

ПРОТОКОЛ

обсуждения итогового отчета исследования «Анализ востребованных компетенций на транспорте, разработка возможных регламентов признания (оценки) квалификации на основе существующих профессиональных стандартов и реализация пилотных проектов повышения квалификации»

г. Астана

6 декабря 2024 г.

Присутствовали:

1. Лавриненко Ю.И., научный руководитель проекта, заместитель Председателя Президиума СТК «KAZLOGISTICS», к.э.н., почетный профессор Академии логистики и транспорта.
2. Исабеков М.У., директор корпоративного фонда «KAZLOGISTICS».
3. Титаренко Д.Н., эксперт учебного центра «Profi+».
4. Марковский А.А., руководитель учебного центра «Profi+».
5. Ибраев М.К., эксперт учебного центра «Profi+».
6. Боженов А.З., главный эксперт Национального органа по профессиональным квалификациям, эксперт-рецензент проекта.

Повестка:

1. Обсуждение итогового отчета по проекту: «Анализ востребованных компетенций на транспорте, разработка возможных регламентов признания (оценки) квалификации на основе существующих профессиональных стандартов и реализация пилотных проектов повышения квалификации», реализуемого за счет целевого финансирования Корпоративным фондом «KAZLOGISTICS».

Видеозапись обсуждения по [ссылке](#).

Выступили:

Лавриненко Ю.И. – Начнем нашу завершающую встречу в рамках исследовательского проекта. Следует сказать, что в рамках проекта наработан большой и очень полезный материал, и теперь нам надо грамотно с этим материалом распорядиться. Вспоминаю, что начинали мы со второй части: первый разговор шел вокруг методики, и понимания того, чего хотим сделать.

23 октября мы провели круглый стол с участием Вице-министра транспорта и достаточно большого количества специалистов отрасли, на котором мы получили ряд замечаний и указаний, которые учтены в тексте итогового отчёта.

В третьей части была проведена апробация оценки квалификации одной из наиболее востребованных профессий по разработанной в ходе проекта квалификационной программе. Работа проведена объемная и очень полезная. Востребованные квалификационные программы по оценке квалификации тоже достаточно объёмно.

В рамках проекта основной упор был сделан на анализ рекомендаций представителей сектора Техническая эксплуатация автотранспортных средств и выработаны рекомендации по подготовке к формированию профессиональных стандартов, стандартов аккредитации программ подготовки рабочих кадров и специалистов, рекомендации по формированию образовательных программ.

Тематический охват оказался очень приличным и вдохновляющим. Отрадно, что все разработки проводились действующим предприятием – инжиниринговым центром «Profi+», который владеет множеством апробированного материала, получившего положительные отзывы со стороны работодателей и образовательных организаций.

Еще раз подчеркну, что сложилось мнение о высоком качестве большой и полезной работы, поэтому предлагаю обменяться мнениями по итогам проекта, и выскажем предложения по тому, как нам следует действовать дальше.

Титаренко Д.Н. – Начну я, пожалуй, с самого конца, оценивая то, чего мы хотели добиться. Повторять то, что было озвучено в ходе промежуточных встреч я не буду, поэтому я решил начать с такой необходимой информации, как рекомендация другим отраслям. В ходе бесед и конференций возникло понимание того, что подробного описания, чем следует заниматься предприятиям логистического комплекса не существует, поэтому создание подробного описания – дело предстоящей работы.

Длительные поиски информации привели к очень интересному и богатому источнику информации, описывающему профессиональные требования к работникам различных профессий следующих направлений деятельности: закупки, транспортировки, складированию и хранению, дистрибуции, управления активами и обеспечения мобильности парка.

Об этой шестой составляющей логистического процесса мы говорили в ходе данного проекта – технической эксплуатации автотранспортных средств.

В представленной таблице сведены профессии работников, участвующих в реализации каждого из шести направлений деятельности. Например, специалисты по закупкам, есть подробное описание данной профессии, в которых очень чётко обозначены все рекомендации, которые необходимы для освоения этой профессии, и какие требования будут предъявляться к кандидату на вхождение в эту профессию.

Обратите внимание на охват профессий, отнесенных к направлению деятельности «Транспортировка». Здесь сосредоточены наименования профессий водителей и в каждом описании раскрываются особенности труда работников и специалистов. Я не буду перечислять все профессии, но хотелось сказать, что рекомендации, разработанные специалистами ведущих индустриально развитых стран, должны лечь в основу разрабатываемых проектов профессиональных стандартов. Рекомендую обращаться к сайту «O*NET On Line» всем специалистам, привлекаемым к созданию проектов профессиональных стандартов. Программа O*NET является основным источником профессиональной информации, содержащая достоверные данные, необходимые для понимания быстро меняющегося содержания работ. На основе этой информации следует разрабатывать приложения для содействия развитию и поддержанию квалифицированной рабочей силы.

Без сомнения, я не успел включить в таблицу все профессии, относящиеся в логистике, поэтому все дополнения и предложения надо рассматривать и, при наличии желания со стороны Министерства транспорта, продолжать работу над проектами профессиональных стандартов по всем направлениям, отнесенным к логистике.

Нам нужно двигаться вперёд, и, как сказал Юрий Иванович, проект этот на сегодняшний день подошел к логическому завершению, но продолжение должно быть поскольку все наработки, которую мы сумели сделать, должны лечь в основу следующих шагов.

Сделан первый шаг, и у нас получилось в ходе реализации данного проекта убедить руководство Министерство транспорта в том, что техническая эксплуатация автотранспортных средств является неотъемлемой частью логистического процесса, и, если мы добьемся того, что результаты наших исследований лягут в основу совершенствования работы над проектами профессиональных стандартов, инициируемых к разработке Министерством транспорта. В своей работе мы акцентировали внимание на автомобильном транспорте, но мультимодальная логистика предусматривает подключение к транспортному процессу железнодорожного, речного, морского и воздушного транспорта. И каждая сфера производственной деятельности потребует объединения усилий в создании серии профессиональных стандартов. Мы надеемся, что наши разработки заинтересуют специалистов, обеспечивающих мобильность железнодорожного транспорта, авиации, речных и морских судов, техники речных и морских портов, аэропортов, логистических складов и многих компонентов транспортной работы.

Предполагается, что отраслевой совет по профессиональным квалификациям должен создать несколько секторальных советов по каждому из направлений деятельности. Отраслевой совет призван решать глобальные проблемы, секторальные отраслевые советы должны определять пути развития и решать оперативные задачи, в число которых входит подготовка кадров и разработка серии профессиональных стандартов для каждого из многочисленных направлений профессиональной деятельности.

В итоговом отчете мы привели списки и обоснования необходимости создания серии профессиональных стандартов для сегмента «Техническая эксплуатация автотранспортных средств». Мы привели предположения, что может дать Министерству транспорта и системе образования разработка и утверждение каждого профессионального стандарта, какое влияние это окажет на подготовку квалифицированных кадров и экономическую и социальную ситуацию в стране.

Мы предложили ввести в список занятий такие виды, как помощник автомеханика и помощник автоэлектрика. Сложность профессий, связанных с обеспечением мобильности парка автотранспортных средств, не позволяет вчерашнему выпускнику приступить к самостоятельному решению производственных задач, но под руководством опытного наставника за год, два можно вырастить квалифицированного работника. Выпускники колледжей не обладают необходимыми умениями и знаниями, и это характерно не только для стран Центральной Азии, подобное положение дел наблюдается во всем мире. Не отпугнуть выпускника от профессии, дать возможность ему начать зарабатывать и увидеть перспективу профессионального роста – одна из остро стоящих социальных

задач. Мы вышли с таким предложением, но пока не знаем, как отреагирует на это Министерство транспорта.

Содержание образовательных программ должно базироваться на профессиональных стандартах, а стандарты должны учитывать то, что ожидает получить от вышестоящего руководителя исполнитель работ. Например, автомеханик вправе ожидать от мастера участка или цеха помощи в решении профессиональных задач, отнесенных к нестандартным неисправностям. Мастер – руководитель среднего звена, вправе ожидать от инженера подробных технологических карт, описаний процессов, происходящих в сложных системах управления.

Мы конечно же пытаемся войти со своими предложениями в действующую рамку квалификации, но действующие правила создания и актуализации профессиональных стандартов не способствуют развитию системы национальной рамки квалификации, отраслевых рамок квалификации. Всем нам предстоит большая и кропотливая работа с Министерством труда и социальной защиты населения по приведению в соответствие требованиям рынка труда разрабатываемых ими правил и рекомендаций.

Предлагаемые к разработке профессиональные стандарты охватывают различные направления производственной деятельности, которые связаны с обеспечением безопасности дорожного движения, электробезопасностью. Всем хорошо известна тенденция развития автомобильного транспорта – перевод всего пассажирского автотранспорта на электро тягу. Мы с Александром Александровичем в настоящее время по просьбе передовых предприятий ремонта автотранспорта, которые намерены или уже обслуживают электрические и гибридные автомобили. Однако, профессиональных стандартов нет, и, следовательно, нет образовательных программ, квалификационных программ, нет полноценного доступа к технической документации. Проблемы очень важные, поскольку обслуживание высоковольтных автомобильных систем неквалифицированными работниками сопряжен со смертельным риском. Правила создания и актуализации профессиональных стандартов не предусматривают инициативной разработки, а ожидание распоряжения Министерства транспорта о формировании рабочей группы по созданию данного профессионального стандарта может растянуться на многие годы.

Повторюсь, что задержки в создании профессиональных стандартов влекут за собой задержки в создании образовательных программ, которые, в соответствии с действующим законодательством, должны быть подвергнуты экспертному анализу, утверждению, присвоению регистрационного номера, внесению в реестр программ, одобренных к применению. На все это уходят годы, а автомобили уже на дорогах, и требуют квалифицированного обслуживания и ремонта. Уже неоднократно возникали нештатные ситуации, при которых сгорали электробусы, взрывались заправочные станции электрической энергией. Все это последствия необученности кадров.

Я уже многократно говорил вам, и снова напомню, что производители электронного оборудования признают, что современный автомобиль по насыщенности электроникой стал на порядок сложнее современного самолёта. Министерства большинства индустриально-развитых стран осознают влияние технического прогресса и выделяют колоссальные средства на приведения в соответствии квалификационных требований, программ непрерывного профессионального образования. У нас же в Казахстане, впрочем, как и в большинстве стран бывшего СССР, все ограничивается декларациями и отчетами и радужном положении дел во всех сферах экономической деятельности. Мы просто не имеем права ждать серии трагических событий, поэтому ещё и еще раз говорим о том, что в результате этого проекта мы попытались достучаться до Министерства транспорта, но должного отклика с их стороны мы не увидели. Мы убеждаем Министерство транспорта о необходимости постановки на утрату утвержденных профессиональных стандартов, но уважаемый Вице-министр транспорта в ходе круглого стола рассказывает нам, что стандарты не только разработаны, но и актуализированы, и ими следует пользоваться. Но под эти профессиональные стандарты не разработаны не одни образовательные программы, что говорит об их низком качестве. Мы приготовили пакет программ, отражающий требования разработанными нами проекта профессионального стандарта, но утвердить образовательные программы не удалось, поскольку в утвержденных вариантах профессиональных стандартов отсутствуют описания квалификационных требований к исполнителям работ, в профессиональные стандарты включены требования к руководящей категории работников. Руководители образовательных организаций не могут получить бюджетного финансирования, если программы не соответствуют требованиям профессиональных стандартов. Круг замкнулся. Подсчитаем, во что нам обходятся амбиции разработчиков утвержденных профессиональных стандартов. Образовательные организации и преподаватели были обучены и оснащены необходимой учебно-методической документацией еще в 2023 году. С нового учебного года можно было приступить к реализации современных образовательных программ, однако, бюрократические проволочки отняли год, в 2024 году нам не удалось утвердить профессиональный стандарт по описанным выше причинам. Второй год украден.

Нам сообщают, что рассмотрят предлагаемый нами вариант стандарта в рамках плановой актуализации в 2026 году. Украдены 2025 и 2026 годы. Затем начнутся проволочки с утверждением образовательных программ. Еще один 2027 год упущен. Итого, в лучшем случае образовательные организации приступят к реализации к «уже морально устаревших программ», разработанных в 2023 году, только в 2028 году. «Прогресс» очевиден!

Хочу высказать собственное мнение в отношении формирования сети центров признания квалификации и зарождающейся системы добровольной сертификации квалификации. В соответствии со статьей 24 Закона Республики Казахстан № 14-VIII ЗРК от 4 июня 2023 года «О профессиональных квалификациях», к организациям, намеренным заниматься признанием квалификации, предъявляются завышенные требования по наличию в штате квалифицированного персонала, позволяющего выполнять работы по признанию квалификации, соответствующего требованиям, установленным уполномоченным органом. Не менее жесткие требования к материально-технической базе, в частности, наличия в собственности или в оперативном управлении, или на основе договора о совместной деятельности помещений, оборудования и материальных ресурсов, необходимых для выполнения работ по признанию квалификации. Здесь же в законе указано, что создание центров признания квалификации при организациях образования не допускается. Это значит, что наличие договора о временном владении или пользовании помещением, оборудованием и материальными ресурсами могут рассматриваться, как аффилированность – оформленную юридически связь между компаниями, способными оказывать влияние на деятельность компаньона.

В законе нет четкого указания о материально-техническом обеспечении процедур практической части сертификационных испытаний, но решение об аккредитации или отказе в аккредитации принимаются Национальной палатой предпринимателей Республики Казахстан по согласованию с уполномоченным органом на основании результатов экспертизы представленных документов и обследования по месту нахождения заявителя Национальной палатой предпринимателей Республики Казахстан. Это может означать, что для сегмента технической эксплуатации автотранспортных средств могут быть предъявлены требования по необходимости привлечения к процедурам признания современной автомобильной техники, дорогостоящих средств компьютерной диагностики, расходных материалов. Договор о временном использовании материальной базы любого предприятия может быть истолкован, как аффилированность. Как следствие, центру признания квалификации придется все покупать и содержать за счет собственных средств, а это отразится на стоимости процедуры признания квалификации, которая ляжет на плечи кандидата. Непомерной стоимостью процедур мы можем, не начав создание системы добровольной сертификации квалификации, разрушить ее в самом зачатке.

Есть ли выход? Надо обратиться к опыту проведения процедур признания квалификации в индустриально-развитых странах. Пример тому – Automotive Service Excellence – Институт совершенствования автомобильного сервиса (США), который занимается сертификацией персонала, лицензированием предприятий автомобильного сервиса и курирует образовательную деятельность центров признания квалификации на территории США множество, но разработкой производственно-ориентированных тестовых заданий и их обязательной полугодичной актуализацией занимается институт NATEF - National Automotive Technicians Education Foundation – Национального фонда образования автомехаников. В настоящее время этот фонд более известен, как Фонд образования ASE, поскольку произошло юридическое слияние нескольких организаций, занимающихся родственной деятельностью.

Если дать центрам признания квалификации статус технического исполнителя процедур признаний, отказавшись от дорогостоящих процедур практической части квалификационного экзамена, а квалификационные программы и формирование набора производственно-ориентированных тестовых заданий поручить «мозговому центру», как это сделано в большинстве индустриально развитых стран, система добровольной сертификации квалификации начнет развиваться и будет эффективно работать.

На круглом столе, проведенном 23 октября этого года, прозвучали предложения о том, что часть особо сложных и опасных профессий, а также тех профессий, представители которых обеспечивают безопасные условия жизни граждан, следует вывести из списка добровольности и ввести в списки обязательности сертификации. Это предложение касается и профессии, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

В начале реализации пилотного проекта нам было поручено разработать квалификационные требования и провести демонстрацию процедур признания квалификации по одной из наиболее востребованной профессии «Техник по обслуживанию мехатроники автотранспортных средств». Мы информировали заинтересованных представителей уполномоченных органов о том, что нами разработан регламент признания квалификации, и в согласованное с кандидатами и руководством

СТК «KAZLOGISTICS» время мы организовали публичную демонстрацию процедуры теоретической и практической части квалификационного экзамена. Был представлен вариант, позволяющий сделать процедуру признания квалификации не дорогой и доступной для большей части формируемых центров признания квалификации.

Процедура демонстрационного экзамена не предусматривала оценку личностных качеств кандидатов, однако по завершении теоретической и практической части экзамена и разбора результатов, участникам была представлена методика оценки личностных качеств кандидата, включающего в себя лист наблюдений, составляемый непосредственным руководителем кандидата в ходе подготовки кандидата к квалификационным экзаменам, а также были даны пояснения о роли истории вождения кандидата, которая способна отразить черты характера, законопослушность, уважение кандидата к окружающим и толерантность в отношении лиц иного пола, иной национальности, вероисповедования, менее защищенных слоев населения. Во многих странах мира практикуется подобное условие допуска к сертификационным испытаниям, и нам, транспортникам, будет очень полезно перенять это. Позвольте на этом завершить свое выступление, и выражаю готовность отвечать на возникшие вопросы.

Лавриненко Ю.И. – Вопросов, видимо, уже нет. Дмитрий Николаевич, вы немножко грустно подводите итоги, но оно имеет место быть, к сожалению. В итоговом выступлении Вы достаточно чётко указали то направление, и мы в процессе обсуждения тоже всё время к этому приходили к этим выводам. Но вами сделаны множественные наработки, и по методике разработки профстандартов и по разработке квалификационных стандартов, и стандартов профессионально-общественно аккредитации образовательных программ колледжей и вузов, и рекомендации по формированию образовательных программ на основе профессиональных стандартов. Очень своевременно Вы обратили внимание на то, что акценты должны быть развёрнуты в сторону оценки рисков и обеспечения безопасности. Поскольку достаточно сложная техника сегодня выходит на автомобильные дороги, и обоснованность добровольного подхода к оценке квалификации работников, обеспечивающих коллективную безопасность на дорогах страны. Все эти моменты нашли отражение в разных вариантах описаний проблем, и еще раз хочу сказать, достаточно получился объёмный и серьёзный, как в практическом плане, так и в познавательном плане труд. В итоговую часть, которую вы сформировали, и в которую вошли все рекомендации, в том числе практически всё, что Вы и сейчас озвучили, и рекомендации по созданию института экспертов, и необходимость системного подхода к разработке всех профессиональных стандартов, и, в том числе, рекомендаций поставить на утрату те стандарты которые были некачественно разработаны, чтобы не терять времени и не сдерживать работу по формированию гармонизированных вариантов профессиональных стандартов. Всё это имеет место быть, и я хотел бы подчеркнуть, что была проведена полезная исследовательская работа.

Комментарии по результатам обсуждения по круглым столам, я думаю, что это нужно и полезно оставить в отчете, потому что это оживляет тот труд, который подвергается анализу, и те положения, которые анализируются, что в большей степени раскрывает необходимость тех рекомендаций, которые были сформулированы.

Я хочу сказать, что полностью согласен со всем тем, что Вы озвучили, касающиеся рекомендаций, которые мы уже пытались сформулировать ранее. Мы после нашего круглого стола подготовили письмо в Министерство транспорта на имя Калиакпарова Максата Кайыржанұлы – Вице-министра транспорта республики Казахстан, о необходимости создания координационного совета по упорядочению деятельности созданных секторальных отраслевых профессиональных Советов, но пока реакции нет.

Вот и в том числе одной из рекомендаций, чтобы это было поручено какому-то одному научно-исследовательскому институту. Министерство сейчас пытаются сформировать, и сдвинуть с места вопрос по созданию научно-исследовательского института. Если это сдвинется, то будем добиваться, чтобы этому институту и какому-то его подразделению было по поручено заниматься методикой и выстраивания логики разработки профессиональных стандартов и утверждение соответствующей методики, в том числе той, что мы с вами предложили в ходе этой работы. Вот и все вопросы, связанные с созданием системы оценки и признания квалификации, и по образовательным программам ТиПО, и высшего образования, и так далее. Палитра деятельности определена, но чем больше мы обсуждаем эту тематику, тем она всё больше раздвигается.

В этой связи хотелось бы выделить вопрос по поводу создания проектно-образовательно-технологических центров, которое вы сформулировали в основной работе, где рабочая группа сформировала 16 учебных программ профессиональных модулей, в том числе, для двух колледжей по программе автоэлектрика и автомеханика и один высший колледж по программе автоэлектроника. Это, с одной стороны, масштабное предложение, а с другой стороны напрашивается вывод, что сегодня профессиональным образованием занимаются колледжи. И получается некая, можно сказать,

размытая схема. Если бы образовательно-технологические центры создавались в регионах под определенные направления производственной деятельности, которые могли давать то профессиональное образование, которое может быть востребовано, и куда ученик может прийти и сказать, я хочу овладеть этой профессией.

Манарбек Каратаевич, как я понимаю, в регионе такую схему пытается создать, и, может быть, идею ее создания стоит сформулировать от имени Союза транспортников, или, может быть, при обсуждении было бы ещё лучше такое предложение в Правительство представить от Министерства транспорта, чтобы соответствующее поручение пошло в регион по созданию или по возрождению этой системы профессионального образования. Пусть колледжи занимаются тем, что определено велением времени, но вот эту схему начальной профессиональной подготовки можно было бы возродить с помощью регионов и с профессиональной поддержкой отраслевых министерств. Вот такие у нас намерения по продолжению и развитию работы по результатам этого исследования.

Боженев А.З. – Проведенное исследование очень масштабно, поскольку содержит детализированный анализ текущей ситуации сектора технической эксплуатации автотранспортных средств, охвачены ключевые оценки, в том числе, оценка состояния парка автотранспортных средств, и анализ образовательных программ, и рекомендации разработаны, отмечено и то, что производственники и образовательные организации сталкиваются с трудностью получения доступа к технической информации, и то, что обучение зачастую строится на основе не актуального содержания образовательных программ и наблюдается не совсем достаточная вовлечённость работодателей.

Предложена хорошая методика формирования профессиональных квалификационных требований, но есть ряд замечаний.

Если мы будем апеллировать как на результаты исследования, то надо помнить, что необходимо будет представить полную информацию о размере выборки, и обоснования репрезентативности выборки, используемой для сбора информации, какие методы и критерии отбора участников опроса были использованы и на основании чего.

Необходимо включить не только количественный, но и качественный методы исследования такие как интервью с ключевыми участниками рынка причём разработать спектр вопросов и отделить их результаты от результатов анкетирования, чтобы можно было использовать метод сравнения. И затем необходимо добавить информацию о тех методах, которые применялись для проверки надежности и валидности анкетирования. Допустим, можно вести тестирование пилотной выборки или использование коэффициентов согласованности, чтобы потом, когда вы Министерству это представляли, у вас было научное обоснование. Если отдавать результаты работы на экспертизу, могут возникнуть придирки к результатам исследований. Могут возникнуть возражения.

Если мы возьмем методическое пособие, то оно очень хорошее, я в письменном виде изложил некоторые замечания, на которые следует обратить внимание.

Первое замечание – это достаточная сложность структуры методического пособия. Этапы разработки и актуализации квалификационных требований очень детализированы, и это немного затрудняет использование методического пособия на практике. Высокие требования к составу рабочей группы, к модераторам, подробное описание функции каждого члена команды будет достаточно тяжело восприниматься, и это может усложнить формирование команды на месте.

Кроме того, предложенная методика не вполне учитывает особенности регионов Казахстана, то есть применение данной методики в тех отраслях, где уровень подготовки специалистов в области профессиональных квалификаций определяется недостаточно высоким, применение этой методике вызовет затруднения. Следует понимать, что здесь сразу начнут рассматривать, как эту методику применить в общем, а не только в этой узкой сфере производственной деятельности.

Здесь в методических рекомендациях механизм верификации результатов не совсем прописан, то есть этапы проверки достоверности информации, которые были получены в ходе анкетирования, обсуждения на семинарах, о которых в методике говорится, здесь тоже нет механизма верификации. Когда мы берём методы оценки личностных качеств, они, наоборот, недостаточно подробно описаны что снижает объективность оценки.

Если мы берём критерий оценки, используемые в квалификационной программе Техник по обслуживанию мехатроники автотранспортных средств, здесь тоже замечание есть. Описанные здесь критерии оценки теоретических и практических знаний, они не всегда привязаны к измеримым показателям, то есть, показатели должны быть измеримые, чётко измеримые, например степень точности диагностики или качество выполненного ремонта как оценить, как измерить, как оценить? Тоже тяжело. Затем перечень тем для теоретической подготовки надо немного конкретизировать, привести обоснования, насколько они актуальны для конкретной специализации.

И ещё есть вопрос – это процедура признания неформального образования она достаточно зарегулирована в самой программе, что затрудняет использование это механизма для соискателей,

которые имеют практический опыт, но не имеют некоторой теоретической подготовки. И еще одно замечание: не прописаны чёткие критерии оценки содержания портфолио и рабочих тетрадей.

Вот такие у меня возникли замечания, а так в принципе, сам итоговый отчёт и само исследование имеют очень большое значение для отрасли в целом и для национальной системы квалификации. Я думаю, это очень большая работа и, конечно, хотелось бы продолжить работу и особенно поработать именно с методикой.

Лавриненко Ю.И. – Спасибо. Я благодарен Вам за удовлетворенность проделанной нами работы и пониманием масштабов значения этой работы. Вы высказали несколько отрезвляющих замечаний, но я хочу подчеркнуть, что это всё же не нормативный документ. Это исследование, поэтому рекомендации, по большому счёту, носят рамочный характер, и если мы сумеем привлечь внимание тех органов, которые захотят это формализовать, или в какой-то отрасли или в каком-то направлении производственной деятельности, то для них открыта возможность при необходимости и усложнить, и углубить, и упростить, и так далее. Я думаю, что тот диапазон, или тот размах, который задан, он позволяет найти выход из положения в любую сторону, которую требуют региональные особенности. Поэтому спасибо коллеги, и вижу, что Манарбек Каратаевич хочет что-то добавить.

Ибраев М.К. – В первую очередь, огромное спасибо Дмитрию Николаевичу за эти три года нашей совместной работы, и, как сказал Юрий Иванович, очень познавательную информацию мы все получили определенное вдохновение. Изучая профессиональные стандарты и квалификационные программы, я представил, сколько можно ещё дополнительных рабочих мест создать! Я в основном больше ориентирован на социальный запрос.

По этим стандартам у нас специалисты по транспорту смогут потянуть лишь 3-4 уровень квалификации, в отношении сварочных работ, мы тоже очень сильно отстали. Я в колледже 5 лет работал, и знаю, что сейчас творится в мире по этим профессиям. По этому поводу хочу сказать, что у нас результат был получен хороший опыт повышения квалификации преподавателей в Караганде. Я уже говорил, и ещё раз повторяю, преподаватели остались очень довольными тем, чему их обучали Дмитрий Николаевич и Александр Александрович.

В начале курса преподаватели возмущались, что это не пойдёт, это не то, и так далее. Но где-то в середине курса произошёл передом в сознании, и сейчас они выражают желание продолжить обучение. Они признают, что мы отстали на 40-30 лет. И это отставание продолжает нарастать, что меня сейчас очень волнует. Профессиональный стандарт понятный, когда первый год Дмитрий Николаевич меня наставлял, я увидел в стандарте заботу о человеке, о возможности построения его карьеры. Мы много говорим о человеческом капитале, о построении карьеры, в этом профессиональном стандарте я увидел, как это работает, каковы перспективы их профессионального роста, какая у них в будущем оплата труда и так далее. По этому поводу я еще раз хочу сказать большое спасибо, и мне хочется, чтобы наша совместная работа и дальше продолжалась. Требования времени быстро меняются. Возможности могут быть упущены. Сейчас Центральная Азия, в частности, Узбекистан очень сильно развивается, и нам предстоит сейчас хорошо подумать, как не отстать от прогресса. Пока мы обсуждали процедуры утверждения профессионального стандарта, прошло 3 года, и продолжим рассуждать еще 5 лет. Мы все больше отстаём, а нас ориентируют на двадцать шестой год, в то время как запросы рынка труда ежеквартально меняется.

Юрию Ивановичу хочу сказать огромное спасибо за хорошие позитивные слова, что мы от вас услышали, и это тоже вдохновляет нас, и есть надежда на то, что несмотря на занятость членов правительства, надо донести до них информацию, в которой очень много новизны, с которой я раньше даже и не сталкивался, хотя думал, что многое знаю, но, оказывается, все мы очень многое не знаем, и мое личное мнение, что эту работу надо продолжить.

Что же касается образовательно-технологического центра, об этом я узнал от Дмитрия Николаевича, когда он рассказал мне, что подобные центры есть в Бельгии, Нидерландах и в Германии. Это мобильный центр, который на своей площадке объединяет работодателей и образовательные организации. Сейчас учебные центры не обучают, а просто зарабатывают деньги. Сейчас китайский инвестор в Караганду заходит. Они готовы открыть учебный центр, но они спрашивают у нас, кто будет работать, есть люди хотя бы что-то понимающие? Мы молчим! Пример, россияне открыли центр ремонта и обслуживания сложной бытовой техники, но нет специалистов, способных выполнять сложную диагностику в этом центре. Мы предлагаем заводам, пожалуйста, скажите нам, какие программы нужны, какие виды оборудования необходимы. Давайте совместно работать, поставьте нам оборудование, мы готовы 2-3 месяца обучать. Следует организовывать образовательно-технологические центры по отраслям. Например, Караганда возьмёт на себя программы подготовки по горнорудной технике, по грузовым автомобилям. Западные регионы должны открыть образовательно-технологические центры по индустрии химии, добыче нефти и газа, и так далее. Таким образом мы быстро покроем потребности рынка руда, сколько рабочих мест будет открыто. Меня это больше всего волнует, но пока наши законы поменяются, мы ещё 10 лет будем это

обсуждать. Мобильные образовательно-технологические центры, как и во всем мире, напрямую контактируют с работодателями, и только работодатели определяют, какие рабочие и специалисты им потребуются в ближайшей перспективе, какие профессиональные стандарты в этих образовательных-центрах мы должны обсуждать и принимать, и как раз Министерство труда и отраслевые министерства должны принимать необходимые законы, и тогда мы более оперативно будем работать и покрывать потребности рынка труда.

Сейчас остро стоит вопрос о необходимости создания или использования интересных, анимированных и интерактивных программ, приложений, как раз на примере этих образовательно-технологических центров молодежь должна увидеть оснащенное по последнему слову техники современное предприятие. Небольшое, я не говорю про масштабные предприятия. Здесь как раз и возникает взаимный интерес работодателей, студентов и их родителей, формируется понимание, что может дать человеку владение профессией. Эти центры должны взять на себя ответственность за проведение эффективной профориентационной работы. В образовательно-технологических центрах должны проходить апробацию новые программы, обучение преподавателей и мастеров производственного обучения. Сейчас я много работаю с акиматом и, надеюсь получить от них необходимую поддержку.

Хочу еще раз выразить огромную благодарность Юрию Ивановичу на обеспечение необходимой поддержки, Марату Улановичу большое спасибо за организацию конференций, круглых столов, своевременное информирование всех участников процесса о предстоящих шагах и другой организационной работы.

Боженев А.З. – Можно задать вопрос, как от работника Национального органа по профессиональным квалификациям? Этот вопрос к Дмитрию Николаевичу, к вам и к Александру Александровичу. Будет ли на основе итогов проведенных исследований, итогов обсуждения разработанной методике формирования квалификационных требований сделано предложение о внесении изменений в действующую редакцию Правил разработки и актуализации профессиональных стандартов? Будет ли составлено какое-то письмо, и когда примерно следует ожидать появления обращения о необходимости внесения изменений в действующие нормативные акты.

И второй вопрос. Реализация пилотных образовательных программ не предусмотрена в ближайшее время в колледжах?

Титаренко Д.Н. – Что касается реализации пилотных программ или их внедрения в колледжах, Манарбек Каратаевич об этом говорил, и готов подтвердить это, что мы подготовили преподавателей, мы обеспечили их учебно-методическими материалами, разработали рекомендации по активному использованию существующей материально-технической базы колледжей. Вместе с преподавателями мы подготовили все, вплоть до планов уроков, презентаций, сопровождающих уроки, осуществили подбор интересных сайтов, в том числе активно работающий сайт WikiHow. Мы обучили преподавателей работе с современной образовательной платформой и системой управления обучением LMS Electude. Была проделана очень большая работа по подготовке к внедрению современных образовательных программ в 2023/2024 учебном году.

С чем мы столкнулись? Директора колледжей нам заявили, нет утвержденного профессионального стандарта, и мы не можем утвердить наши программы в Некоммерческом акционерном обществе «Талап». Нам не дают возможности регистрации новых программ, поскольку мы не можем доказать руководству «Талап», что образовательные программы опираются на положения, зафиксированные в утвержденном варианте профессионального стандарта.

Я неоднократно говорил о том, что утвержденные профессиональные стандарты, не в обиду сказанное в адрес их разработчиков, формировались для инженерно-технических работников, и в них нет описания требований к квалифицированным рабочим, которых должны готовить колледжи. К большому сожалению, утвержденные стандарты нельзя назвать актуальными по описанию применяемых технологий диагностики, обслуживания и ремонта автотранспортных средств. Утвержденные стандарты не несут в себе информации, которую следует трактовать, как технического задания на подготовку рабочих кадров и специалистов для предприятий автомобильного сервиса, поэтому не могут применяться для формирования основных профессиональных образовательных программ.

По первому вопросу. Будет ли составлено какое-либо письмо-обращение к руководству Министерства труда и социальной защиты населения Республики Казахстан? Честно говоря, письмо от имени учебного центра «Профи плюс» веса иметь не будет. Конечно же, предложение о пересмотре Правил создания или актуализации профессиональных стандартов должно исходить от Отраслевого совета по профессиональным квалификациям в адрес Национального совета по профессиональным квалификациям, или от Министерства транспорта в адрес Министерства труда и социальной защиты, или на адрес Правительства Республики Казахстан.

Профессиональные стандарты стали камнем преткновения, не позволяющим двигаться вперед.

Лавриненко Ю.И. – Аскар Заипович, может быть нам следует обратиться к вам за получением каких-то рекомендаций. Я же рассказал вам, что все наши попытки обращения в Министерства транспорта не возымели успеха.

Я еще могу сказать, что мы разместим в нашей библиотеке все эти материалы, отправим в Министерство труда и социальной защиты, иным заинтересованным организациям. Я считаю целесообразным проведение совместной заседания Комитета по развитию человеческого капитала НПП «Атамекен» с приглашением представителей комитетов Министерства транспорта, пригласим представителей Министерства просвещения и Министерства науки и высшего образования.

Обратимся в Министерство транспорта по необходимости создания института. Надо проявить настойчивость о постановке на утрату неудачных вариантов утвержденных профессиональных стандартов, или на ускорения процедуры актуализации действующих вариантов профессиональных стандартов.

Мы изложили рекомендации и отправили их в Министерство транспорта. Ожидаем реакции с их стороны, и если сформируется какое-либо понимание проблем, можно будет от имени Министра или за его подписью обращаться в Правительство, что нужно разработать новые варианты нормативных документов, определяющих процедуры формирования профессиональных стандартов, центров признания квалификации, и образовательно-технологических центров, о которых говорит Манарбек Каратаевич и Дмитрий Николаевич.

Необходимо распоряжение Правительства об организации в областных центрах образовательно-технологических центров, чтобы создать первоначальную основу для технического и профессионального образования, взамен неповоротливой системы образования в колледжах. Чтобы человек мог прийти, и сказать, я имею такой-то уровень образования и подтвердить его, и я хотел бы овладеть профессией или специальностью. На базе образовательно-технологических центров можно было бы развивать систему признания квалификации. Вопрос в том, как это впишется в существующую архитектуру Министерства просвещения, и сможем ли мы убедить в необходимости аккредитации образовательно-технологических центров профильными Министерствами.

Общими усилиями мы будем формировать необходимость кардинальных изменений в системе подготовки квалифицированных кадров и двигаться в этом направлении.

Боженев А.З. – «Талап» нам сюда надо вовлечь, поскольку именно они курируют вопросы программ профессионального образования.

Титаренко Д.Н. – Можно высказать предложение по привлечению НАО «Талап» к разработке рекомендаций по кардинальному изменению в системе технического и профессионального образования.

У меня вызывает большое сомнение оказание поддержки со стороны Некоммерческого акционерного общества «Талап», которое считает себя самодостаточной организацией, способной решить все проблемы системы ТИПО.

Мы столкнулись с этим во время обсуждения программ профессиональной подготовки наставников. Работники НАО «Талап» сформировали программу и тестовые задания для подтверждения компетентности наставников, в которую уложили все знания, приобретаемые педагогами за четыре года обучения в педагогическом институте. Мы пояснили, что данная программа не принесет никакой пользы будущему наставнику, напротив, оттолкнет желающих получить звание наставника. Курс педагогики и подростковой психологии, избыточные непонятными для рабочего терминами и знаниями, которые он никогда не будет использовать в повседневной деятельности.

Педагогического минимума вполне достаточно, в программе следует акцентировать внимание на технологиях производственного обучения, и только по тому направлению производственной деятельности, которая интересует будущего наставника. Здесь необходим индивидуальный подход, и этим должны заниматься секторальные отраслевые советы по профессиональным квалификациям.

Боженев А.З. – У меня предложение к Марату Улановичу. Нарботки, которые были сделаны в ходе реализации пилотного проекта, в частности, по методике формирования квалификационных требований, начать обсуждение в экспертном совете Национального органа по профессиональным квалификациям. Например, то, что мы сможем взять из представленной методике в существующую методику, не нарушая действующего законодательства.

Исабеков М.У. – Может быть нам работать параллельно, как я понимаю, у Аскара Заиповича есть запрос на улучшение существующей методики разработки профессиональных стандартов. И если мы от лица СТК «KAZLOGISTICS» напишем письмо напрямую в Национальный орган с предложениями по методике. Не все будем охватывать, а только то, что касается методической части, чтобы они рассмотрели на экспертном совете. Это будет дополнительный шаг к отправке писем в Министерство

труда и Министерство транспорта. Мы с Дмитрием Николаевичем подготовили бы те рекомендации, которые они смогли бы взять на вооружение для улучшения методики.

Лавриненко Ю.И. – А может быть и другой вариант. Иницилируем заняться этими делами НПП Атамекен, поскольку это входит в их компетенцию.

Я считаю, что нам необходимо проведение совместного заседания, и от имени ПНН Атамекен тоже направим в соответствующий орган разработанные нами рекомендации о необходимости учесть результаты исследований, и те наработки, которые мы получили в ходе пилотного проекта. Тогда может и на экспертном совете наши рекомендации смогут во что-то воплотиться.

И я еще раз хочу вернуться к тем идеям, высказанным Манарбеком Каратаевичем. То, что касается образовательно-технологических центров для расширения участия регионов, создания основ технического и профессионального образования, с учетом региональных особенностей, можем от имени Союза транспортников Казахстана обратиться к руководителям Правительства РК.

Коллеги, я думаю, что у нас получился конструктивный разговор по широкому кругу вопросов, и хотелось бы отметить, что Дмитрий Николаевич в очередной раз, видимо, переосмыслил всю проделанную работу, и в очередной раз указал нам направление дальнейших действий в сфере транспортной логистики, с указанием перечней тех возможных профессиональных стандартов, которые надо разрабатывать. Хочу сказать, что сфера транспортной логистики пошире представленного Вами перечня, поскольку включает в себя и морские порты, и железнодорожные узлы, и аэропорты, и этот перечень можно еще углублять и расширять, но понятна идеология того, что есть разработанные методики, есть наработки, которые следует тиражировать и внедрять. Перед нами образовались задачи, которые нам предстоит решать в ходе дальнейшего сотрудничества.

По завершению проекта есть необходимость выполнить формальные процедуры по завершению работы над проектом, оформить результаты исследований. И как мы договорились, опубликуем их и разошлем их заинтересованным сторонам, и будем готовить те обращения, по которым возникла необходимость работы в этом направлении.

Всем большое спасибо за активное участие в исследовательском проекте.

Решения:

1. Одобрить и принять содержание итогового отчета. Разработчикам учесть предложения и замечания экспертов-рецензентов, и оформить итоговый отчет в соответствии с рекомендациями Корпоративного фонда «KAZLOGISTICS».
2. По результатам исследовательского проекта направить письмо в Министерство транспорта РК.
3. Инициировать обсуждение результатов исследовательского проекта на заседании Комитета по развитию человеческого капитала НПП РК «Атамекен».
4. По результатам исследования подготовить статью и опубликовать в отраслевом профессиональном журнале.