализ востребованных компетенций на транспорте, разработка регламентов признания квалификации на основе профессиональных стандартов и проектов повышения квалификации». Объектом исследования является сфера профессиональных квалификаций сектора «Технического обслуживания и ремонту автотранспортных средств». Этот сектор выпадал из сферы внимания Министерства транспорта сектор, который характеризуется усложнением конструкции автомобилей, развитием мехатроники и так далее. Сектор требует институциональных решений по обеспечению доступа к сервисной документации производителей, реальной оценки положения дел на предприятиях грузового и пассажирского транспорта. Мы надеемся, что это начало разговора, и оно будет продолжено и в других отраслях. На круглый стол вынесены предварительные выводы, предложения и рекомендации для улучшения профессиональных квалификаций в секторе технической эксплуатации автотранспортных средств, сфера которых может быть расширена.

В настоящее время значительно увеличена роль Министерства транспорта и Отраслевых комитетов в развитии отраслевых профессиональных квалификаций, и мы, как участники отраслевой системы квалификации, являемся по существу ключевым звеном в национальной системе квалификаций. Если раньше за разработку и утверждение профессиональных стандартов отвечала Национальная палата предпринимателей, то теперь это вопрос поручено решать Министерством, как отраслевым государственным уполномоченным органам, которые становятся бенефициаром, обеспечивающим необходимый уровень взаимодействия с государственным органом, ответственным за формирование национальной системы квалификаций и госорганами системы образования.

В конце 2023 года при Министерстве транспорта были созданы шесть отраслевых советов по профессиональным квалификациям. На круглом столе наряду с обсуждениями результатов проекта я

бы хотел, чтобы были предложены вопросы для обмена мнениями по институциональной поддержке процесса становления системы профессиональных квалификаций в транспортном комплексе и целом в Республике Казахстан. Можно констатировать, что Отраслевые комитеты министерств через созданные Отраслевые советы координируют вопросы по развитию профессиональных квалификаций в отраслях. При этом пока не сложилась система финансового обеспечения групп разработчиков профессиональных стандартов, и, видимо, есть необходимость и возможность министерствам на регулярной основе формировать перечни необходимых к разработке и актуализации основополагающих документов, и включить эти расходы установленным порядком в бюджет отрасли. Следует также поддерживать инициативу ассоциаций предприятий, разрабатывающих профессиональные стандарты за свой счет, в том числе по новым профессиям, не вошедшим в Национальный классификатор занятий, но востребованных на рынке труда. Необходимо инициировать создание пулов профессиональных экспертов при Отраслевых советах по квалификациям, которых можно приглашать при специализированной аккредитации образовательных программ. По методике разработки отраслевых рамок квалификации и профессиональных стандартов, которые были пересмотрены, но, к сожалению, не были утверждены. Многие предложения, вынесенные в порядке обсуждения отраслевой рамки квалификации, к сожалению, не вошли, о чем, я думаю, сегодня будет сказано в ходе обсуждения.

Я хочу подчеркнуть, что в проводимом исследовании подробно изложена апробированная методика и практическое описание разработки квалификационных требований и профессиональных стандартов, которые можно использовать по завершению этой работы. В системе образования, учебно-методических объединениях колледжей и вузов при разработке образовательных учебных программ должны опираться на отраслевые рамки квалификации, профессиональные стандарты, что предполагает тесное взаимодействие с Отраслевыми советами по профессиональным квалификациям, отраслевыми ассоциациями, и эту систему следует создавать уже сегодня, так как она в достаточной степени не функционирует.

В отношении специализированной аккредитации основных профессиональных образовательных программ внешней системой качества хотелось бы сказать следующее. На уровне технического и профессионального образования государственную аккредитацию проводит Министерство просвещения. Проводится мониторинг образовательных достижений, определяется рейтинг образовательной организации, а на добровольной основе аккредитацию проводят независимые агентства. С точки зрения отраслевых ассоциаций работодателей профессиональная аккредитация как таковая отсутствует, и подменена аккредитацией агентствами, которые индивидуально привлекают отдельных отраслевых экспертов. Видимо, здесь необходимо установить, что для проведения специализированной аккредитации основных профессиональных образовательных программ должны привлекаться сертифицированные Отраслевыми советами эксперты-профессионалы.

Мною сделан некоторый анализ по содержанию тех трудностей, которые имеют место быть, чтобы более полно увидеть и оценить роль обсуждаемого исследовательского проекта. Хочу также сказать, что с учётом новых условий необходимо Министерству рассмотреть возможность закрепления функции Отраслевого центра методической и экспертной поддержки отраслевых советов по профессиональным квалификациям, и в целом, развития профессиональных квалификаций на транспорте за отдельным научно-исследовательским институтом или отдельным учебным заведением, по созданию которого, как мне известно, меры уже предпринимаются Министерством.

Министерству также надо предусмотреть в нормативных актах и в компетенциях, регламентирующих деятельность комитетов и департаментов, вопросы развития отраслевых профессиональных квалификаций, и организации деятельности отраслевых Советов по профессиональным квалификациям. Видимо, такая необходимость назрела.

Также хотелось предложить, чтобы в Министерстве транспорта рассмотрели возможность создания Координационного совета под председательство Вице-министра для координации деятельности в отраслях транспорта созданных советов по профессиональным квалификациям, по вопросам науки и образования.

Хотелось также ещё высказать предложение Министерству рассмотреть возможность аккредитации Отраслевых центров компетенций и признания квалификации, которые смогут проводить подтверждение профессиональных квалификаций на региональном уровне, участвовать в специализированной аккредитации образовательных программ колледжей на их соответствие профессиональным стандартам.

Вы видите, что сфера деятельности достаточно широкая, поэтому надеюсь на сегодняшний конструктивный обмен мнениями, и по итогам согласовать и формализовать полезные рекомендации, которые помогут нам улучшить работу в этой сфере.

Это то, что я хотел сказать во вступительном слове в порядке вводной информации.

Теперь с вашего разрешения хочу предоставить слово Максату Каиржановичу Калиакпарову – Вице-министру транспорта.

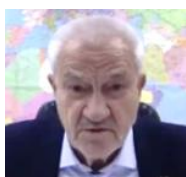
Калиакпаров Максат Каиржанович – Вице-министр транспорта РК.



Спасибо большое, Юрий Иванович. Уважаемые участники круглого стола! Рад приветствовать Вас от имени Министерства транспорта на сегодняшнем мероприятии, посвященном развитию профессиональных квалификаций транспортной отрасли. Понятно, что в условиях быстрых изменений цифровизации и глобализации, профессиональные квалификации становятся основой для успешного развития и повышения конкурентоспособности отрасли. Министерство транспорта активно работает над созданием системы профессиональных стандартов, соответствующих современным требованиям рынка труда. В рамках этой работы нами сформированы шесть отраслевых Советов по профессиональным квалификациям с участием учебных заведений и ассоциаций, которые охватывают такие направления, как железнодорожный, автомобильный, водный транспорт, гражданская авиация, транспортная логистика и автодорожная отрасль. Данные Отраслевые советы играют ключевую роль в разработке и актуализации профессиональных стандартов, направленных на подготовку кадров способных внедрять инновации и эффективно решать задачи, стоящие перед транспортной отраслью. Министерство уже ведёт активную работу и по актуализации 16 и разработке 20 новых профессиональных стандартов, которые планируется завершить до конца текущего года, что станет важным шагом для создания современной системы подготовки кадров. Наша задача подготовить квалифицированные кадры, от которых зависит успешная работа транспортной отрасли Казахстана её интеграция в мировые транспортные сети. Желаю всем участникам продуктивной работы, новых идей, которые помогут укреплять кадровый потенциал нашей страны.

В своем слове Юрий Иванович отметил, что необходимо сделать Министерству транспорта. У нас уже по всем направлениям, созданы комиссии, и я приглашаю вас к совместной работе по актуализации действующих профессиональных стандартов. Мы их актуализируем и дополним, и эта работа у нас уже ведётся достаточно активно. У нас налажен контакт с Министерством труда, и совместная работа активно проводится. Представители Министерства труда и социальной защиты населения Казахстана – частые гости Министерства транспорта, и мы разрабатываем соответствующие поручения, поэтому мы готовы, открыты к предложениям в части актуализации профессиональных стандартов. Спасибо большое коллеги, мы готовы к дальнейшей совместной работе.

Юрий Иванович Лавриненко. Спасибо Максат Каиржанович. Предлагаю продолжить работу, и сейчас мы заслушаем разработчиков исследовательской темы, и просим разработчиков в рамках круглого стола акцентировать внимание на тех проблемных моментах или тех вопросах, которые требуется решения, в том числе с помощью Министерства транспорта, с помощью Министерства труда и социальной защиты населения Республики Казахстан, и, может быть, Министерства просвещения, а также прибегнуть к помощи экспертного сообщества.



С вашего разрешения, предоставляю слово Титаренко Дмитрию Николаевичу - эксперту Учебного центра «Profi+».

Дмитрий Николаевич Титаренко – эксперт Учебного центра «Profi+». Спасибо организаторам



круглого стола за представленную возможность ознакомить вас с результатами исследований сектора Технической эксплуатации автотранспортных средств, рассказать о результатах, которые мы достигли в ходе реализации проекта «Анализ востребованных компетенций на транспорте, разработка возможных регламентов признания (оценки) квалификации на основе существующих профессиональных стандартов, и реализация пилотных проектов повышения и признания квалификации». В данном отчете также будут приведены результаты исследований и рекомендации, относящиеся к ряду наиболее востребованных направлений профессионального образования – это Автомобильный техник-механик; Слесарь по ремонту автомобилей и Автомобильный электрик. Предметом исследований явились компоненты транспортной работы, которые принято делить на две составляющие. Коммерческой составляющей транспортного процесса является логистическое обслуживание и автотранспортные перевозки. Логистика и Перевозка хороший приносят доход, поэтому Министерство транспорта Республики Казахстан заинтересовано в развитии и процветании

этой доходной составляющей. Но в транспортном процессе есть и вторая – затратная составляющая – это Техническая эксплуатация транспортных средств, которая обеспечивает физическую возможность осуществления транспортного процесса. Забота о техническом состоянии транспортных средств возложена на плечи их владельцев. Техническая эксплуатация автотранспортных средств – это не только техобслуживание и ремонт, но и информационное обеспечение этих процессов. К технической эксплуатации отнесено приобретение, хранение и реализация запасных частей, горючего, смазочных и эксплуатационных материалов предприятиям, занятым обслуживанием транспортных средств и частным лицам. Техническая эксплуатация предусматривает хранение, и охрану транспортных средств в гаражах и на площадках постоянного и временного хранения, Забота о здоровье и работоспособности водителей, их обслуживание в пути, обеспечение питанием, ночлегом, предоставление элементарных бытовых удобств – эти составляющие транспортного процесса, как не приносящие дохода, также оказались вне поля зрения Министерства транспорта. Министерство транспорта предлагает предприятиям автосервиса организовать саморегулирование. Принцип саморегулирования предусматривает самофинансирование, то есть, предприятиям, отчисляющим часть прибыли и вносящим налоги в республиканский бюджет, но не получающим услуг от госорганов в виде защиты и лоббирования их интересов, предлагают еще раз «скинуться» на организацию саморегулирования. Правительство не приглашает, и не будет приглашать на заседания представителей саморегулирования, поэтому выгоды от создания саморегулируемых организаций предприниматели не видят. Министерство транспорта должно взять под свою опеку предприятия, отнесенные к сфере технической эксплуатации, и привести разрозненные предприятия под единое руководство и планирование.

Не меньше вопросов от сектора «Техническая эксплуатация транспортных средств» обращены к системе образования. Качество профессиональной подготовки, мягко сказать, желает лучшего. В ходе интервьюирования и анкетирования руководителей предприятий автосервиса и руководителей крупных владельцев автотранспортных предприятий был задан вопрос: «К услугам каких образовательных организаций Вы прибегаете для повышения квалификации своих работников?» Ни один из руководителей не указал, что пользуется услугами колледжей, высших колледжей или ВУЗов. Это очень тревожный сигнал для системы профессионального образования в целом! Но все ли сделали работодатели для обеспечения качественной подготовки квалифицированных рабочих? Любой проект начинается с технического задания, в котором заказчик отражает свое видение заказываемого изделия или услуги. Если нет технического задания – ожидайте получить продукт или услугу такой, как ее видит изготовитель. Нет профессионального стандарта – используются устаревшие описания профессий, сведенных в Единый тарифно-квалификационный справочник. Министерства должны разработать отраслевые рамки квалификации, профессиональные компетенции, или квалификационные требования, которые лягут в основу профессиональных стандартов. Согласно Закону о профессиональных квалификациях, Министерство транспорта должно привлекать к разработке ассоциации или союзы работодателей. Но их нет, и без участия Министерства транспорта они не организуются. Нет союза или ассоциации – некого привлечь к формированию профессиональных стандартов. Инициативная разработка профессионального стандарта Законом о профессиональных квалификациях не предусмотрена. Утвержденные профессиональные стандарты, о которых упоминал Вице-министр транспорта, предлагаются для использования предприятиями автосервиса и образовательными организациями. Анализ содержания профессиональных стандартов, которые можно отнести к сектору «Техническая эксплуатация», показал, что все предлагаемые профессиональные стандарты разработаны без детальной проработки и оценки содержания экспертами-профессионалами и экспертами-преподавателями. Допущено множество ошибок в выборе направлений экономической деятельности (по ОКЭД), и выбора начальных групп занятий, сведенных в Национальный классификатор занятий Республики Казахстан (НКЗ РК). Предлагаю список утвержденных и актуализированных профессиональных стандартов, которые, по мнению членов рабочей группы, необходимо поставить на утрату.

- «Контроль за техническим состоянием автомобильного транспорта», актуализирован №136 от 01.09.2023г.;
- «Слесарные механосборочные работы», актуализирован № 125 от 07.08.2023г.;
- «Периодический технический осмотр автотранспортных средств», актуализирован №136 от 01.09.2023 г.;
- «Диагностирование, техническое обслуживание и ремонт автобусов», актуализирован №136 от 01.09.2023 г.;
- «Диагностирование, техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств», актуализирован №136 от 01.09.2023 г.;
- «Буксировка и техническая помощь на дорогах», актуализирован №136 от 01.09.2023 г.;

- «Подготовительные и заключительные операции, связанные с эксплуатацией автобусов», актуализирован №136 от 01.09.2023 г.

Все перечисленные выше профессиональные стандарты составлены с нарушением Правил разработки и актуализации профессиональных стандартов, поэтому не могут использоваться для формирования профессиональных образовательных программ. Рабочая группа, принявшая участие в проекте, организованном и финансируемым СТК «Казлогистикс», сформировалась три года назад, в 2022 году, когда директор Карагандинского агротехнического колледжа господин Ибраев Манарбек Каратаевич обратился к Учебному центру «Profi+» с просьбой найти пути и способы получения программ международного признания для реализации в колледже. С этого момента началась кропотливая работа по исследованию международно-признанных программ, профессиональных и квалификационных стандартов. Цель исследований – что следует взять за основу при разработке профессиональных стандартов и программ профессиональной подготовки. В качестве основного ориентира был взят опыт проведения сертификационных испытаний Национальным институтом безупречного качества автомобильного сервиса - Automotive Service Excellence - ASE. Квалификационные характеристики изложены в Руководствах по тестированию специалистов, обслуживающих легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы, тестирования специалистов по кузовному ремонту, по установке и наладке навесного оборудования для грузовых автомобилей, а также тестирования специалистов, занятых подбором и поставкой запасных частей и расходных материалов предприятиям автосервиса.

Особым содержанием наполнены сертификационные испытания топ мастеров диагностики электронных систем управления бензиновыми (L1), дизельными (L2) двигателями, топ мастеров обслуживания электрических и гибридных автомобилей, топ-мастеров обслуживания современных систем помощи водителю, автопилотированию и GPS-навигации. Рабочая группа изучила принципы формирования и содержания профессиональных стандартов Великобритании «Citi and Guilds» - Город и гильдии, относящиеся к транспортной отрасли. Не менее интересными по описанию необходимых умений и знаний для всех категорий работников автосервиса оказались профессиональные стандарты Республика Индия, причем, большинство стран идут по пути: «Одна профессия – один профессиональный стандарт». Профессиональные стандарты Великобритании, Индии, Филиппин кроме описания требований к умениям и знаниям приводят описания требований к личностным качествам работников, что вызывает большое затруднение при формировании квалификационных программ Центрами признания квалификаций.

Используя действующие рекомендации по созданию и актуализации профессиональных стандартов, рабочая группа приступила к изучению содержания Общего классификатора видов экономической деятельности (ОКЭД-2011) и Национального классификатора занятий (НКЗ РК). Изучение подкласса 45.20 привело к выводу, что в ОКЭД РК присутствуют ошибки перевода, или внесены изменения, отражающие специфику экономической деятельности в Республике Казахстан. Так деятельность предприятий автомобильного сервиса привязана к расположению предприятия в придорожной полосе, или вне придорожной полосы. Торговля запасными частями и материалами привязана к размеру торговых площадей – до 2000 м² и свыше 2000 м². Это принцип градации предприятий применим для статистики, но не применим для разработки профессиональных стандартов, при которых разработчики должны ориентироваться на пятый знак – подкласс экономической деятельности предприятия. Приводим сопоставления описания подклассов ОКЭД с описанием того же подкласса, приведенного в NACE – Статистического классификатора экономической деятельности в Европейском Сообществе.

ОКЭД - 2019	NACE
45 Оптовая и розничная торговля автомобилями и мотоциклами и их ремонт	G. Wholesale and Retail Trade Services; Repair Services of Motor Vehicles and Motorcycles G. Услуги оптовой и розничной торговли; услуги по ремонту автотранспортных средств и мотоциклов
45.2 Техническое обслуживание и ремонт автомобилей	45.2 Maintenance and repair services of motor vehicles 45.2 Услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств
45.20 Техническое обслуживание и ремонт автомобилей	45.20 Maintenance and repair services of motor vehicles 45.20 Услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств
45.20.1 Техническое обслуживание и ремонт автомобилей, за исключением произведенных	45.20.1 Maintenance and repair services of cars and light goods motor vehicles

станциями технического обслуживания, находящимися на придорожной полосе (Различие в квалификационных требованиях обусловлено не географическим положением предприятия автосервиса, а видом автотранспортных средств, обслуживаемых данным предприятием).	45.20.1 Услуги по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей и легких грузовых автотранспортных средств
45.20.2 Техническое обслуживание и ремонт автомобилей станциями технического обслуживания, находящимися на придорожной полосе (Различие в квалификационных требованиях обусловлено не географическим положением предприятия автосервиса, а видом автотранспортных средств, обслуживаемых данным предприятием).	45.20.2 Maintenance and repair services of other motor vehicles 45.20.2 Услуги по техническому обслуживанию и ремонту прочих автотранспортных средств
45.20.3 – Описание отсутствует	45.20.3 Car-washing, polishing and similar services 45.20.3 Мойка, полировка автомобилей и аналогичные услуги

Не меньше вопросов вызвало описание начальной группы занятий 7231, приведенных в НКЗ РК. Виной тому – некачественный перевод и отсутствие согласования содержания групп занятий с Отраслевыми советами по профессиональным квалификациям. Сопоставление содержания описаний начальной группы занятий 7231 в НКЗ и в ISCO / ESCO – Международных и Европейских уровнях компетенции, квалификаций и профессий, указали на то, что использовать НКЗ РК в данной редакции нельзя. Следует ориентироваться на описания, не содержащие ошибочных формулировок. Приводим сравнения наименования групп занятий, отнесенных к основной группе занятий 7231 Механики и ремонтники автотранспортных средств.

НКЗ	ESCO
7231-1 Слесари и ремонтники двигателя и трансмиссии мото- и автотранспортных средств.	7231-1 Техники по автомобильным тормозам
7231-2 Слесари и ремонтники кузова мото- и автотранспортных средств	7231-2 Механики и техники по автомобильным кузовам / кабинам
----	7231-3 Техники по дизельным двигателям
----	7231-4 Техники по восстановительному ремонту
----	7231-5 Техник реставрации транспортных средств
----	7231-6 Техник оказания мобильной технической помощи
----	7231-7 Механики и техники по автомобильным колесам и настройке подвески
----	7231-8 Автомеханики планового технического обслуживания
7231-9 Другие слесари и ремонтники мото- и автотранспортных средств	7231-9 Мастер участка технического обслуживания
----	7231-10 Автомобильный техник-наладчик

В Правилах разработки и (или) актуализации профессиональных стандартов указано, что профессиональный стандарт должен разрабатываться на вид профессиональной деятельности. Рабочая группа приняла решение о разработке серии профессиональных стандартов, наименования и содержание которых будет ориентировано на основную группу занятий 7231 (механика) и основную группу занятий 8412 (электрика), которые следует принять, как виды профессиональной деятельности, отнесенные в подгруппе видов экономической деятельности 45.20.1 - «Услуги по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств».

Рекомендация, прозвучавшая в ходе публичного обсуждения промежуточного этапа исследований рынка труда и рынка образовательных услуг

Следует составить список с обоснованием необходимости разработки серии профессиональных стандартов по начальной группе занятий 7231, начальной группе занятий 7412, группе занятий 5223-2 и занятиям 3115-1-4; 3115-1-11; 2144-1-003.

Выбор предлагаемых к разработке профессиональных стандартов обусловлен необходимостью приведения в соответствие (узнаваемости) профессиональных квалификационных требований, используемых для системы добровольной сертификации квалификаций, действующей в странах Северной и Южной Америки, Европы, Африки, Странах Азиатско-тихоокеанского бассейна.

Наименование ПС (наименование ПС – условное)	ВПД	Цель ВПД	Содержание труда	Классификация занятий по НКЗ / ISCO 1.2.0.
Плановое обслуживание и мелкий ремонт автотранспортных средств	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей Техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств	Проведение комплекса регламентных работ по поддержанию и восстановлению исправности и работоспособности механизмов и систем легковых, грузовых автомобилей и автобусов по запросам потребителя (клиента).	Рабочий 3 уровня Отраслевой квалификации способен самостоятельно проводить плановое обслуживание автомобиля и устранять мелкие неисправности с использованием утверждённых технологических карт	7231-8-001: Автомеханик планового технического обслуживания легковых и легких грузовых автомобилей 7231-8-002: Автомеханик планового технического обслуживания грузовых автомобилей и автопоездов 7231-8-003: Автомеханик планового технического обслуживания городских и туристических автобусов 7231-8-006: Помощник автомеханика
Восстановительный ремонт агрегатов и систем легковых и лёгких грузовых автомобилей	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей	Проведение комплекса работ по поддержанию и восстановлению работоспособности узлов, агрегатов и систем легковых автомобилей и лёгких грузовых автомобилей.	Рабочий 4 уровня Отраслевой квалификации специализируется по одной или нескольким профессиям, приведенном в данном ПС, то есть способен на высоком профессиональном уровне провести диагностику неисправностей и восстановить работоспособность, как отдельного агрегата / системы, так и автомобиля в целом с использованием алгоритмов, публикуемых в Руководствах по обслуживанию ремонту автомобилей	7231-1-001: Техник-механик по системам рулевого управления и подвески легковых автомобилей 7231-1-004: Техник-механик по тормозным системам легковых автомобилей 7231-4-001: Техник-механик по ремонту двигателей 7231-4-002: Техник-механик по ремонту агрегатов трансмиссии 7231-4-003: Техник-механик по ремонту автоматических коробок передач 7231-4-004: Помощник техника по ремонту агрегатов 7231-7-001: Шиномонтажник 7231-7-002: Механик по системам контроля давления в шинах 7231-7-003: Техник настройщик углов установки колес и осей поворота управляемых колес 7231-7-004: Помощник техника по колесам и настройки подвески
Ремонту и обслуживанию мехатронных систем легковых и лёгких грузовых автомобилей	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей	Проведение комплекса работ по диагностике и устранению неисправностей мехатронных систем управления легковых автомобилей и лёгких грузовых автомобилей, приведение в соответствие с заявленными производителем потребительскими свойствами транспортного средства.	Рабочий-универсал 5 уровня отраслевой квалификации способен обеспечить высокое качество диагностики и ремонта всех без исключения агрегатов и систем современного легкового и лёгкого грузового автомобиля; проводить испытания взаимосвязанных мехатронных систем автомобилей в условиях недостатка информации и отсутствия публикации алгоритмов проведения диагностики, обслуживания и ремонта автомобилей	7231-1-001: Техник-механик по системам рулевого управления и подвески легковых автомобилей 7231-1-004: Техник-механик по тормозным системам легковых автомобилей 7231-10-001: Автомобильный техник-наладчик электронных систем управления двигателем и трансмиссией легковых и легких грузовых автомобилей 7231-10-005: Помощник автомобильного техника-наладчика 7412-2-001: Техник-электрик легковых и легких грузовых автомобилей 7412-2-005: Помощник автомобильного электрика
Диагностики и ремонт систем электронного управления бензиновыми двигателями легковых и лёгких грузовых автомобилей	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей	Проведение комплекса работ по диагностике и устранению неисправностей мехатронных систем управления легковых автомобилей и лёгких грузовых автомобилей, оснащённых бензиновыми двигателями; приведение в соответствие с заявленными производителем потребительскими свойствами транспортного средства.	Специалист 6 уровня отраслевой квалификации способен обеспечить высокое качество диагностики и ремонта всех без исключения агрегатов и систем современного легкового и лёгкого грузового автомобиля, оснащённого бензиновым двигателем; проводить испытания взаимосвязанных мехатронных систем автомобилей, как при наличии доступа к источникам информации, так и при недостатке публикуемой информации	7231-10 Автомобильные техники 7231-10-001: Автомобильный техник-наладчик электронных систем управления двигателем и трансмиссией легковых и легких грузовых автомобилей 7231-10-005: Помощник автомобильного техника-наладчика 7412-2-001: Техник-электрик легковых и легких грузовых автомобилей 7412-2-005: Помощник автомобильного электрика 3115-1-011: Техник прикладной мехатроники
Диагностики и ремонт	Техническое	Проведение комплекса работ по	Специалист 6 уровня Отраслевой рамки квалификации	7231-1 Техники по автомобильным тормозам

электронных систем управления дизельными двигателями легковых и лёгких грузовых автомобилей	обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей	диагностике и устранению неисправностей мехатронных систем управления легковых автомобилей и лёгких грузовых автомобилей, оснащённых дизельными двигателями; приведение в соответствие с заявленными производителем потребительскими свойствами транспортного средства.	способен обеспечить высокое качество диагностики и ремонта всех без исключения агрегатов и систем современного легкового и лёгкого грузового автомобиля, оснащённого дизельным двигателем; проводить испытания взаимосвязанных мехатронных систем автомобилей, как при наличии доступа к источникам информации, так и при недостатке публикуемой информации	7231-3-001: Техник по топливным системам впрыска дизельных двигателей 7231-3-002: Техник по электронным системам впрыска дизельных двигателей 7231-3-003: Помощник техника по дизельным двигателям 7412-2-001: Техник-электрик легковых и легкиx грузовых автомобилей 3115-1-011: Техник прикладной мехатроники
Диагностика и ремонт систем электронного управления электрических гибридных легковых и лёгких грузовых автомобилей	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей	Проведение комплекса работ по диагностике и устранению неисправностей мехатронных систем управления легковых автомобилей и лёгких грузовых автомобилей, оснащённых гибридной силовой установкой; приведение в соответствие с заявленными производителем потребительскими свойствами транспортного средства.	Специалист 6 уровня Отраслевой рамки квалификации способен обеспечить высокое качество диагностики и ремонта всех без исключения агрегатов и систем современного легкового и лёгкого грузового автомобиля, оснащённого гибридной силовой установкой; проводить испытания взаимосвязанных мехатронных систем автомобилей, как при наличии доступа к источникам информации, так и при недостатке публикуемой информации	7231-1-007: Техник-механик по рекуперативным системам торможения электрических и гибридных автотранспортных средств 7412-1-001: Электрик по обслуживанию и ремонту автомобильных низковольтных аккумуляторов 7412-1-002: Техник по обслуживанию высоковольтных систем управления аккумуляторными батареями электрических / гибридных автомобилей 7412-1-003: Помощник техника по автомобильным аккумуляторам 7412-2-004: Техник-электрик электрических / гибридных автомобилей 7412-2-005: Помощник автомобильного электрика 3115-1-011: Техник прикладной мехатроники
Диагностика и ремонт усовершенствованных систем помощи водителю (ADAS)	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей	Проведение комплекса работ по диагностике и устранению неисправности мехатронных систем помощи водителю, комфорт-электроники, системы навигации и автопилотирования легковых и грузовых автомобилей и автобусов	Специалист 6 уровня квалификации способен обеспечить высокое качество диагностики и ремонта усовершенствованных систем помощи водителю, включая системы навигации, автопилотирования и обеспечения комфорта и безопасности легковых, легкиx, средних и тяжелых грузовиков, а также городских и междугородных / туристических автобусов, как при наличии доступа к источникам информации, так и при недостатке публикуемой информации.	7412-2-001: Техник-электрик легковых и легкиx грузовых автомобилей 7412-2-002: Техник-электрик грузовых автомобилей и автопоездов 7412-2-003: Техник-электрик городских и туристических автобусов 7412-2-004: Техник-электрик электрических / гибридных автомобилей 7412-2-005: Помощник автомобильного электрика 3115-1-011: Техник прикладной мехатроники
Руководство участком / цехом / службой предприятия автомобильного сервиса	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей	Проведение комплекса работ, связанных с обслуживанием клиентов, обратившихся в сервисный центр с целью планового проведения обслуживания или с жалобой (беспокойством) на работу принадлежащего ему автомобиля, открытием и закрытием заказа-наряда, подбором сервисной информации для непосредственных исполнителей обслуживания / ремонта автомобиля	Специалист 6 уровня Отраслевой рамки квалификации должен обладать высокими коммуникативными способностями и умеренными знаниями устройства, принципа действия и основных неисправностей всех агрегатов и систем автомобиля; должен хорошо владеть электронными каталогами запасных частей, руководствами по нормам времени и расценкам; сервис-консультант осуществляет непосредственную связь с клиентом	7231-9-001: Мастер участка технического обслуживания автотранспортных средств (Супервайзер) 7231-9-002: Консультант по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств (Мастер-приемщик заказов) 7231-9-003: Техник-электрик по техническому обслуживанию и ремонту оборудования мастерской (главный механик) 7231-9-004: Помощник мастера участка / цеха
Снабжение и продажа автомобильных запасных частей, аксессуаров и эксплуатационных материалов	Продажа непродовольственных товаров	Проведение комплекса работ, связанных с обслуживанием и консультированием клиентов, обратившихся в сервисный центр с целью приобретения автомобильных запасных частей, аксессуаров, расходных и эксплуатационных материалов.	Специалист 6 уровня отраслевой рамки квалификации должен обладать высокими коммуникативными способностями и умеренными знаниями устройства, принципа действия и основных неисправностей всех агрегатов и систем автомобиля, продавец автомобильных запасных частей, аксессуаров и расходных материалов должен хорошо владеть электронными каталогами	5223-2-001: Консультант по запчастям для средних и тяжелых грузовиков 5223-2-002: Консультант по запчастям для пассажирских автомобилей 5223-2-003: Работник склада автомобильных запчастей 5223-2-004: Помощник консультанта по автомобильным запчастям
Установка и обслуживание газо-топливных систем легковых и легкиx грузовых автомобилей	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей	Проведение комплекса работ, связанных с установкой, плановым обслуживанием и мелким ремонтом топливных систем автомобилей,	Квалифицированный рабочий от 4 до 5 уровня Отраслевой рамки квалификации должен обладать твёрдыми знаниями правил установки, проверки топливной аппаратуры на легковые автомобили на утечки газа, диагностике и	7231-10-002: Автомобильный техник наладчик газобаллонного оборудования легковых и легкиx грузовых автомобилей. 3115-1-011: Техник прикладной мехатроники

	Техническое обслуживание прочих автомобилей	работающих на сжатом природном газе (КПГ) и сжатом нефтяном газе (СНГ).	устранению неисправностей топливной аппаратуры легковых и лёгких грузовых автомобилей.	
Обслуживание и ремонт выхлопных систем легковых и грузовых автомобилей	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей Техническое обслуживание прочих автомобилей	Проведения комплекса работ, связанных с диагностикой неисправностей и ремонтом / заменой компонентов системы отвода выхлопных газов, включая проведение трубогибочных и сварочных работ.	Рабочий 2 уровня Отраслевой рамки квалификации должен владеть достаточным уровнем умений для выполнения трубогибочных и сварочных работ с целью установки новых или ремонта бывших в употреблении компонентов выхлопных систем автомобилей	7212-3-3: Сварщики трубных конструкций
Устранение повреждений кузова / кабины / рамы и восстановления лакокрасочного покрытия	Техническое обслуживание и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей Техническое обслуживание прочих автотранспортных средств	Проведения комплекса работ, связанных с восстановительным ремонтом / заменой повреждённых структурных элементов кузова / рамы, не структурных элементов кузова, включая проведение жестяничных и сварочных работ; подготовке к окрашиванию и окраске декоративных поверхностей автомобильного кузова	Рабочие 2 и 3 уровня квалификации должны владеть технологиями наружной мойки и восстановления мелких повреждений лакокрасочного покрытия, ремонтировать пластмассовые наружные и внутренние детали кузова, химической чисткой и восстановлением антикоррозионных покрытий кузова. Рабочие 3 и 4 уровня Отраслевой рамки квалификации должны владеть достаточным уровнем умений для выполнения ремонта структурных и неструктурных элементов автомобильного кузова, рамы, кабины, производить подготовку к покраске и покраску наружных и внутренних металлических и неметаллических панелей кузова, владеть технологиями обивочных и обтяжных работ. Рабочие 5 уровня квалификации обладают технологиями частичной или полной разборки автомобиля с последующей заменой поврежденных агрегатов, узлов, деталей, восстановления функциональных возможностей и отладки систем и подсистем автомобиля. Специалисты 6 уровня Отраслевой рамки квалификации должны владеть технологиями оценки ущерба и стоимости восстановительного ремонта автотранспортных средств, а также оценивать перечень и стоимость агрегатов, узлов, механизмов и деталей, а также стоимость демонтажа, установки и наладки всех систем автомобиля после его восстановительного ремонта. Мастер кузовного цеха 6 уровня Отраслевой рамки квалификации организует работу персонала кузовного цеха, обеспечивает закупку необходимых материалов и запасных частей, контролирует качество производства работы.	7231-2-001: Мойщик ручной и механизированной мойки автомобилей 7231-2-002: Механик по комплексному уходу за автомобильным кузовом / салоном 7231-2-003: Автомобильный маляр 7231-2-004: Рихтовщик неструктурных элементов кузова 7231-1-005: Рихтовщик структурных элементов кузова / рамы 7231-1-006: Техник-наладчик механических и электрических компонентов кузова 7231-2-007: Эксперт-оценщик повреждений автотранспортных средств 7231-2-008: Мастер участка кузовного ремонта 7231-2-009: Помощник автомобильного маляра 7231-2-010: Помощник рихтовщика кузова / кабины
Диагностика, ремонт и обслуживание грузовых автомобилей средней и большой грузоподъёмности	Техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств	Проведение комплекса работ по диагностике и устранению неисправностей мехатронных систем управления грузовых автомобилей средней и большой грузоподъёмности, оснащённых дизельными двигателями, в том числе автомобилей-тягачей, работающих в составе автопоезда; приведение в соответствие с заявленными производителем потребительскими свойствами транспортного средства.	Рабочий-универсал от 4 до 5 уровня Отраслевой рамки квалификации способен обеспечить высокое качество диагностики и ремонта всех без исключения агрегатов и систем современного грузового автомобиля средней и большой грузоподъёмности, оснащённого дизельным двигателем, в том числе автомобилей-тягачей, работающих в составе автопоезда; проводить испытания взаимосвязанных мехатронных систем автомобилей.	7231-10-003: Автомобильный техник-наладчик электронных систем управления дизельным двигателем легковых, грузовых автомобилей и автобусов 7231-10-004: Автомобильный техник-наладчик газобаллонного оборудования грузовых автомобилей и автобусов 7412-2-002: Техник-электрик грузовых автомобилей и автопоездов 7231-1 Техники по автомобильным тормозам
Диагностика, обслуживание и ремонт городских пассажирских и междугородных туристических автобусов	Техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств	Проведение комплекса работ по диагностике и устранению неисправностей мехатронных систем управления городских пассажирских автобусов, оснащённых дизельными	Рабочий-универсал от 4 до 5 уровня Отраслевой рамки квалификации способен обеспечить высокое качество диагностики и ремонта всех без исключения агрегатов и систем современного городского пассажирского автобуса, оснащённого бензиновым, газобаллонным или дизельным двигателем, в том числе сочленённых автобусов; проводить испытания взаимосвязанных мехатронных систем	7231-10-001: Автомобильный техник-наладчик электронных систем управления двигателем и трансмиссией легковых и лёгких грузовых автомобилей 7231-10-003: Автомобильный техник-наладчик электронных систем управления дизельным двигателем легковых, грузовых автомобилей и автобусов 7231-10-004: Автомобильный техник-наладчик газобаллонного

		двигателями, в том числе сочленённых автобусов; приведение в соответствие с заявленными производителем потребительскими свойствами транспортного средства.	автомобилей.	оборудования грузовых автомобилей и автобусов 7412-2-003: Техник-электрик городских и туристических автобусов 3115-1-011: Техник прикладной мехатроники
Диагностика, обслуживание и ремонт городских и междугородных туристических электробусов	Техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств	Проведение комплекса работ по диагностике и устранению неисправностей мехатронных систем управления междугородных, туристических электробусов; приведение в соответствие с заявленными производителем потребительскими свойствами транспортного средства.	Рабочий-универсал 5 уровня Отраслевой рамки квалификации способен обеспечить высокое качество диагностики и ремонта всех без исключения агрегатов и систем современного междугородного, туристического электробуса; проводить испытания взаимосвязанных мехатронных систем электробуса.	7412-1-001: Электрик по обслуживанию и ремонту автомобильных низковольтных аккумуляторов 7412-1-002: Техник по обслуживанию высоковольтных систем управления аккумуляторными батареями электрических / гибридных автомобилей 7412-1-003: Помощник техника по автомобильным аккумуляторам 3115-1-011: Техник прикладной мехатроники
Установка, обслуживание и ремонту специального оборудования грузовых автомобилей	Техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств	Проведение комплекса работ по диагностике и устранению неисправностей электрических, гидравлических и пневматических (включая мехатронные) систем специального (вспомогательного) оборудования грузовых автомобилей / автопоездов; приведение в соответствие с заявленными производителем потребительскими свойствами транспортного средства.	Рабочий-универсал от 3 до 4 уровня Отраслевой рамки квалификации способен производить установку, диагностику, ремонт и наладку специального оборудования, установленного на грузовых автомобилях. Специалист от 5 до 6 уровня Отраслевой рамки квалификации способен провести прочностной расчет рамы грузового автомобиля, подвергающейся нарушению целостности конструкции, вызванной необходимостью установки специализированного (вспомогательного) оборудования, рассчитать и сконструировать элементы усиления конструкции несущей рамы, рассчитать и подобрать / заказать узлы и агрегаты автомобиля для отбора мощности привода специализированного (вспомогательного) оборудования, с сохранением основных динамических и тормозных свойств автомобиля.	7231-5 Техник реставрации и реконструкции автотранспортных средств
Руководство предприятием / структурным подразделением предприятия автомобильного сервиса	Техническое обслуживание и ремонт легковых и легких грузовых автомобилей Техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств.	Руководство предприятием, основными службами предприятий автомобильного сервиса легковых, грузовых автомобилей и автобусов	Специалист от 6 до 7 уровня Отраслевой рамки квалификации способен обеспечить экономическую эффективность деятельности предприятия в целом или его основных структурных подразделений. Специалист отвечает за работу с клиентами, управляет подбором кадров, обучением и контролем безопасности работ и экологической безопасности предприятия.	2144-1-003: Автомобильный инженер

Для обеспечения эффективной работы при формировании квалификационных требований и профессиональных стандартов возникла необходимость изучить международный опыт создания подобных документов. Поэтапный подход к формированию квалификационных требований, которые могут лечь в основу профессиональных стандартов и квалификационных программ, был изложен в «Методические указания по формированию профессиональных квалификационных требований». Они опубликованы в приложении 1 отчета.

Для удобства работы были созданы наборы слайдов, в которых квалификационные требования декомпозированы в трудовые функции, а каждым слайдом представлена профессиональная задача с дополнением описания необходимых умений и знаний.

Согласно разработанным Методическим указаниям, рабочая группа переформатировала слайды в формат Word с использованием функции «Разработчик». Были выделены поля для быстрого внесения рекомендованных изменений, возникающих в ходе профессионально-общественного обсуждения проекта квалификационных требований.

Приглашенные эксперты-профессионалы и эксперты-преподаватели в ходе публичного обсуждения содержания вносили необходимые изменения в наименование трудовых функций, профессиональных задач, необходимых умений и навыков, достаточных знаний, определили необходимые ресурсы и компетентность в виде самостоятельности и ответственность исполнителя.

Техническое задание на проект предусматривало подготовку к утверждению проекта профессионального стандарта, и, идя навстречу пожеланиям представителей образовательных организаций, рабочая группа перенесла результаты обсуждений содержания квалификационных требований в профессиональный стандарт, получивший условное название «Плановое техническое обслуживание и мелкий ремонт автотранспортных средств».

Техническим заданием было предусмотрено формирование квалификационной программы для Центра признания квалификации. Закон Республики Казахстан «О профессиональных квалификациях» прописывает самостоятельную разработку квалификационной программы каждым Центром признания квалификации, но для формирования качественной квалификационной программы Центрам признания квалификации потребуется включить в штат методолога, нанять экспертов-практиков, экспертов-преподавателей, что повлечет за собой увеличение стоимости сертификационных испытаний. Тот же закон требует от Центров признания квалификации наличия на правах собственности или в аренде материальной базы, позволяющей провести практическую часть сертификационных испытаний, а также наличие в штате экспертов-экзаменаторов. Выполнение этих требований повысит стоимость экзамена до величины, несоизмеримой с понятием добровольности сертификации. Опыт сертификационных испытаний в индустриально-развитых странах показывает, что произошел повсеместный отказ от практической части сертификационных испытаний в пользу производственно-ориентированных тестовых заданий.

В техническом задании было предусмотрено проведение пилотного квалификационного экзамена, и члены рабочей группы разработали наборы практических заданий, сведенных в рабочие тетради, которые позволят определить технологическую компетентность кандидата на этапе его подготовки к квалификационному экзамену. Предложенный вариант проведения контроля способностей кандидата решать профессиональные задачи значительно снизит стоимость участия в сертификационных испытаниях.

Для демонстрации эффективности использования предложенной методики проведения практической части сертификационных испытаний, было предложено группе преподавателей принять участие в пилотном тестировании, при котором практическое умение кандидата контролировалось изучением отчетов о выполнении практических заданий. Кандидаты представили фотографии страниц отчетов и фотографическую последовательность одного из производственных заданий. Для преподавателей апробация предложенной методики оказалась особенно важной, поскольку переход на образовательные программы, актуализированные требованиям профессиональных стандартов, предусматривает работу студентов при освоении профессии с предложенным комплектом практических заданий, сведенных в рабочие тетради.

Указание марки, модели, модификации, идентификационного номера обслуживаемого автомобиля, а также порядковый номер и даты заполнения заказа-наряда позволяют легко проверить достоверность проведенных работ по выявлению и устранению неисправностей на рабочих местах предприятий. Теоретический экзамен проводился с использованием LMS Electude – автомобильной образовательной платформы, позволяющей оценивать знания кандидата в автоматизированном режиме.

Разумную цену практической части сертификационных испытаний может обеспечить использование реалистичного симулятора неисправностей LMS Electude. Программа позволяет использовать необходимый набор диагностических инструментов, дополнена вспомогательной и

отчетной документацией, позволяющей проверить готовность кандидата к решению производственного задания базового, продвинутого или специального уровня.

Возможности автоматизированного выставления оценки за качество проведенной работы исключает предвзятость экзаменатора. В учет принимается не только итог работы в виде «Неисправность устранена / не устранена», но и стоимость работы, учитывающую цену оправданно или неоправданно замененных деталей и стоимость рабочей силы. При возникновении разногласий в оценке проведенных исследований, диагностических работ и устранения неисправностей, на монитор выводится лог - текстовый файл, куда автоматически записывается важная информация о работе системы или программы. Лог позволяет определить, насколько продуманы и последовательны были действия кандидата, и указать кандидату на его ошибки.

Проведена публичная апробация пилотного тестирования кандидатов в трех группах:

- преподаватели специальных дисциплин и мастера производственного обучения;
- студенты выпускного курса;
- действующие профессионалы.

Допуск к участию в теоретическом экзамене для преподавателей производился после изучения заполненных отчетов о самостоятельном выполнении практической работы.

Студенты и действующие профессионалы приняли участие в теоретическом экзамене и практическом экзамене с использованием симулятора неисправностей.

За ходом пилотного тестирования наблюдали представители системы образования, работодатели, представители Отраслевого совета по профессиональным квалификациям при Министерстве транспорта, а также представители СТК «Казлогистикс». Экзаменаторы в режиме реального времени могли наблюдать за действием каждого экзаменуемого. Состоявшегося обсуждения хода и результата пилотного квалификационного экзамена вызвало у наблюдателей положительные отклики, и одобрение предложенной, не затратной методике проведения теоретической и практической части сертификационных испытаний.

Большое спасибо уважаемым коллегам за внимание. Готов выслушать Ваши замечания.

Юрий Иванович Лавриненко. Спасибо, Дмитрий Николаевич. Возможно, из-за ограничения во времени Вы не упомянули о том, что программы, разработанные Вами, были предложены для внедрения в прошлом учебном году, но руководители образовательных организаций, несмотря на одобрение со стороны Министерства просвещения, не стали внедрять предложенную программу, поскольку она потребовала бы коренного изменения подхода к обучению профессии и не согласовывалась с возможностями имеющегося педагогического состава.

Если есть какие-либо вопросы к докладчику, задавайте, если же нет, мы дадим возможность каждому желающему высказать свое мнение после выступления экспертов.

Предлагаю дать слово Божену Аскар Заиповичу, главному эксперту Национального органа по профессиональным квалификациям, эксперт-рецензент проекта.

Божен Аскар Заипович, главный эксперт Национального органа по профессиональным квалификациям. Здравствуйте, уважаемые коллеги. Я много времени не займу, поскольку мы уже



обсуждали промежуточные итоги проекта в августе. Предложенные нами рекомендации были учтены в последующей редакции промежуточного отчета. Следует отметить, что проведенные исследования содержат детальный анализ текущей ситуации в отрасли, методологии проведения опросов и анкетирования, и подготовке кадров для транспортной отрасли Казахстана.

Исследование обращает внимание Министерства транспорта Республики Казахстан на вопросы технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств, и недостаток внимания может привести к пробелам в управлении Технической эксплуатацией автотранспортных средств. В отчете указано на разрыв между требованиями работодателей и существующими образовательными программами, что ведет к недостаточной квалификации выпускников образовательных организаций.

В проекте указывается на необходимость замены устаревших требований Единого тарифно-квалификационного справочника на профессиональные стандарты, которые соответствуют актуальным требованиям рынка труда. В целом проведена большая работа по анализу дел в транспортной отрасли, получена обратная связь участников рынка и проведена попытка гармонизировать национальные классификаторы с международными стандартами ISCO и ESCO, что является важным шагом на пути улучшения подготовки рабочих кадров и специалистов для отрасли. Это особенно в вопросах технической эксплуатации электрических и гибридных автомобилей и автомобилей, оснащенных газобаллонными топливными системами.

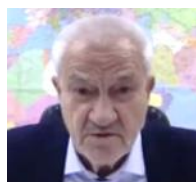
Были затронуты некоторые вопросы по методике, но я считаю, что время занимать на это сейчас не стоит, поскольку мы обсуждали эти вопросы раньше и достигли общего мнения.

В вопросах подготовки рабочих кадров и специалистов по диагностике, обслуживанию и ремонту легковых и грузовых автомобилей были сделаны выводы о значительном устаревании учебных программ, содержащих устаревшие предложения о технологиях, не отражающих новейшие достижения в области автомобилестроения, технологиях диагностики и ремонта автомобилей, включая современные электронные системы. Обращает внимание на недостаток использования современных цифровых технологий в процессе обучения. Это затрудняет подготовку рабочих кадров и специалистов. Зачастую, даже при наличии оборудования остро ощущается недостаток специалистов, которые способны работать с современным оборудованием, и, тем более, способных обучать студентов работе с этим оборудованием.

Следующим фактором, который был выявлен на основе проведенных опросов и анкетирования работников предприятий автосервиса – это слабая практическая подготовка молодых специалистов, так как наблюдается недостаток оборудования и инфраструктуры для полноценной практической подготовки студентов и стажеров. Учебные мастерские колледжей часто не оснащены новейшим диагностическими приборами и инструментами, либо не используются все возможности этого оборудования. Кроме того, существуют ограниченные возможности для прохождения практик в современных автосервисах и дилерских центрах, что снижает уровень навыков выпускников. Также наблюдается недостаточное взаимодействие образовательных организаций с работодателями. У многих колледжей наблюдается слабое сотрудничество с предприятиями работодателей, что приводит к разрыву между потребностями рынка и содержанием учебных программ. Многие работодатели выражали недостаточное удовлетворение уровнем подготовки выпускников, и считают, что выпускники нуждаются в дополнительном обучении уже на рабочем месте.

Есть пожелание подготовить семинар, позволяющий более подробно ознакомиться с предложенной методикой разработки квалификационных требований, которые легко адаптируются и в профессиональные стандарты, и в квалификационные программы.

Юрий Иванович Лавриненко. Спасибо, Аскар Заипович, за представленную информацию.



Действительно, проделана очень большая работа, содержание которой уложилось в 400 страниц текста. Мы постараемся опубликовать итоговые результаты исследований, и надеемся, что все смогут ознакомиться, как с результатами самой работы, так и с презентациями.

Слово предоставляю Жеткергену Сексеновичу Смаилову - мастеру производственного обучения, эксперту-рецензенту проекта.

Жеткерген Сексенович Смаилов, эксперт проекта. Добрый день, уважаемые коллеги. Первое.



Хотелось сказать несколько слов, касающихся образовательных программ. Здесь у нас Министерство просвещения развязывает руки образовательным организациям в плане того, что работодатели дают согласие на реализацию разработанных программ. Но если их что-то не устраивает, они могут напрямую поправить содержание разделов и тем, или заявить, что они не будут согласовывать данную программу, и она не будет утверждена. Вопрос, можно сказать, вроде бы снимается,

но если работодатель относится к этому формально, то есть, подписывают то, что им предлагают образовательные организации, то на выходе они получают не того специалиста, которого бы они хотели получить.

Второе. На странице 69 промежуточного отчета приводится пример о нехватки квалифицированных педагогических кадров. И здесь предлагают решить этот вопрос привлечением кадров с производства. Данная работа со стороны Министерства просвещения уже налажена, потому что уже приказами введено положение, которое работнику – квалифицированному кадру, пришедшему с производства, автоматически присваивается категория «модератор» при наличии у него рабочего стажа не менее 5 лет. Если же у работника имеется стаж практической работы по специальности 10 и более лет, тогда ему присваивается категория «эксперт», и производится доплата 35% к окладу.

На данном этапе, можно сказать, что со стороны Министерства просвещения данная работа ведется, то есть с этого отчета, с этих 421 страницы можно было бы убрать эти замечания.

В целом по кадрам хотелось бы сказать еще это. В отчете приведены исследования, проведенные фондом DARYA – Европейским фондом образования, в котором отмечается, что 90% преподавателей являются штатными работниками образовательных организаций. Это хорошо, и думаю с ними нужно продолжать работу по повышению квалификации. То есть здесь мое видение следующее: при региональных центрах компетентности, которые уже созданы, и если брать по нашей Костанайской области, Костанайский автомобильный колледж, там готовят специалистов от строительства дорог до эксплуатации и ремонта автомобилей. Полный спектр включен и этот колледж достаточно оборудован, чтобы в дальнейшем обучать как студентов, так и преподавателей или работников данной отрасли. Здесь единственным остается вопрос, что при этом колледже

следует открыть Центр повышения квалификации по технической эксплуатации и ремонту автотранспортных средств, и использованию нового оборудования, предназначенного для обучения.

И последнее, что вызывает вопросы у меня, в приложении 8, это 338 страница, здесь прописывается задача: «Индивидуальный доступ к LMS Electude и демонстрационный материал в виде диэлектрических перчаток». То есть я так понял, что нужно будет иметь доступ в дальнейшем, когда эта рекомендация будет прописана в профессиональном стандарте. То есть будет обозначена в профессиональном стандарте данная профессиональная задача, то нужно будет иметь доступ к этому LMS Electude. И на странице 74 Вы указываете, что получение доступа к этой образовательной платформе стоит недорого, то есть 125 евро с одного учащегося в год и плюс 350 евро с одной образовательной организации в год за техническое сопровождение аккаунта.

Это требование идет наперекос с политикой государства в плане того, что у нас в государстве для подготовки рабочих специальностей обучение должно осуществляться полностью 100% на бесплатной основе, то есть безвозмездной. Поэтому если это требование войдет в профессиональный стандарт, оно вызовет большие вопросы. Такое требование включать в профессиональный стандарт нежелательно. Это моя точка зрения. Может быть какие-то пути решения данного вопроса, но то, что касается оплаты чего-либо, здесь нужно прямо расписывать, за счет чего она будет делаться или каким образом будут инвестироваться средства в приобретение предлагаемой программы.

Юрий Иванович Лавриненко. Понятно. Как обязательное требование – это не надо включать, но как личная инициатива для повышения квалификации – это может быть применимо. Спасибо большое.



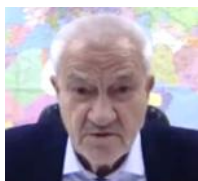
Я не вижу на экране председателя Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля, который бы прокомментировал сегодняшнюю повестку дня. И, если сегодня эти вопросы уже решены в существующих компетенциях Комитета, то осветить дополнительные функции Комитета, которые появились с введением сферы Технической эксплуатации автотранспортных средств, и как воспринимается необходимость контакта Комитета с Отраслевым советом по профессиональным квалификациям. От грамотной работы Комитета и отраслевых советов многое зависит. Пожалуйста, Министерство, ждем ответов на поставленные вопросы.

Тлеген Жадигер Тілекқабұлды, руководитель Управления внутривнутриреспубликанских автомобильных перевозок МТ РК. Юрий Иванович, Али Алтай Сембекович сейчас находится в аппарате Правительства, ответы на вопросы прозвучат от руководителя управления автоперевозок



У нас в сфере автомобильного транспорта действуют 20 профессиональных стандартов, данные профессиональные стандарты были актуализированы в прошлом году, когда разработка профессиональных стандартов находилась в компетенции Национальной палаты предпринимателей, и согласно сроку их действия, следующая актуализация предстоит в 2026 году. В текущем году были проведены заседания Отраслевого совета, также состав Отраслевого совета был расширен, актуализирован, туда были включены представители высших учебных заведений, и представители ТипО. Хотелось бы уточнить, вносилось предложение по профессиональному стандарту «Диагностирование и ремонт легковых и грузовых автомобилей». В принципе, я считаю, что данный вопрос можно проработать в рамках действующего профессионального стандарта. У нас сейчас есть профессиональный стандарт, который называется «Диагностирование, техническое обслуживание и ремонт автобусов» и «Диагностирование, техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств». Таким образом, путем актуализации действующего профессионального стандарта можно будет предусмотреть необходимые вопросы в структуре действующего профессионального стандарта. В принципе, данная работа у нас ведется в подразделении, и предлагаем проработать в рамках Отраслевого совета все предложения, и мы готовы к работе. Спасибо.

Юрий Иванович Лавриненко. Хорошо, спасибо. Мы сформулируем те рекомендации, которые мы предварительно рассмотрели, и Вы тоже рассмотрите, чтобы у нас появилась возможность прийти к какому-то консенсусу, и сформулировать рекомендации, чтобы направить их Министерству труда, Министерству образования и науки, Министерству просвещения и Вам для руководства, и будем по этой схеме двигаться. Спасибо.

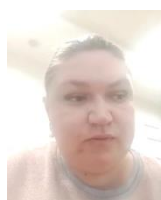


Коллеги, я хотел бы услышать представителя Министерства труда и социальной защиты населения Республики Казахстан. Они выслушали те предложения, которые уже были сформулированы по поводу того, чтобы изменить подходы к разработке профессиональных стандартов, и делать это на группу профессий, и делать стандарт на профессию, что делает стандарт

более понятным, и может быть предусмотрено в стандарте место микроквалификациям, с учетом того, что это тоже необходимо.

Кто-нибудь из представителей Министерства труда и социальной защиты населения РК, готовы к комментариям по этой тематике? Пожалуйста. Кто сможет на себя взять инициативу?

Титарева Дарья, главный эксперт департамента труда и социального партнерства МТСЗН РК.



Здравствуйте коллеги! Меня зовут Дарья. Я являюсь главным экспертом управления нормирования труда и политики развития национальной системы квалификаций.

Данный вопрос по микроквалификациям обсуждался, но пока мы еще к конкретному решению не пришли. Эта инициатива предлагалась также и другими отраслевыми государственными органами. Поскольку сейчас в самом законе данное понятие «микроквалификация» отсутствует, возможно, мы будем работать в данном направлении, и определим, насколько необходимо введение данного понятия.

Лязат Жаббаровна Шонаева - заместитель директора департамента развития человеческого капитала НПП РК «Атамекен». Я по поводу микроквалификаций. Это очень актуальный вопрос и



микроквалификации уже применяются, особенно в сфере IT в высших учебных заведениях. Они показывали примеры использования микроквалификаций в своих презентациях. Насколько это актуально, я считаю, что главный эксперт национального органа по профессиональным квалификациям Аскар Заипович Боженов нам расскажет, поскольку этот вопрос на сегодня архиважный, и понятие «микроквалификация» надо вносить в нормативные правовые документы. Время

идет, а рынок нуждается в конкретных отдельных навыках, которые можно было бы в рамках микроквалификации давать. И единственный и вполне резонный вопрос, когда мы это обсуждали на базе немецкой организации GJZ, которая этот вопрос так рассматривала и презентовала. Там вопрос вполне резонный вопрос возник у представителя рынка, в частности ассоциации «Казэнерджи» о том, что в профессиональных стандартах будет ли учитываться микроквалификация, и как это будет выглядеть. Как это будет сформировано в отдельные модули. Вот это нужно предусмотреть прежде всего концептуально, чтобы это имело действие быть. Поэтому нужно отметить, что это есть, это должно быть и в отдельных колледжах, здесь есть представители колледжей, уже есть такие примеры, когда открываются ресурсные центры и даются отдельные специализации. Пример, KNAUF, строительство, использование сухих строительных смесей. Они дают свидетельство о том, что их студент наряду с дипломом или иными сертификатами, имеет навыки работы по самым ноу-хау строительным смесям KNAUF. Это можно уже засчитывать, если это определенный модуль, как микроквалификация. Поэтому в отраслях нужно предусмотреть, как и на каком этапе, и на каком уровне мы можем давать такие отдельные микроквалификации. Как вы знаете, была программа ТиПО – бесплатное образование, где подразумевалось, что студент, поступая на первый курс, овладевая поэтапно какими-то навыками, может получать отдельные свидетельства. И если он желает идти работать, то на рынке труда наличие этого свидетельства может повысить его конкурентоспособность. Если он желает продолжить обучение, то при определенном наборе кредитов он может вписаться в программу обучения, и в дальнейшем получить диплом. Поэтому, мне кажется, что вся эта тема, как пазлы, складывается из микроквалификаций. Этот вопрос требует детального рассмотрения и узаконивания через нормативные правовые акты.

Юрий Иванович Лавриненко. Спасибо, Лязат Жаббаровна. Министерство труда и социальной защиты населения Республики Казахстан оповестило нас о том, что оно намерено проработать этот вопрос.

Аскар Заипович Боженов. Можно мне добавить реплику по проекту, проводимому GIZ,



Министерство образования и науки заявило, что они готовы рассматривать и внедрять в свои программы микроквалификации, но Министерство просвещения заявило, что в этом нет необходимости, в колледжах есть свои программы, и там есть профессиональные модули, и зачем внедрять какие-то микроквалификации. А если мы законодательно не закрепим это понятие, то внедрять микроквалификации будет

очень затруднительно.

И здесь еще один момент. Лязат Жаббаровна и Марат Уланович работали в группе по актуализации Национальной рамки квалификации, и мы пытались туда ввести понятие «микроквалификация», но если это понятие будет принято на законодательном уровне, то какие-то шаги будет легче делать.

Лязат Жаббаровна Шонаева. Да. То, что никаких разъяснений понимания этого термина в нормативных документах нет, общего понимания, что это такое, не сложилось.

Юрий Иванович Лавриненко. Я хочу обратить Ваше внимание, что вопрос о микроквалификациях должен быть прояснен, и одно дело расписывать при актуализации профессионального стандарта микроквалификации при существующем порядке разработки

профессиональных стандартов, и совершенно другое дело, когда разрабатывается профессиональный стандарт на профессию, в котором предусматривается деление на микроквалификации. Это должно быть каким-то образом формализовано, чтобы было понятно, о чем идет речь. Иначе, если мы говорим о микроквалификациях, мы должны указать, где они могут присутствовать в профстандарте на простую или на сложную профессию.

Слово попросил представитель Министерства просвещения, департамента Технического и профессионального образования, руководитель управления Ошакбаева Г.О.

Гульвира Орынтаевна Ошакбаева, руководитель управления департамента ТиПО МП РК. Я



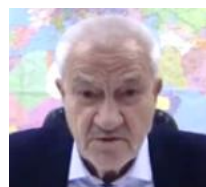
хочу сказать коллегам, что в рамках проекта GIZ коллеги разработали специальные правила по внедрению микроквалификаций. Там мы говорили, что единого понимания нет, поэтому я предлагала собрать нас всех: Министерство просвещения, Министерстве образования и науки, Министерство труда и социальной защиты населения Республики Казахстан. И мы должны обговорить этот вопрос, поскольку у нас нет законодательного закрепления ни в профессиональных стандартах, ни в общих документах. И если вузы присваивают степень и дают квалификацию или микроквалификацию, там у них не сложилось стойкого понимания, поэтому я сказала, давайте сначала определим, что такое микроквалификация, законодательно закрепим в нормативных правовых документах, и только потом будем это внедрять в образовательных программах.

Дмитрий Николаевич Титаренко. Коллеги, разрешите я добавлю. В ходе разработки проекта



профессионального стандарта мы разработали не только карточки профессий, но и разработали набор учебных планов профессиональных модулей и учебную программу дисциплины «Производственное обучение и профессиональная практика» для обучения квалификации «Слесарь по ремонту автомобилей». Профессиональные модули хорошо ложатся в понятие «микроквалификация». Если взять автомобиль в целом, то он делится на множество агрегатов и систем. Освоение профессионального модуля каждого агрегата или отдельной системы завершается промежуточной пред-сертификацией. Каждый выпускник, приходя на предприятие для устройства на работу обладает набором свидетельств, подтверждающих успешность предварительной сертификации по отдельным профессиональным модулям. Как правило, работодатель будет использовать труд выпускника по узкой специализации, и так как у выпускника есть свидетельство об овладении микроквалификацией, он может сразу приступить к работе, пусть не в качестве механика или техника по ремонту, но в качестве помощника механика.

Юрий Иванович Лавриненко. Предлагаю прекратить полемику по поводу микроквалификаций. Вы все говорите о необходимости законодательного закрепления этого понятия, поэтому предлагаю внести в рекомендации, разработанные в ходе этого Круглого стола.



Законодательное закрепление требуется и для новых профессий, которые еще не вошли ни в НКЗ, и это становится препятствием на пути создания профессиональных стандартов. Инициативные разработки надо узаконить, и чтобы этим делом можно было заниматься для совершенствования всей системы профессиональных квалификаций.

Теперь я хочу поднять вопрос по Министерству образования и науки, по участию в аккредитации профессиональной стороны образовательного процесса в колледжах и в высших учебных заведениях. Здесь Министерство образования какие-то подвижки делает, потому что сегодня существует несколько независимых агентств, которые работают по собственным стандартам аккредитации, и которые в профессиональном плане образовательные процессы не оценивают. Оценивают по тому, какие кадры у них имеются, и так далее. То есть у них есть целое клише, но профессиональную часть, ее должны оценивать каким-то образом или ассоциации работодателей, или созданные Отраслевые советы по профессиональным квалификациям, которые будут формировать пулы экспертов-профессионалов, и только их можно будет привлекать для оценки возможностей образовательных организаций и проведения специализированной аккредитации профессиональных программ.

В этом направлении у Министерства образования и науки и у Министерства просвещения есть видение специализированной процессов аккредитации программ? По системе технического и профессионального образования у нас уже наработаны векторы критериев оценки образовательных программ. Но хотелось бы услышать от представителей системы высшего образования, если кто-то участвовал в обсуждении этих вопросов.

Нет желающих высказать свое мнение, ну тогда переходим к следующему вопросу.

Лязат Жаббаровна Шонаева. Можно мне сказать несколько слов? Дело в том, что высшее образование имеет очень жесткие регламенты, и там должны быть ученые степени и прочее. Это вполне понятно, что существуют жесткие требования к привлечению педагогов с рынка, но я хочу сказать, что в системе технического и профессионального образования тоже существует проблема, и это одна из проблем, которая стоит в реестре, и будет продвигаться дальше. Нужно пересмотреть формат аттестации преподавателей специальных дисциплин, и мастеров производственного



обучения. Вот сейчас выступал мастер производственного обучения с колледжа и у них очень позитивная картина. Нет, далеко не так. Когда проводится аттестация у педагогов профессиональных дисциплин, а наша задача привлечь как можно больше именно с рынка, чтобы преподавалось практика-ориентированное обучение, и для них нужно пересмотреть формат аттестации, не нужны им эти тестовые задания по педагогике и психологии, и если формировать какие-то задания, то давайте учитывать специфику отрасли, но никак не общее тестирование, которое далеко от тематики его преподавания. Здесь есть большая проблема, и мы над ней будем работать, и, я думаю, Министерство просвещения должно это понимать. Сегодня в учебные заведения нужно привлекать как можно больше специалистов с рынка, а вот для этого им нужно сделать безбарьерный или более мягкий вход в эту систему.

Гульвира Орынтаевна Ошакбаева. Лязат Жаббаровна, только что коллега все озвучил, и сказал, что со стороны Министерства просвещения все условия сделаны, и работодатели должны совместно с нашими колледжами участвовать в подготовке кадров. В образовательных стандартах мы прописали, что при актуализации или при разработке образовательных программ обязательно привлечение работодателей. Над программами они должны работать вместе, и Вы знаете, что в итоговой аттестации не менее 65 % членов комиссии должны состоять из работодателей.

Лязат Жаббаровна Шонаева. Вы меня не поняли, я не говорила о том, что работодатели не должны, или не привлекаются. Я сказала, что формат аттестации преподавателя нужно пересмотреть. А то, что рынок не участвует и так далее, я вообще не говорила. Я речь вела о привлеченных преподавателях с рынка.

Юрий Иванович Лавриненко. У нас уже чисто профессиональный разговор начинается и мне надо вернуть круглый стол в намеченное русло.



Уважаемые коллеги, у кого есть какие-либо дополнения к затронутой тематике, и в рамках той работы, которую проделали разработчики по профессиональному стандарту в сфере технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств и те вопросы, которые мы подняли на обсуждение, связанные с более широкой тематикой, связанные с совершенствованием Национальной системы квалификации, с разработкой профессиональных стандартов, подходы к их разработке, к оценке квалификации, по трансформации профессиональных стандартов в образовательные программы.

В чате мы разместили проект рекомендаций. Если кто-то не успел ознакомиться, изучите, пожалуйста, и если у кого-то есть какие-либо возражения или дополнения, будем рады их увидеть, чтобы мы могли по результатам круглого стола сформулировать какие-то рекомендации, отправить их в Министерство транспорта, Министерство труда и социальной защиты населения, Министерство просвещения, Министерства образования и науки. Я еще раз напоминаю, что мы в ближайшее время завершим работу по этому исследованию, оно очень объемное, полезное, его тоже разошлем и разместим в библиотеке Союза транспортников Казахстана, и тем, кто имеет доступ, можно воспользоваться и детально изучить предлагаемые методики и всю поясняющую информацию. Пожалуйста, коллеги.

Асгат Райхан, Алматинский электро-механический колледж. Сәлеметсіздер ме, Алма электр механикалық колледжінен болып отырмын, Асхат Райхан есімім. Мен негізі инженер-механикпін, жаңа айтып жатырсыздар бағдарламаларда жаңа технологиялар кірген жоқ деп, негізі біздің бағдарламаларға қазір игілікті және электроавтокөліктер барлығы кірді, жаңа технологиялардың барлығын кіргізгенбіз, практика жүзінде, теоретически жүзінде барлығы кірген. Енді бізге не керек, бізде оқытатын оқытушылар аз. Жаңа айтып отырсыздар, өндіріс орнынан тарту керек, өндіріс орнынан тарту үшін өндірістік ақша төлеу керек немесе бізге олар жұмысқа келмейді, аз ақшаға. Қанша біз модератор берсек те, сарапшы берсек те, олардың күндік табыстары, мысалы, мехатрониктер, кем дегенде, бес жүзден миллион, миллион жарымға дейін табады. Ал енді бұны қалай шешуге болады?



Менің ойымша, Қазақстан бойынша әр мамандық бойынша өндірістік оқыту шеберлерін және педагогтарды қайтадан оқытатын курстар болса, қазір негізі талап қолға алынып жатыр екен, әлде соның бағдарламаларын жетілдіріп, сол бағдарламаларды біз талқылап, сол арқылы біздің

бағдарламаларға сәйкестендіріп, солар арқылы курс повышения квалификации деп, 78 сағат па, 108 сағат па, разом практический, разом теоретический қылып өткізсе, өйткені ЖООларда практикалық сабақтар болмайды. Ол жерде тек теоритический болады. Қазіргі жағдайды білесіздер, олар автомобильный жағынан көп жібермейді, осы жағынан біз көп қиналамыз, өйткені бізге көбінде жаңа мамандар келеді. Қазір ылғи жастар келіп жатыр, жастардың барлығында ондай білім болмайды, жоғары деңгейде. Содан перекавалификация жасаса, сол ең дұрысы. Жуықта Алматы әкімінің қолдауымен Германияға оқуға барып келдік 3 аптаға, мехатрониканы үйрендік, барлығын үйрендік. Біз өте қуандық, бізде осындай центрлер ашылса екен деп келгелі қолға алып жүрмін. Сол жағынан көмек қылсаңыздар, министерство отырған екенсіздер, барлық отырған екенсіздер, осы жерде барлықтарыңыз алдында айтып қалайын дедім, рақмет.

Жеткерген Сексенович Смаилов. Жаңа айтып отырмын ғой, аймақтық құзіреттілік көтеру, жаңағы орталықтар, центр компетенции, соның базасында аймақтық құзіреттілікті көтеру, техникалық жағынан үйрету керек қой, анау құрылғылармен қалай жұмыс істеу керек. Жаңа құрылғылар келіп отыр ғой бізге, ФСА дейді, басқа дейді, жаңағы аппаратурамен жұмыс істейтін, оның барлығы келеді біздің колледжге, бірақ оны оқыту жағынан мамандар қиналады. Неге қиналады, себебі олар онымен жұмыс істеуді білмейді. Оларды үйрету үшін оларды орталықтарға бағыттау керек. Бізде Талап, Өрлеудің курстары олар тек методика жағынан, қалай үйретеміз деген сұраққа жауап, қалай үйретеміз дегенді осы орталықтар арқылы шешу керек. Этот вопрос можно решить через региональные центры компетенций. На их базе организовать перекавалификацию отраслевых специалистов, которые намерены проводить обучение в колледжах.

Лязат Жаббаровна Шонаева. Кадровый потенциал необходим для центров компетенции. Если в Центрах компетенции начнут преподавать те же инженерно-педагогические работники, что и в колледже, то ни о каком повышении квалификации рабочих речи быть не может.

Светлана Александровна Заитова. Юрий Иванович, Марат Уланович, большое спасибо за прекрасную работу и хорошо организованное мероприятие, и ту исследовательскую работу, которую вы проводите.



У меня несколько предложений, которые необходимо внести в протокол круглого стола. Часть из них я опубликовала в чате, будьте добры, посмотрите.

Прежде всего, у нас возникает проблема, а я представляю сферу профессиональных услуг, и возглавляю Совет по развитию профессиональных услуг в НПП РК «Атамекен», и то, что вы сегодня занимались профессиональными стандартами по техническому диагностированию и обследованию. Это вообще сфера деятельности, которая напрямую относится не только к профессиональным услугам, но и ко мне, как профессионалу в области технической диагностики и неразрушающего контроля, и здесь самое главное, что хочу сказать, сам государственный уполномоченный орган не до конца понимает виды экономической деятельности, которые за ним закреплены. Я рекомендую, чтобы вы включили в протокол если не дополнительную разработку Отраслевой рамки квалификации, то проведение дополнительного анализа видов экономической деятельности, потому что налицо выявлено, что Комитетом автомобильного транспорта и транспортного контроля, и Министерством транспорта в обязательном порядке должны быть проведены виды экономической деятельности, и они должны быть обеспечены кадровым потенциалом по обеспечению технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств» на этапах эксплуатации и утилизации. Этого пока нигде не видно. По данным видам деятельности должны быть сформированы испытательные центры, то, что у Вас называются станциями технического осмотра. Я об этом написала в чате, что тысячи таких субъектов, которые расположены по всей стране, кто для них готовит кадры, как эти кадры квалифицируются, как эти структуры получают допуски. К ним сейчас добавили всевозможные инспекционные органы на транспорте, кто эти органы, какие квалификации должны работать у них в штате. Здесь есть большое количество видов экономической деятельности, которые остались не урегулированными. Более того, согласно закону о профессиональных квалификациях, и это отдельным пунктом, пожалуйста, очень важно, чтобы были разработаны квалификационные требования к специалистам, которые работают в квазигосударственном секторе системы. К сожалению, мы очень рассчитывали на то, что министерство транспорта нам покажет, как это выглядит. У вас крупнейшие гиганты в этом плане квазисектора в отрасли – это «КазАвтоЖол» и другие научно-исследовательские институты по проектированию. Вот нам покажите, пожалуйста, как вы с ними работаете, как вы на них делаете профессиональные компетенции и квалификации? Давайте ставить вопрос о внесении изменений в закон о профессиональных квалификациях, потому что и у вас, и у нас большое количество квалификаций, которые относятся к обязательным, и у нас по ним нет никакого регулирования. Большое количество проблем, не может рынок сам себе готовить и аттестовать те виды деятельности, которые относятся к обеспечению безопасности. Этот вопрос никак не решен. Большая просьба к этому вопросу также подключиться. У меня все. Большое спасибо, Юрий Иванович.

Информация Заитовой С.А. из чата zoom:

- нужно ставить вопрос о внесении изменений в Закон РК "О профквалификациях" по вопросам обязательных квалификаций;
- особенно не понятен статус услуг и компетенции персонала в сфере транспорта;
- не решен вопрос с сертификацией и освидетельствованием транспорта на ГБО, специалистами центров технического обслуживания согласно ТР ТС "О безопасности колесных транспортных средств";
- решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 этап "Эксплуатация" относится к компетенции национального законодательства и согласно закреплению по Постановлению правительства РК отвечает Министерство транспорта РК. По данному ТР ТС нет целостной системы отраслевого регулирования. Более того решается вопрос о передаче ведения Секретариата от КТРМ МТИ РК к КТ МТ РК;
- выпал вопрос о регулировании и квалификации специалистов, обслуживающие посты по замеру габаритов и массы техники на автодорогах, а это специалисты испытательных лабораторий, работающие с измерительными приборами;
- нужно, чтобы министерство учитывало объем экономической деятельности в сфере транспорта, которое оно должно регулировать, в т.ч. квазигоспредприятия, АО «КазАвтоЖол» и др.
- закон РК "О профквалификациях" охватывает все виды экономической деятельности, за исключением госслужбы;
- нужен бюджет на разработку или актуализацию новых ОРК, с полным охватом видов экономической деятельности. ОРК и ПС должны финансироваться из бюджета, согласно закону;
- Министерству труда выделяет главным количество центров квалификаций и ПС в качестве оснований для финансирования учебных организаций;
- в стране действует под 1000 центров технического обслуживания авто, никто там даже калибровку проводить не умеет. А это опасные технические устройства - угроза жизни и здоровья населения. К техосмотру добавили инспекции по ГБО. Сейчас в стране 15 инспекционных органов по ГБО. Кто и на основании чего там обеспечивает безопасность газового оборудования мы наблюдаем еженедельно по взрывам?
- не решен никак вопрос утилизации, это тоже компетенция МТ РК. Это вид экономической деятельности, который также требует специалистов по системе устойчивого развития.

Юрий Иванович Лавриненко. Большое спасибо. Сформулируйте, пожалуйста, дополнения, которые необходимо внести в рекомендации по результатам круглого стола. Я вижу поднятые руки.

Алма Калиевна Казкенова, Министерство просвещения РК. Позвольте прокомментировать, касательно курса повышения квалификации. Дело в том, что у нас давно уже действуют профильные курсы повышения квалификации. Да 40 % курсов проводятся на базе с помощью стажировки. В текущем году мы эту работу продумываем, потому что согласовываем с педагогами. В текущем году у нас четыре курса повышения квалификации - отраслевые, и они начались только сейчас в октябре: по отрасли машиностроения начались курсы повышения квалификации, и в этом году мы впервые проводим такие курсы. Затем по IT, по торговле и четвертые курсы. По машиностроению курсы проводит «Талап». Курсы будут проводиться на базе Центров компетенций. По машиностроению в Костанае на заводе планируем обучать. В этом году в апреле мы проводили курс повышения квалификации наших мастеров и преподавателей специальных дисциплин. На следующий год мы количество курсов повышения квалификации будем увеличивать. В рамках наших бюджетных средств мы по максимуму стараемся приблизить наши курсы к производству, то есть, чтобы педагог пришел и не 40 %, как минимум 50 % он этих курсов проходил на производстве, ознакомился там с современным оборудованием и так далее. В этом году по итогам посмотрим, что у нас получится. «Талап» написал вот эти четыре программы по таким курсам, и в этом году, я повторяюсь, мы начали, и сейчас идут эти курсы. На следующий год количество отраслевых курсов будет увеличиваться, и будут проводиться аналогичные курсы, в основном, на базе Центров компетенций. Например, в Костанае очень сложно было пробиться на завод. Теперь, наверное, мы будем совместно решать вопросы, касающиеся практики наших педагогов. Как нам выходить на большие предприятия, чтобы там наши педагоги проходили стажировку.

И второй вопрос я хотела здесь озвучить, касающийся организации стажировок наших мастеров производственного обучения. У нас есть такой показатель, но на него деньги не выделяются. Здесь уже каждый колледж сам находит выход на предприятие, и выводит своих педагогов на стажировку. Мы предусматриваем стажировку, мы требуем, чтобы стажировки проводились периодически, и конечно же нам все это надо совместно решать.

Юрий Иванович Лавриненко. Хорошо, спасибо Вам.

Елена Леонидовна Проценко, преподаватель специальных дисциплин КАТК. Здравствуйте, есть вопрос от Карагандинского агротехнического колледжа по поводу стажировки. Да, мы отправляем преподавателей на предприятия, но не все предприятия нам могут выдать свидетельство или сертификат, то есть, формально преподаватель или мастер производственного обучения прошел курс повышения квалификации, но документального подтверждения этой стажировки предприятие не выдает.



Крупные предприятия по нашей области есть, и у них есть свои учебные центры, и они тоже могут принимать на стажировки, но они не берут стажеров с учебных заведений, только внутри себя, и сами же выдают своим сотрудникам свои сертификаты, то есть, они боятся выдавать свои сертификаты шире.

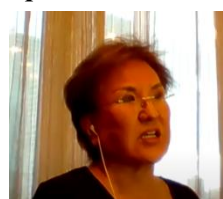
Манарбек Каратаевич Ибраев, заместитель председателя Отраслевого совета по профессиональным квалификациям автотранспорта. Прошу Вас рассказать, как проходило обучение преподавателей вашего колледжа, и каковы результаты? Елена Леонидовна, расскажите, пожалуйста.

Елена Леонидовна Проценко, преподаватель специальных дисциплин КАТК. Обучение у нас было, Дмитрий Николаевич Титаренко проводил курс повышения квалификации. Но это не только на нашей базе проходило обучение, это преподаватели Карагандинской области обучались. Очень большой и объемный материал мы получили на руки, проходили на своих базах практические занятия, заполняя рабочие тетради. Но опять же, это не стажировка. Это мы на своей базе, на своем оборудовании учились.

Юрий Иванович Лавриненко. Учились, повышали квалификацию. Спасибо. коллеги, давайте не будем уходить только в критику. Во всяком случае, работа идет, процесс совершенствуется. И национальные центры компетенций привлекаются, и, видимо, будут расширяться их возможности.

У кого еще есть по тематике есть что сказать.

Ержигитова Ш.Д. Добрый день. Большое спасибо за такую объемную работу, и согласиться со многими выводами по методике, которая у нас действует сегодня. Она приносит очень много проблем, и, самое главное, не приносит результата.



Ну а конкретно, с чем я бы не согласилась, это, прежде всего, опять что касается методики, было предложение о том, чтобы профессиональные стандарты разрабатывать на профессии. Мое принципиальное мнение и как автор методических разработок по профессиональным стандартам, должен быть разработан профессиональный стандарт на область профессиональной деятельности. Это соответствует международным требованиям. А дальше область профессиональной деятельности, и разработанные на ней все процессы, она позволит выявить ключевые профессии, и уже на каждую ключевую профессию сформировать квалификационные требования. Это вот у меня такое предложение.

И еще, профильные учреждения не дали ответов на те поставленные конкретные вопросы по методике. Это тормозит работу всей системы в целом. Спасибо.

Юрий Иванович Лавриненко. Спасибо. Я бы не хотел, чтобы у нас по этому вопросу вновь началась полемика, потому что одной стороной было высказано видение решение проблемы, другая сторона привела свои аргументы. Я считаю, что это должны решать уполномоченные органы, и, если нужно будет профессиональному сообществу в этом участвовать, значит будут привлечены к участию.

Пожалуйста, коллеги, у кого еще есть какие-то вопросы.

Манарбек Каратаевич Ибраев. Коллеги, еще раз здравствуйте. Мы много обсуждаем, и много



спорим, но мы часто забываем о наших студентах. Какие у них знания? Какой уровень этих знаний, Какой интерес к современной методике обучения – и это главные вопросы. Программы в колледжах, или в училищах, как это называлось в советское время, и программы высших колледжей – это большая разница. Для рабочих профессий программа должна быть на уровне, программы, предложенной Дмитрием Николаевичем. То, что предлагает Титаренко Дмитрий Николаевич, это многоуровневые программы, в которых есть базовый уровень, выпускники которого способны решать только стандартные задачи, продвинутый уровень – решение профессиональных задач средней сложности, и уровень специалиста, который способен решать все нестандартные производственные задачи. Работодатели просят подготовить выпускника по конкретной специализации: моторист, электрик и так далее. И этот подход оказывается очень интересным для студентов. Мы в течение двух лет апробировали обучение с использованием LMS Electude. Electude студентам очень интересен, и не только студентам. Учебный центр «Profi+» обучает в год около 200 человек. Эффективность на полтора миллиона один человек дает, я сам подсчитывал. Сейчас много говорят о коммерциализации, если каждый колледж научится, как пользоваться современными технологиями обучения, вопросы нехватки кадров будут закрыты в течении одного до двух месяцев.

Второй вопрос – обучение наших преподавателей и мастеров производственного обучения. Мы сформировали группу из 17 преподавателей специальных дисциплин и мастеров производственного обучения по Карагандинской области. Программа, они подтверждают, небо и земля. Мы намного отстали, и я всегда шучу, что мы на «ГАЗ 53» застряли, на старом автомобиле, который одинаков по возрасту со мною. Сейчас технологии ежегодно, и даже ежеквартально

изменяются, поэтому необходимы мобильные обучающие программы. Поэтому я поддерживаю работы Дмитрия Николаевича, и учебного центра «Profi+». Это самое главное и очень важное для студентов и особенно работодателей. Работодатели одобрили эту программу. Мы с ними два года работали, мы разработали эту программу с агротехническим колледжем в 2022 году. Можно было внедрить эту программу с первого сентября. Результат проявил себя уже бы сегодня. Наши студенты только 30 % процентов приходят в профессию осознано, 30 % - это случайные, пришли посмотреть, и если понравится, останутся в профессии, 30 % - малоимущие семьи, детдомовские, больные, и такие приходят в профессию. Какие программы нам нужны, Вы об этом подумайте, пожалуйста. У нас в Караганде 15 колледжей, и каждый год принимается где-то 150 человек на автомобильные специальности. На обучении в колледжах находятся около 750 человек. Мы бы давно закрыли проблему нехватки кадров, и в этом нам помогли бы квалификации и микроквалификации. Самое главное – доступные программы должны быть для студентов и для работодателей. Работодатели не подготовлены, чтобы курс обучения проводить. Им некогда, бизнес решает свои проблемы, но надо готовить наставников для предприятий, и я об этом всегда говорил и говорить буду. Наставника надо научить работать с образовательной программой, чтобы они смогли понять, как следует обучать на рабочих местах стажеров и практикантов, чтобы наши выпускники получали умения и знания на уровне международно-одобренных программ. Пример тому, американский стандарт ASE, я читал, и не будучи специалистом, ч понимал, что в программах предусмотрен карьерный рост и успешность каждого. Наши специалисты и квалифицированные рабочие, получив профессию, не видят карьерного роста. Как мотивировать работника на освоение смежных микроквалификаций? В этой программе все есть, и если ввели кредитную систему, то по этим микроквалификациям, как показал Дмитрий Николаевич, ребята нашли бы себя в профессии, и каждому был бы обеспечен горизонтальный карьерный рост, заинтересованность в обучении на протяжении всей жизни. Автосервисов у нас много, но как только случается серьезная поломка, у нас, оказывается, нет специалистов. И я сам по городу круги наматывал в поисках специалиста.

Надо больше думать о нашей молодежи, и что им интересно, какие программы должны быть, которые позволят решить каждому вопрос трудоустройства, и рынок был доволен нашими выпускниками, и вложенным в них нашим трудом. Это главнейший вопрос, который следует решать. Спасибо.

Юрий Иванович Лавриненко. Спасибо большое. Я думаю, что у нас с Вами единое мнение. И в данном случае, интересная работа сделана, предложена на рассмотрение, мы ее коротко обсудили, и когда она будет завершена, мы ее сделаем доступной, чтобы заинтересованные лица могли ознакомиться с ней, и по результатам сегодняшнего обсуждения мы сформулируем рекомендации, с учетом мнения каждой из сторон, участвующих в обсуждениях. Возможно, по каким-то тематикам необходимо продолжать работу. Понятно, что мнения могут быть разными, понятно, что последнюю точку ставят Государственные органы, а наше дело, можно сказать, грамотно предложить те изменения, которые мы считаем необходимыми, и которые, как прозвучало, необходимы нашим детям, студентам, чтобы они получали ту квалификацию, за которой они приходят в образовательную организацию. И чтобы это соответствовало сегодняшнему уровню автомобильной техники и технологиям авторемонта. Спасибо большое, если у коллег еще есть что-то, пожалуйста.

Если нет, то хочу всех поблагодарить за активность и принципиальность, за интересную подачу материала и желание защитить свое мнение, и это тоже приветствуется. И если дополнений, комментариев и замечаний больше нет, то можно закрыть или кто-то хочет сказать еще?

Лазат Жабаровна Шонаяева. Я хотела бы внести в протокол дополнение, то есть в протоколе следует отметить, что если на государственном уровне решается вопрос стажировки на предприятиях, то это тоже следует как-то прописать, должны быть какие-то договоренности, как эта стажировка будет проходить, и результаты стажировки должны быть отражены в сертификатах определенной формы. Дело в том, что стажировка она должна быть организованной, и мы, как Национальная палата предпринимателей, как официальные представители работодателей, наверное, нам нужно будет совместно с Министерством в этом плане поработать, и определять те базовые предприятия, на которых можно, и целесообразно организовывать стажировку, и уже это будет наша задача, как узаконить прохождение стажировок. Но по каждой отрасли возможны особенности, которые придется решать с руководством отраслевых государственных органов. Министерству просвещения нужно взять во внимание, какое повышение квалификации вы хотите организовать, и это нужно решать совместно, «на берегу» договариваться, определять конечный продукт, сертификаты и прочее.



Искаков Фуат Маратович, заместитель директора по учебной работе Костанайского колледжа автомобильного транспорта. Я хочу сказать, что мы уже два года, в 2022 году начали, и в этом году было очень серьезно, размещали программы в Реестр образовательных

программ. Регулятором этой процедуры был «Талап». У нас колледж автомобильного направления, и мы 65 лет готовим по этому направлению, и у нас более 600 студентов по специальности Техническое обслуживание и ремонт автомобиля. Это наша основная специальность, и все квалификации, какие применяются в этой специальности, у нас реализуются.

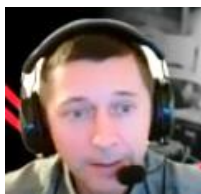
Так вот мы столкнулись с такой ситуацией, что профессионального стандарта по слесарю по ремонту автомобиля нет. Этот профессиональный стандарт, которым нам рекомендует пользоваться Министерство транспорта, который звучал сегодня: «Диагностика, техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств», там есть квалификация «слесарь электрик», там есть квалификация «слесарь по ремонту аккумуляторных батарей», там есть «механик», там есть «инженеры», но автослесаря нет. Поэтому мы приветствуем, если будет новый профессиональный стандарт, в котором будет «слесарь по ремонту автомобилей», даже если они будут «слесарями-мотористами», «слесарями по ходовой части» и так далее. Мы будем приветствовать появление нового профессионального стандарта в любой ситуации, потому что у нас возникают проблемы, когда мы идем регистрировать свои эти образовательные программы, и хотим их разместить в Реестре. Эксперты, которые проверяют содержание наших программ, задают вопрос, с какого профессионального стандарта вы взяли результаты обучения.

Юрий Иванович Лавриненко. Понятно, но я уже слышал такое, что теперь профессию следует именовать не автослесарь, а техник.

Искаков Фуат Маратович. Манарбек Каратаевич, только что говорил о качестве знаний абитуриентов, поступающих в наши образовательные организации, Мы же знаем, что им не обязательно учиться на техника-механика, им бы руками что-то делать научиться.

Юрий Иванович Лавриненко. Александр Александрович что-то хотел добавить.

Александр Александрович Марковский, основатель и руководитель Учебного центра «Profi+».



Добрый вечер, еще раз. Первое, что я хотел бы дополнить, то, что рассказывал Дмитрий Николаевич, про профессиональный стандарт, про учебную и методическую литературу, про рабочие тетради, это не просто проекты документов, это то, чем мы уже в Учебном центре «Profi+» пользуемся.

Манарбек Каратаевич, спасибо большое за то, что он обратил Ваше внимание на то, что мы обучаем автомобильных диагностов с 2016 года. С 2020 года обучение проводим только дистанционно, а с 2022 года используем рабочие тетради.

Примерно 80-100 человек в год у нас выпускников, процент трудоустройства составляет примерно 80 %. Это значит, что 80% выпускников работают по полученной квалификации. Благодаря тому, что есть современные цифровые технологии теоретического обучения, и структурированное практическое обучения с использованием рабочих тетрадей. То, о чем мы сейчас с вами говорим, и делимся, это уже обкатано, и мы готовы поделиться наработками для их широкого внедрения в процессы профессионального обучения.

Юрий Иванович Лавриненко. Спасибо большое, коллеги. Хочу всех поблагодарить за активное участие на круглом столе, Министерство транспорта и Министерство просвещения, которые при своей занятости, активно включились в обсуждение. Поблагодарить Министерство труда и социальной защиты населения РК, Национальную палату предпринимателей, и всех-всех участников этого круглого стола. Всех с наступающим праздником! На этом мы завершаем заседание круглого стола.

Рекомендации круглого стола (онлайн)
«Развитие профессиональных квалификаций в секторе обслуживания и ремонта автотранспортных средств», 23 октября 2024 г.

СТК “KAZLOGISTICS” в 2024 году реализует исследовательский проект «Анализ востребованных компетенций на транспорте, разработка возможных регламентов признания (оценки) квалификации на основе существующих профессиональных стандартов и реализация пилотных проектов повышения квалификации». Объектом исследования является область развития профессиональных квалификаций (регламенты, обучение и оценка) специалистов сектора по обслуживанию и ремонту автомобилей. В рамках исследования разрабатывается проект профессионального стандарта «Диагностирование и ремонт легковых и лёгких грузовых автомобилей», адаптированный под требования работодателей РК, примерные рабочие учебные программы, инструменты и методика для оценки квалификации специалистов по ремонту автомобилей. Проведены пилотные экзамены по признанию квалификации специалистов сектора. Выработаны рекомендации по обучению и признанию квалификаций, которые могут быть применены в других отраслях транспорта.

На круглом столе были представлены промежуточные результаты проекта и предварительные выводы, предложения и рекомендации для улучшения профессиональных квалификаций в секторе обслуживания и ремонта автомобилей. После заслушивания выступлений и обмена мнениями, обсуждений участники круглого стола **рекомендуют:**

1. Министерству транспорта рассмотреть возможность закрепления функций отраслевого центра методической и экспертной поддержки отраслевых советов и в целом развития профессиональных квалификаций на транспорте за отдельным НИИ или учебным заведением.
2. С учетом текущих региональных тенденций отраслевым советам по профессиональным квалификациям изучить возможность регионального отраслевого сотрудничества в рамках ЕЭС и Центральной Азии по отдельным профессиям и квалификациям, в том числе и по международным проектам (DARYA, GIZ, АБР и др.).
3. Министерству транспорта предусмотреть в нормативных актах, регламентирующих деятельность комитетов и департаментов, вопросы развития отраслевых профессиональных квалификаций и организации деятельности отраслевых советов по профессиональным квалификациям, с учетом исполнения функций, закрепленных за министерством транспорта как отраслевого уполномоченного органа в сфере науки, образования и разработки, подтверждения и оценки профессиональных квалификаций.
4. Министерству транспорта рассмотреть возможность создания Координационного совета под председательством Вице-министра для координации деятельности в отраслях транспорта по науке, образованию и профессиональным квалификациям.
5. Министерству транспорта рассмотреть возможность аккредитации отраслевых центров компетенций и признания квалификаций, которые смогут проводить подтверждение профессиональных квалификаций на региональном уровне и участвовать в отраслевой аккредитации колледжей, оценивать образовательные программы на соответствие профессиональным стандартам.
6. Министерству транспорта, в частности, Комитету автомобильного транспорта и транспортного контроля рассмотреть вопрос о необходимости включения в сферу своих компетенций вопросы технической эксплуатации автотранспортных средств в полном объеме.
7. Отраслевые Комитеты Министерства транспорта РК совместно с Отраслевыми советами по профессиональным квалификациям составляют ежегодные планы мероприятий по развитию профессиональных квалификаций, и размещают отчеты о работе на сайте для информирования всех заинтересованных участников. Ежегодно составляют бюджетную заявку на выделение средств для разработки и актуализации ОРК, профессиональных стандартов, признание квалификаций. Стимулировать и поощрять разработку профстандартов инициативными группами передовых предприятий и отраслевых

ассоциаций, а также разработку профстандартов на новые и востребованные на рынке профессии, которые еще не включены в классификатор занятий.

8. Отсутствует свободный доступ к некоторым законам, нормативным актам, постановлениям и приказам. Министерству транспорта рекомендуется разместить на своем сайте в свободном доступе актуальные версии законов, нормативных актов, постановлений и приказов.

Профессиональное образование и обучение на транспорте

9. Набор программ общепрофессиональных дисциплин и общепрофессиональных модулей не должен создаваться под знания и специализацию преподавателей, состоящих в штате образовательной организации. Учебные планы высших колледжей должны содержать программы общепрофессиональных дисциплин «Электротехника и промышленная электроника», «Промышленная пневматика и гидравлика», «Техническая механика», «Теплотехника и техническая термодинамика».
10. В большинстве индустриально-развитых стран общеобразовательные дисциплины, преподаваемые в колледжах, имеют четко обозначенную ориентацию на формируемую профессию. Программы общеобразовательных дисциплин следует насытить примерами и задачами, связанными с будущей профессией, это мотивирует студентов, у которых возникает интерес к будущей профессии на начальном этапе входа в профессию. В Стандартах специализированной аккредитации программ включены требования к обязательной привязке общеобразовательных дисциплин к будущей профессии.
11. С учетом результатов исследования инвариантная часть основной профессиональной образовательной программы для колледжей должна быть ориентирована на изучение устройства и процедур обслуживания легковых и легких грузовых автомобилей. В связи с малочисленностью легковых автомобилей, оснащенных дизельными двигателями, изучение устройства и процедур обслуживания грузовых автомобилей и автобусов вводить в вариативную часть основной профессиональной образовательной программы. Электрические, гибридные автомобили, в настоящий период, это удел курсов повышения квалификации.
12. Предусмотреть стажировку профессорско-преподавательского состав вузов на базе предприятий и в Центрах компетенций.
13. Рекомендовать Министерству просвещения и НПП РК «Атамекен» разработать общий механизм и порядок стажировки преподавателей ТиПО на предприятиях с наличием требований к организациям и предприятиям стажировки, выдачи сертификатов.

Задачи Комитетов Министерства транспорта РК и отраслевых советов по развитию профессиональных квалификаций

14. Для поддержки инициативы отраслевых специалистов и полноценного участия в развитии профессиональных квалификаций всех секторов отраслей транспорта создавать при отраслевых советах по квалификациям рабочие группы по секторам и информировать об их работе на сайтах и в социальных сетях.
15. Организовать сотрудничество отраслевых советов с учебно-методическими объединениями и советами, колледжами и вузами по соответствующим направлениям подготовки.
16. Расширить сотрудничество отраслевых советов с Национальным органом по профессиональным квалификациям при Министерстве труда и социальной защиты населения РК по информационной и методологической поддержке отраслевых советов по вопросам НСК. Организовывать участие отраслевых экспертов и центров компетенций в отраслевой аккредитации колледжей.
17. Стимулировать создание некоммерческих организаций – институты профессионального мастерства, центры профессиональных компетенций, в которых смогут повышать квалификацию не только работники отрасли, но и преподаватели и мастера колледжей.
18. Изучить и трансформировать опыт работы Образовательно-технологического центра, например, в городе Халле (Германия) в основу деятельности Центров компетенций, созданных при крупных и наиболее развитых колледжах областных центров и городов республиканского подчинения Казахстана. Подобные Образовательно-технологические центры могут стать материально-технической и методической основой будущих отраслевых Центров признания квалификации.

19. Инициировать вопрос о внесении изменений в Закон РК "О профквалификациях" по вопросам обязательных квалификаций. Не определен статус услуг и компетенции персонала в сфере транспорта. Не решен вопрос с сертификацией и освидетельствованием транспорта на ГБО, специалистами центров технического обслуживания АТС. Выпал вопрос о регулировании и квалификации специалистов, обслуживающие посты по замеру габаритов и массы техники на автодорогах, а это специалисты испытательных лабораторий, работающие с измерительными приборами. Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 года № 877 этап "Эксплуатация" относится к компетенции национального законодательства и согласно закреплению по Постановлению правительства РК отвечает Министерство транспорта РК. По данному ТР ТС нет целостной системы отраслевого регулирования.
20. ОРК и профстандарты должны финансироваться из бюджета согласно закону. Нужен бюджет на разработку или актуализацию новых ОРК, с полным охватом видов экономической деятельности.

Классификаторы и профессиональные квалификации на транспорте

21. Изучить опыт деления на квалификационные уровни, квалификационные характеристики (карточки профессий), деление квалификационных характеристик на микроквалификации (трудовые функции) и производственные задачи из квалификационных стандартов США (ASE). Личностные характеристики из профессиональных стандартов Индия (NSDC).
22. В рамках исследования выявлены значительные отклонения в описаниях видов экономической деятельности, приведенной в ОКЭД РК от классификации, приведенной в Статистическом классификаторе экономической деятельности в Европейском Сообществе (NACE). Допущено произвольное деление видов производственной деятельности по географическому положению предприятий (на придорожной полосе – вне придорожной полосы) и по площадям производственных помещений (до 2000 и свыше 2000 м²). Рекомендуется использовать статистическую классификацию, принятую в международно-признанных статистических классификаторах, в частности, в Европейском Сообществе.
23. Выявлены значительные отклонения в описаниях группы занятий 7231, приведенной в НКЗ РК от описаний группы занятий 7231, приведенной в Международной и Европейской классификации занятий. Деление основной группы занятий 7231 на группы занятий проведено некорректно. Имеют место ошибки в переводе. В переводе допущены формулировки «Другие слесари и ремонтники мото- и автотранспортных средств, не включенные в другие группы». Рекомендуется использовать ESCO – Европейский классификатор профессий и компетенций. Провести специальные исследования и внести корректировки в ОКЭД и НКЗ РК.
24. В настоящее время утверждены следующие профессиональные стандарты, относящиеся к Технической эксплуатации автотранспортных средств:
 - «Контроль за техническим состоянием автомобильного транспорта», актуализирован №136 от 01.09.2023г.;
 - «Слесарные механосборочные работы», актуализирован № 125 от 07.08.2023г.;
 - «Периодический технический осмотр автотранспортных средств», актуализирован №136 от 01.09.2023 г.;
 - «Диагностирование, техническое обслуживание и ремонт автобусов», актуализирован №136 от 01.09.2023 г.;
 - «Диагностирование, техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств», актуализирован №136 от 01.09.2023 г.;
 - «Буксировка и техническая помощь на дорогах», актуализирован №136 от 01.09.2023 г.;
 - «Подготовительные и заключительные операции, связанные с эксплуатацией автобусов», актуализирован №136 от 01.09.2023 г. Все перечисленные стандарты уже не соответствуют Правилам разработки и актуализации профессиональных стандартов (от 7 сентября 2023 г.), подлежат постановке на утрату и переработке.
25. Предлагается внести изменения в Правила и методику разработки профессиональных стандартов с учетом интересов отраслей транспорта – в профстандарт включить одну профессию со специализациями и детализацией на микроквалификации на основе трудовых функций и профессиональных задач.

26. Провести семинар (ноябрь, 2024) представителей Национального органа по профессиональным квалификациям, отраслевых советов, отраслевых объединений по обсуждению методики разработки квалификационных требований, использованную разработчиками в исследовании.

Отраслевая аккредитация программ образования и обучения

27. Рабочая группа исследовательского проекта вышла на руководство Независимого агентства по обеспечению качества в образовании (IQAA) с предложением о проведении специализированной аккредитации программ по международно-признанным методикам профессионально-общественной аккредитации. Для ознакомления были предложены Стандарты аккредитации программ, построенных на примере стандартов Национального фонда обучения автомехаников США. Приняли к сведению, но результат аккредитации показывает, что изменений в методику аккредитации программ не введено. Необходимо утвердить на уровне отрасли, и обязать применять в ходе специализированной аккредитации разработанные Стандарты профессионально-общественной аккредитации, которые позволят поставить под реальный контроль деятельность образовательных организаций ТиПО.
28. Проведенную аккредитацию можно считать институциональной, поскольку проверке подвергались наличие лицензий на право реализации программы, наличия отчетной документации прозрачность целей программ. В большинстве формулировок отсутствует конкретика, приведены общие фразы. Сравнение нескольких отчетов показывает, что отчет составляется по одинаковой, заранее заготовленной форме. В отчетах отсутствует конкретика, позволяющая понять реальное состояние материально-технической базы и ее эффективного использования, общие фразы, относящиеся к методам и средствам оценки успеваемости не позволяют понять, какой современный метод контроля используется в данной образовательной, отсутствуют сведения об обязательном перечне практических работ и студенческом прогрессе в освоении учебного материала, в особенности – освоения обязательных практических работ. В отчете нет конкретных сведений о работе образовательной организации с наставниками на рабочих местах предприятий и сведений о том, как происходит взаимодействие инженерно-педагогических работников с наставниками, как производится проверка качества выполнения практических заданий на рабочих местах предприятий.
29. В существующей системе аккредитации образовательных программ и учебных заведений (колледжей, вузов) усилить вектор на предмет оценки уровня профессиональной подготовки в них отраслевыми экспертами, которые могли бы утверждаться на Отраслевых советах по профессиональным квалификациям.

Материалы исследовательского проекта: <https://kazlogistics.kz/ru/research/10>

Техническое задание на проект: https://kazlogistics.kz/storage/corfond/24_TZ_Profi+.pdf

Промежуточный отчет проекта: <https://skillsproof.kz/restful/v1/domain/registry/kazlogistics/documents/625198/>

Библиотека KAZLOGISTICS: <https://skillsproof.kz/ru/register/kazlogistics/docs/>

«Профессиональные квалификации» whatsapp-чат: <https://chat.whatsapp.com/LOGJasXYCKnIkbs7M98Nz>
(378 участников, 7 дней хранения информации, после входа прочитать условия в описании чата)