

ИТОГОВЫЙ ОТЧЕТ
исследовательской работы на тему:
**«РАЗРАБОТКА ОТРАСЛЕВЫХ СИСТЕМ РАЗВИТИЯ
КВАЛИФИКАЦИЙ АВИА-, АВТО-, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОДНОГО
ТРАНСПОРТА И ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ**
**(квалификационные требования, профессиональные стандарты,
обучение, оценка квалификаций)»**

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

Организация: Казахстанская ассоциация перевозчиков и операторов
вагонов (контейнеров)

Разработчики:

*Адамбаева Салтанат Мухиджановна - заместитель генерального
директора Казахстанской ассоциации перевозчиков и операторов вагонов
(контейнеров);*

*Исабеков Марат Уланович – директор корпоративного фонда
«KAZLOGISTICS»;*

*Стацурина Юлия Александровна - исполнительный директор по
вопросам развития человеческих ресурсов СТК «KAZLOGISTICS»;*

*Милюшихин Дмитрий Олегович - исполнительный директор
автомобильного транспорта и автомобильных дорог СТК
«KAZLOGISTICS»;*

*Сарсембаев Акжол Серикович - исполнительный директор
железнодорожного транспорта СТК «KAZLOGISTICS»;*

*Жагпаров Жаслан Базарбекович - исполнительный директор морского и
речного транспорта СТК «KAZLOGISTICS»;*

*Кулышов Сабыр Маликович - исполнительный директор по
транспортной логистике СТК «KAZLOGISTICS»;*

*Ашимбаева Ляйля Орынбасаровна - исполнительный директор
гражданской авиации СТК «KAZLOGISTICS».*

Содержание

Введение	3
1. Текущая ситуация в становлении Национальной системы квалификаций Казахстана	6
2. Методы и инструменты исследования.....	20
2.1 Инструменты ЕФО для анализа ситуации по квалификациям	23
2.2. Отраслевой опрос по профессиональным квалификациям.....	28
3. Железнодорожный транспорт	31
3.1 Описание отрасли.....	31
3.2 Отраслевая структура и профессиональные требования	32
3.3 Образование и обучение в отрасли	36
3.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов	40
3.5 Механизм профессиональных квалификаций и перечень профессий	43
3.6 Проблемные ситуации и рекомендации	44
4. Автомобильный транспорт	46
4.1 Описание отрасли.....	46
4.2 Отраслевая структура и профессиональные требования	47
4.3 Образование и обучение в отрасли	52
4.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов	58
4.5 Механизм профессиональных квалификаций и перечень профессий.....	61
4.6 Проблемные ситуации и рекомендации	62
5. Водный транспорт	64
5.1 Описание отрасли.....	64
5.2 Отраслевая структура и профессиональные требования	65
5.3 Образование и обучение в отрасли	69
5.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов	73
5.5 Механизм профессиональных квалификаций и перечень профессий.....	74
5.6 Проблемные ситуации и рекомендации	77
6. Гражданская авиация.....	79
6.1 Описание отрасли.....	79
6.2 Отраслевая структура и профессиональные требования	80
6.3 Образование и обучение в отрасли	86
6.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов	89
6.5 Механизм профессиональных квалификаций и перечень профессий.....	90
6.6 Проблемные ситуации и рекомендации	93
7. Транспортная логистика.....	95
7.1 Описание отрасли.....	95
7.2 Отраслевая структура и профессиональные требования	98
7.3 Образование и обучение в отрасли	103
7.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов	106
7.5 Механизм профессиональных квалификаций и перечень профессий.....	106
7.6 Проблемные ситуации и рекомендации	108
8. Проблемное и проектное поля систем квалификаций транспорта	109
9. Предложения по системам квалификаций на транспорте.....	113
9.1 Координация отраслевых систем квалификаций	114
9.2 Ведение реестра экспертов профессиональных квалификаций.....	116
9.3 Создание органа аккредитации образовательных программ	117
9.4 Рекомендации по разработке и применению профессиональных стандартов и рамок квалификаций на транспорте и транспортной логистике	120
Заключение	127
Список использованных источников.....	129
Приложение. Реестр экспертов по профессиональным квалификациям	131

Введение

В Республике Казахстан с 2012 года идет становление Национальной системы квалификаций (далее - НСК) – как инструмента по обеспечению соответствия образовательных услуг учебных заведений запросам работодателей по качеству и количеству трудовых ресурсов.

С 2012 года реализуются проекты по развитию НСК при поддержке Всемирного банка:

1) в 2012-2015 гг. совместно с Министерством образования и науки РК реализован проект «Модернизация технического и профессионального образования», в рамках которого разработаны концепция НСК, методические рекомендации по разработке и оформлению отраслевых рамок квалификаций и профессиональных стандартов, материалы по подтверждению и присуждению квалификации специалистов, профессиональные стандарты по приоритетным отраслям экономики.

2) с 2016 года совместно с Министерством труда и социальной защиты населения РК (далее – МТЦЗН) реализуется проект «Развитие трудовых навыков и стимулирование рабочих мест», в рамках которого предусмотрена работа по формированию основы для НСК (совершенствование профессиональных стандартов, образовательных программ и др.).¹

К настоящему моменту разработаны нормативные и методические документы НСК, которые регулируют и обеспечивают процессы сферы квалификаций на республиканском уровне. Тем не менее, до сих пор существуют трудности в становлении системы квалификации, обусловленные недостаточным уровнем вовлеченности отраслевых экспертов и специалистов производственных предприятий из-за сложностей и длительности конкурсных процедур проектов, приоритетов международных соглашений над положениями Трудового кодекса РК и пр.

Результативность и эффективность систем квалификаций для производственных предприятий максимально достигается на отраслевом уровне, т.к. цикл квалификации от (1) стандартизации требований к выполнению операций на производственных местах предприятий, (2) обучения на производстве и в стенах учебного заведения и до (3) оценки профессиональных способностей может быть замкнут (цикл) только в отдельных видах профессиональной деятельности, и, особенно, в отраслях.

Союз транспортников Казахстана с ноября 2017 г. является разработчиком профессиональных стандартов (далее - ПС) по направлению «Транспорт и логистика» в рамках проекта МТЦЗН РК «Развитие трудовых навыков и стимулирование рабочих мест».

Также члены союза являются экспертами Национальной палаты предпринимателей «Атамекен» (далее – НПП «Атамекен») по проведению рейтинга образовательных программ на установление соответствия образовательной программы требованиям профессиональных стандартов (при наличии) и/или рынка труда. Союз совместно с АО «НК КТЖ» состоит в рабочей группе Организации Сотрудничества железных дорог (ОСЖД) по вопросам профессионального обучения/подготовки в области железнодорожных

¹ <http://www.enbek.gov.kz/ru/node/337575>

перевозок. В составе рабочей группы (29 стран) разрабатываются общие требования и компетенции к работникам железнодорожного транспорта.

В отраслях авиа-, авто-, железнодорожного, водного транспорта и транспортной логистики функционируют учебные заведения (высшего и технического и профессионального образования), учебные центры и центры (сертификации) оценки квалификации специалистов, деятельность которых обеспечивается республиканским государственным или существующим коммерческим заказом, а, в отдельных случаях, договорными отношениями с предприятиями. Ключевым показателем в этом выступает «количество востребованных специалистов» и «количество выпускников», который не отражает реального качественного запроса предприятий на квалифицированные трудовые ресурсы. Указанный показатель обслуживает сферу образования в части её финансирования.

Отраслевая система квалификации предназначена обеспечивать и самообеспечивать производства квалифицированными работниками с помощью учебных заведений с опорой на механизмы Национальной системы квалификаций.

Актуальность исследования определена тем, что улучшения в сфере профессиональных квалификаций, связанные с созданием Национальной системы квалификаций в Казахстане, могут быть реализованы только на отраслевом уровне, т.к. границей жизненного цикла профессиональной квалификации являются рамки отраслевого направления, сектора. Это обстоятельство и предопределило необходимость проведения исследования по разработке отраслевых систем развития квалификаций авиа-, авто-, железнодорожного, водного транспорта и транспортной логистики (квалификационные требования, профессиональные стандарты, обучение, оценка квалификаций).

Для запуска систем квалификаций в авиа-, авто-, железнодорожном, водном транспорте и транспортной логистике требуются анализ текущей ситуации в области квалификаций (наличие и актуальность отраслевых справочников профессий, должностей, степень стандартизации квалификационных требований, актуальность и содержательность образовательных услуг, охват оценки квалификаций специалистов в отрасли, её статус и др.) и разработка моделей, механизмов работы систем квалификаций в указанных пяти отраслях.

Цель данной работы: Разработка моделей, механизмов работы систем квалификаций в авиа-, авто-, железнодорожном, водном транспорте и транспортной логистике.

Задачи:

1) Анализ областей квалификации в 5-ти отраслях, составление отраслевых справочников профессий и должностей.

2) Разработка рекомендаций для использования разработанных отраслевых рамок квалификаций и профстандартов, составление перечня рекомендуемых для разработки профессиональных стандартов.

3) Анализ актуальности и содержательности образовательных услуг (вузы, колледжи, учебные центры, дуальное обучение, обучение на рабочем месте).

4) Составление перечня квалификаций (профессий, должностей) для проведения оценки квалификации.

5) Анализ существующей оценки квалификации по 5-ти отраслям, разработка рекомендаций по улучшению деятельности центров сертификации.

6) Формирование реестра экспертов по квалификациям в авиа-, авто-, железнодорожном, водном транспорте и транспортной логистике.

7) Анализ работы и взаимодействия структур по квалификациям (национальный, отраслевые, координационные советы) при отраслевых министерствах и других учреждениях.

8) Разработка рекомендаций по взаимодействию советов по квалификациям с отраслевыми объединениями отраслей транспорта.

9) Разработка моделей, механизмов работы систем квалификаций в авиа-, авто-, железнодорожном, водном транспорте и логистике.

1. Текущая ситуация в становлении Национальной системы квалификаций Казахстана

Система квалификации Казахстана, как связующее звено между сферой образования и рынком труда, может быть эффективной, если будут созданы механизмы доступа все большего количества людей к квалификациям, возможности выбора и получения ими квалификаций, наиболее соответствующих их целям и удовлетворяющих потребностям общества и рынка труда, возможности развития карьеры, а также обучения в течение всей жизни (рисунок 1).

Экспертно-аналитические структуры отраслевых министерств фактически не участвуют в разработке и обновлении НРК, ОРК и методических рекомендаций по их разработке.

Ассоциации работодателей, отдельные предприятия, вузы, колледжи инициативно участвуют в разработке проектов ПС и отдельных карточек профессий. Отдельные колледжи актуализируют свои программы на основе карточек профессий, совместно разработанных с работодателями.

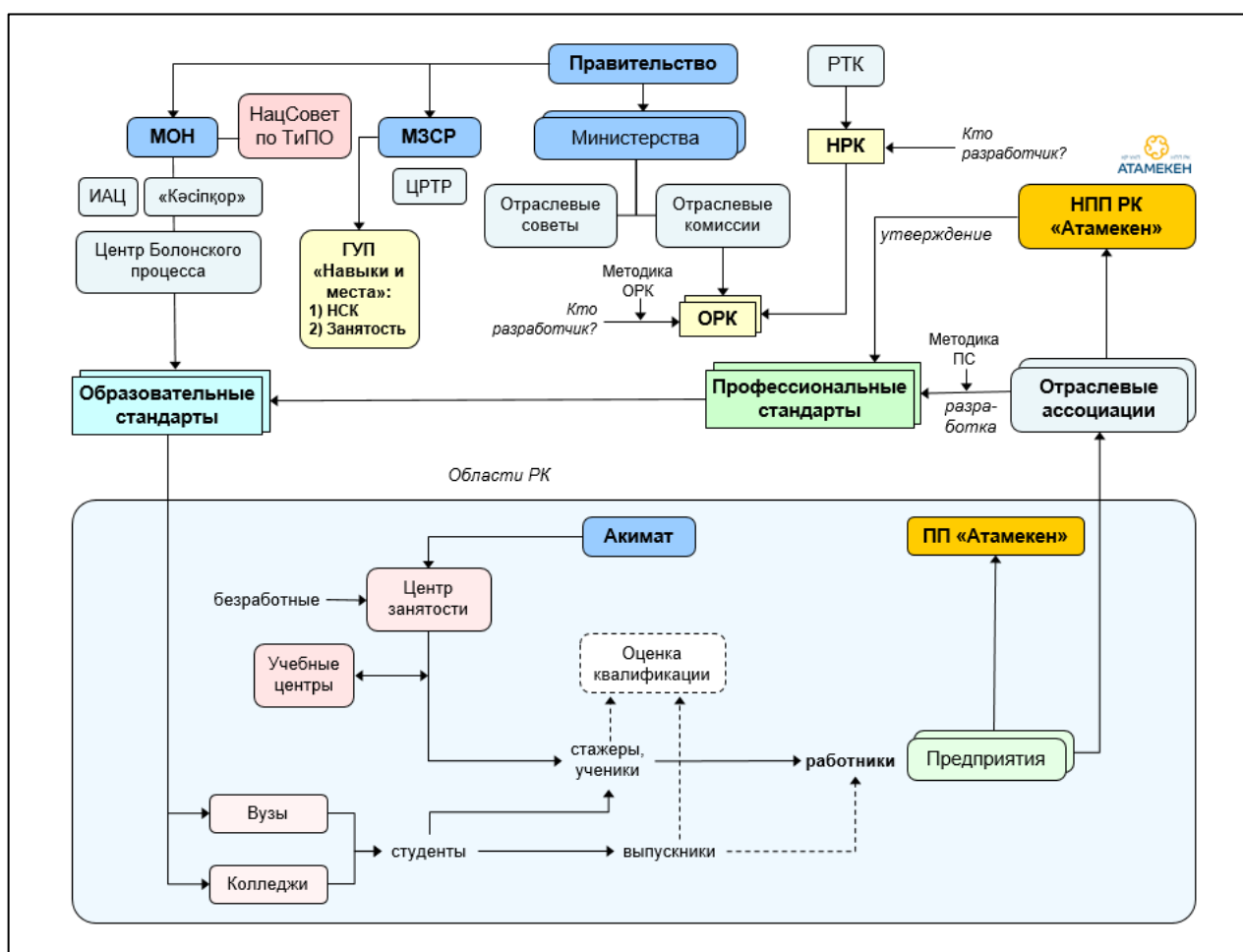


Рисунок 1 – Участники структуры квалификаций Казахстана

При обновлении НРК в 2016 году произошло её расширение за счет включения на 1 уровень НРК ступени образования – начальное среднее, работников, имеющих образование 4 класса (рисунок 2). В дескрипторах НРК уменьшен перекоп усиленных управленческих компетенций в сторону экспертных.

342). Соотношение управленческих и исполнительских (рабочих) квалификаций – 1:24, т.е. 297 должностей КС на более 7 тыс. рабочих профессий ЕТКС.

Основные квалификации рабочих профессий сосредоточены в ЕТКС (более 7 тыс.), поэтому на рисунке 4 составлено соотнесение разделов ЕТКС и НРК. Для определения уровня НРК рабочей профессии по содержанию работ (без использования ступеней образования) необходимо использовать содержание разделов ЕТКС – «Характеристики работ (функции, операции, действия)», «Должен знать».

На основе существующей структуры взаимодействия участников НСК определяется модель отраслевой системы квалификаций как базовый компонент НСК. Ключевым элементом НСК выступают профессиональные квалификации. Границы жизненного цикла профессиональной квалификации задаются отраслями и областями деятельности. Следовательно, исходным звеном запуска и становления НСК являются отраслевые структуры профессиональных квалификаций, которые обеспечены и поддерживаются республиканскими институтами и механизмами НСК.

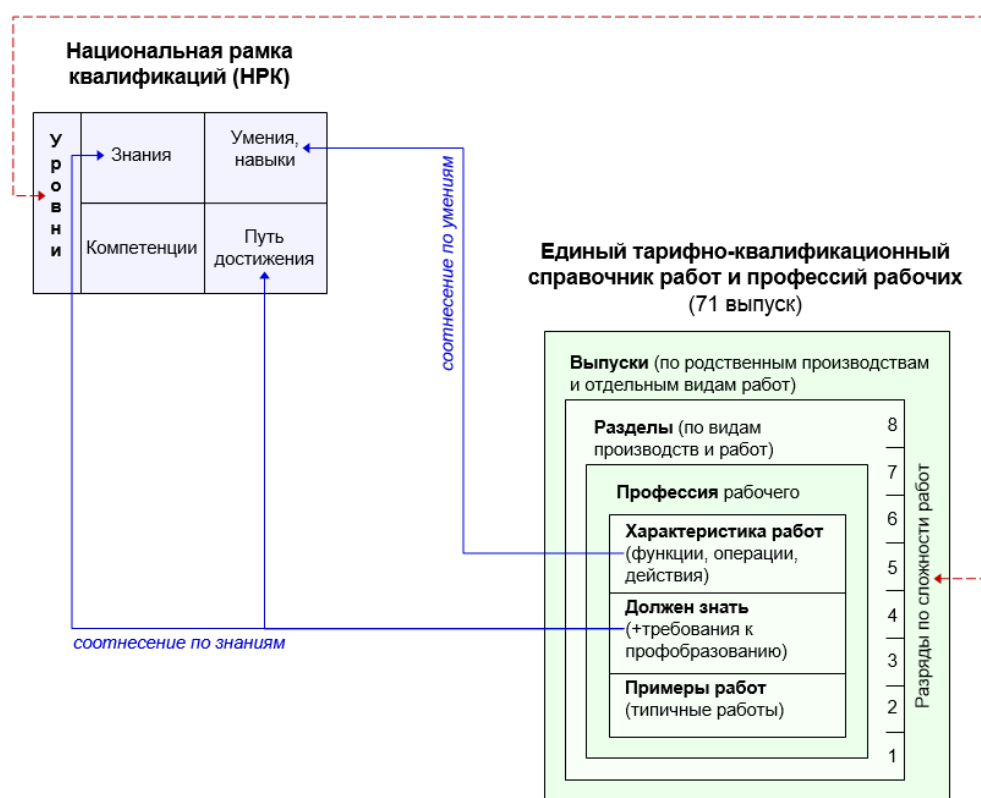


Рисунок 4 – Соотнесение требований ЕТКС и НРК Казахстана

Началом становления Национальной системы квалификаций (НСК) в Казахстане является внесение изменений в Трудовой кодекс РК (февраль, 2012) и принятие Национальной рамки квалификаций (НРК) в сентябре 2012 г. НРК совместима с Европейской рамкой квалификаций по восьми уровням в масштабах страны и базируется на результатах обучения. Руководством страны была поставлена конкретная задача о необходимости придать импульс всей работе по созданию НСК, которая, по сути, является «дорожной картой», профессиональным лифтом для каждой профессии.

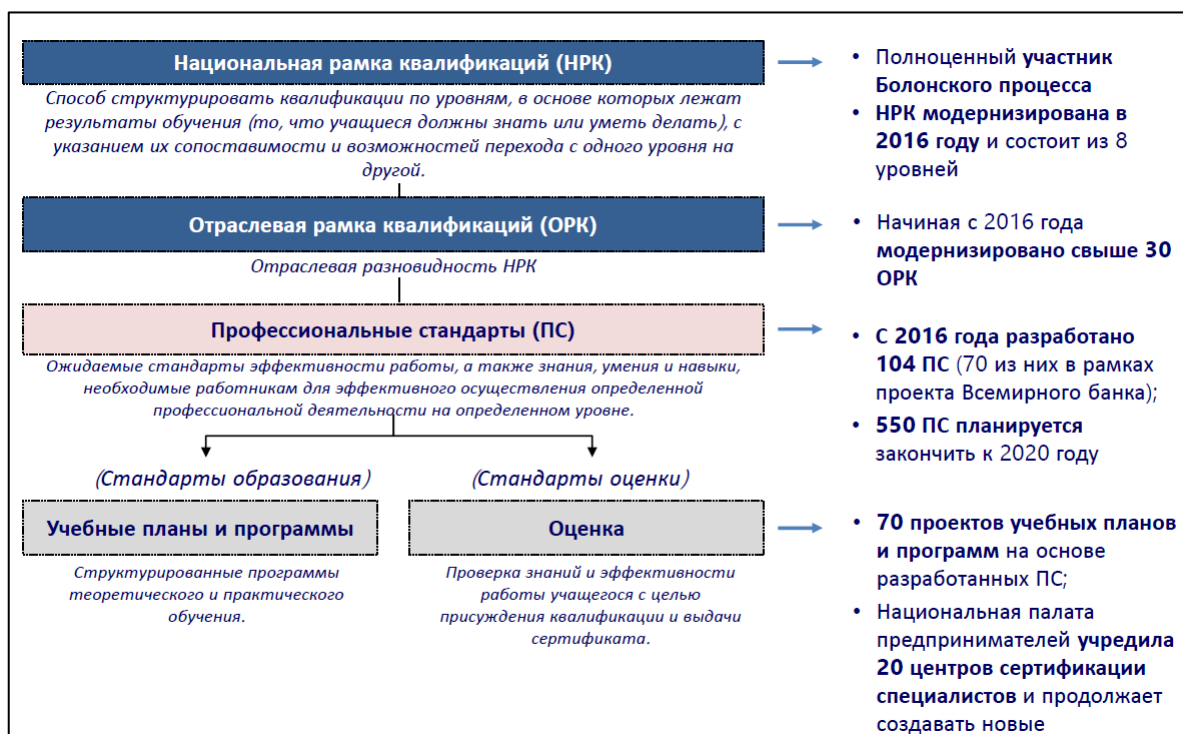
Научно-методическим обеспечением становления НСК с сентября 2012 г. стал проект «Модернизация ТиПО» по соглашению о займе между Правительством РК и Всемирным банком в рамках компонента 1 «Профессиональные стандарты и оценка ТиПО». В июне 2013 г. Правительством Казахстана был принят План поэтапной разработки национальной системы квалификаций до 2015 г.

Формирование нормативной основы и основных мероприятий происходило по следующим этапам:

2012	2013	2014	2015
1. Совместный приказ МОН, МТСЗН (уровень 1-4 НРК). 2. ПП РК 30.03.11, № 298 - Нацсовет по ТиПО (МОН, 1-4 НРК). 3. МОН- проект МТиПО (2012-2015 гг., займ ВБ) 147 ПС. 4. ТК РК изменения от 17.02.12, вкл. глава 10 - НСК (ст.138,138-6); 5. Приказ МТСЗН 24.09.12, № 374-ө-м Об утверждении структуры и Правил разработки ПС.	1. ПП РК 18.06.13, № 616 План разработки НСК (проект ЗРК О профквалификациях). 2. Приказы госорганов по разработке ПС (ст.138-5 ТК РК). 3. Методика разработки ПС. 4. Правила исп. средств на разработку 176 ПС (188,2 млн. тг)	1. ТК РК ст.-138-138-6 (НРК, ОРК, ПС, Оценка). Утверждение ПС МЗСР РК. 2. МОН-проект МТиПО (2012-2015, займ ВБ) 147 ОП. 3. Координационный совет по развитию НСК при МЗСР РК (приказ № 478-ө-м от 15.10.14). 4. Методика разработки ПС. 5. Правила исп. средств на разработку 244 ПС (256,2 млн. тг)	1. Приказ МТСЗН 24.09.12, № 374-ө-м (утратил силу приказом МЗСР РК от 15.12.15 № 971). 2. Приказ МЗСР РК от 28.12.15 г. № 1035 (МЮ РК 31.12. 15 г. № 12739) - Об утверждении Правил разработки, введения, замены и пересмотра ПС. 3. Правила исп. средств на разработку 38 ПС (69,1 млн. тг)
2016	2017	2018	2019
1. ТК РК – ст.117- НСК (НРК, ОРК, ПС), утверждение ПС НПП. 2. Приказ МЗСР РК от 28.12.15 г.№ 1035 Об утверждении Правил разработки, введения, замены и пересмотра ПС. 3. МТСЗН РК проект «Навыки и рабочие места» (2016-2020)	1. МВК при зам. Премьер-Министра РК (10.10.17 г. № 144-р) О развитии Программы продуктивной занятости и НСК. 2. Разработан НКЗ. 3. Разработка 70 ПС.	1. НКЗ введен с 01.01.18; 2. Методические рекомендации по разработке ПС (утвержден МТСЗН РК). 3. Методические рекомендации по разработке ОРК (проект). 4. Утверждение 70 ПС.	1. Разработка 480 ПС и 38 ОРК. 2. Использование утвержденных ПС.

По результатам оценки специалистов, которые проводили мониторинг процесса повышения качества специалистов посредством внедрения профессиональных стандартов в Казахстане в рамках проекта ОЭСР «Повышение региональной конкурентоспособности в Казахстане» указаны следующие трудности (рисунки 5, 6):

- Возможная нехватка ресурсов для разработки и утверждения ПС;
- Отсутствуют целесообразные меры по привлечению к работе субъектов частного сектора (работодателей) в случае отсутствия или слабости отраслевых объединений;
- Кадровые прогнозы не используются в процессе разработки ПС;
- Центр развития трудовых ресурсов МТСЗН РК не осуществляет долгосрочный анализ;
- Количество и уровень экспертов не соответствуют текущим потребностям;
- Отсутствует официальный механизм практического воплощения ПС в образовательные программы и стандарты.



Источники: анализ, проведенный ОЭСР; UNESCO+UNEVOC, TVETipediaGlossary; CEDEFOP

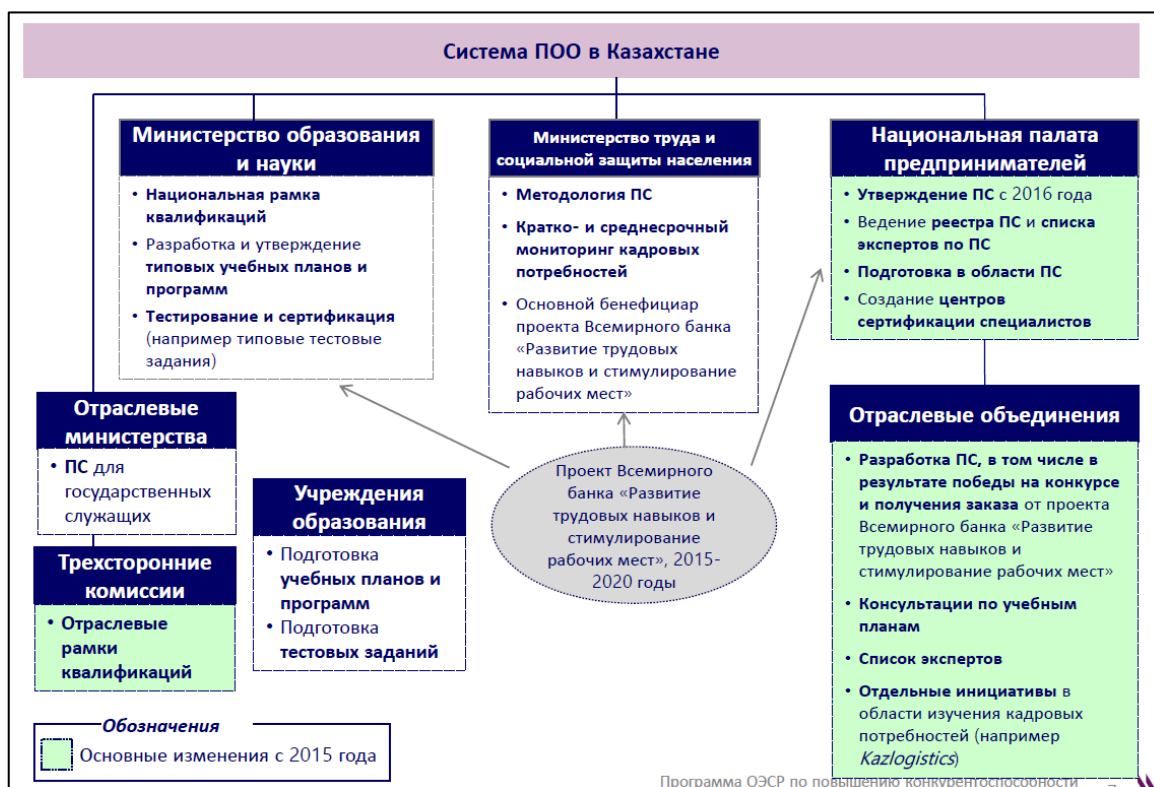
Рисунок 5 – Место и роль профессиональных стандартов в Казахстане

- Учреждения образования в настоящее время не используют ПС при разработке учебных планов и программ;
- В ряде учебных планов, разработанных в рамках текущего проекта Всемирного банка, не удалось интегрировать ПС по причине поставленных проектом сроков;
- Отсутствует четкий механизм установления связей между оценкой учащихся и ПС;
- Недавно созданные центры сертификации специалистов, по всей видимости, не опираются в своей работе на ПС;
- В настоящее время мониторинг связей между ПС, учебными планами и оценкой не ведется;
- Сохраняется низкий уровень осведомленности о ПС, и прежде всего об их преимуществах, в частном секторе и системе образования.

Основным результатом периода становления НСК (2013-2015 гг.) является пересмотр и актуализация существующих классификаторов и справочников профессий, должностей, занятий и специальностей, проводимые министерствами труда и образования.

Предполагалось, что отраслевые министерства актуализируют списки профессий, определяют профессиональные области внутри отрасли, и будут учитывать стратегические цели отраслей при составлении ОРК.

Отраслевая рамка квалификаций (далее – ОРК) классифицирует в отрасли требования к квалификации специалиста в зависимости от сложности выполняемых работ и характера используемых компетенций, а также играет важную роль в тарификации работ, аттестации, построении траектории карьерного роста персонала.



Источник: исследования ОЭСР, 2018

Рисунок 6 – Система подготовки профессиональных кадров в Казахстане

Требования ОРК описываются с точки зрения достижения практических результатов - за основу берутся формулировки требований НРК. Эти формулировки уточняются по каждому квалификационному уровню ОРК приведенными требованиями отрасли.

Действующими ОРК на текущий момент являются 23 рамки в следующих отраслях:

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Сельское хозяйство; 2. Горно-металлургическая промышленность; 3. Геология; 4. Нефтегазовая отрасль; 5. Машиностроение; 6. Деревообрабатывающая промышленность; 7. Легкая промышленность; 8. Химическое производство; 9. Строительная индустрия; 10. Электроэнергетика; 11. Охрана окружающей среды; | <ol style="list-style-type: none"> 12. Дорожное строительство; 13. Строительство и ЖКХ; 14. Торговля; 15. Автомобильный транспорт; 16. Железнодорожный транспорт; 17. Водный транспорт; 18. Гражданская авиация; 19. Космическая деятельность; 20. Гостиничное хозяйство; 21. Туризм; 22. Информационно-коммуникационные технологии; 23. Финансово-экономическая деятельность. |
|--|--|

Первая ОРК в сфере транспорта и коммуникаций была утверждена Приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29 июля 2013 года № 576 (таблица 1). Как видно из названия документа, ОРК охватывала не только железнодорожный, но и другие виды транспорта. Документ содержал восемь квалификационных уровней, что соответствовало действовавшей на тот момент Национальной рамке квалификаций, утвержденной совместным приказом

Министра образования и науки РК от 28 сентября 2012 года № 444 и исполняющего обязанности Министра труда и социальной защиты населения РК от 24 сентября 2012 года № 373-п-м «Об утверждении Национальной рамки квалификаций». К областям профессиональной деятельности отрасли согласно ОРК 2013 года были отнесены:

- подготовка транспортной инфраструктуры, парка транспортных машин и оборудования;
- предоставление услуг по перевозке грузов и пассажиров;
- содержание и ремонт транспортной инфраструктуры, обновление парка машин и оборудования.

Для каждой области профессиональной деятельности в разрезе уровней квалификации в ОРК 2013 года были разработаны свои требования к способностям, навыкам, знаниям работников.

Приказ №576 утратил силу в соответствии с Приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 14.03.2014 г. № 188. Этим же документом была утверждена новая ОРК в сфере транспорта и коммуникаций.

В ОРК 2014 года, также как в документе 2013 года, были выделены 3 области профессиональной деятельности. Корректировке подверглась только 1-ая область, она была дополнена производством транспортных средств.

Для каждой области были конкретизированы виды экономической деятельности с указанием кодов Общего классификатора видов экономической деятельности (далее – ОКЭД). Для каждой области профессиональной деятельности в разрезе уровней квалификации в ОРК 2014 г. были разработаны свои требования к личностным и профессиональным компетенциям, к умениям и навыкам, к знаниям. Приказ №188 утратил силу в соответствии с Приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 28.05.2015 г. № 629.

Таблица 1. Отраслевые рамки квалификаций в сфере транспорта 2016-17 гг.

№	Отраслевые рамки квалификаций	Протокол отраслевой 3-х стор. комиссии по соопартнерству	Советы по подготовке кадров при ГО (№ и дата приказа)
1	ОРК «Автомобильный транспорт» (перевозка, техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств; 2) организация технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств; 3) организация перевозочного процесса; 4) обеспечение безопасности	от 02.11.2016 г. № 1	Приказ МИР РК от 16.06.2015 г. № 688 «О создании отраслевых советов МИР РК в сфере железнодорожного, водного и автомобильного транспорта»
2	ОРК «Железнодорожный транспорт» (подготовка железнодорожной инфраструктуры, парка машин и оборудования; предоставление услуг по перевозке грузов и пассажиров; содержание и ремонт железнодорожной инфраструктуры,	от 29.11.2016 г. № 5	Приказ МИР РК от 16.06.2015 г. № 688 «О создании отраслевых советов МИР РК в сфере железнодорожного, водного и автомобильного транспорта»

	обновление парка машин и оборудования).		
3	ОРК «Водный транспорт» (морской и прибрежный пассажирский транспорт; морской и прибрежный грузовой транспорт; речной пассажирский транспорт; речной грузовой транспорт)	от 30.01.2017 г. № 3	Приказ МИР РК от 16.06.2015 г. № 688 «О создании отраслевых советов МИР РК в сфере железнодорожного, водного и автомобильного транспорта»
4	ОРК «Гражданская авиация» (деятельность эксплуатантов; деятельность аэропортов; деятельность аэронавигационных служб)	от 31.01.2017 г. № 2	Приказ МИР РК от 16.06.2015 г. № 688 «О создании отраслевых советов МИР РК в сфере железнодорожного, водного и автомобильного транспорта»

В рамках проекта «Развитие трудовых навыков и стимулирование рабочих мест» планируется (2018-2019 гг.) разработка 38 ОРК по 16 отраслевым направлениям:

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Нефтегазовая промышленность (3) 2. Энергетика (1) 3. Горнорудная и металлургическая промышленность (3) 4. Агропромышленный комплекс (1) 5. Пищевая промышленность (1) 6. Финансовый сектор (1) 7. Машиностроение и металлообработка (2) 8. Обрабатывающая промышленность (4) 9. Строительство и ЖКХ (3) | <ol style="list-style-type: none"> 10. Логистика и перевозки (5) 11. Торговля (1) 12. Развитие малого и среднего бизнеса (2) 13. Туристская отрасль (2) 14. Фармацевтическая, медицинская промышленность и медицин. услуги (1) 15. Социальная сфера и социальное партнерство (4) 16. ИКТ, образования и инноваций (4) |
|--|--|

Разработанные и утратившие силу профессиональные стандарты.

В Казахстане с начала формирования НСК (2012-2015 гг.) разработаны 452 профстандарта с охватом всех приоритетных отраслей экономики, а также - 1686 профессий рабочих, 369 должностей служащих (всего – 2055), из них 3 ед. за счет собственных средств, 449 ед. за счет выделенных средств из Республиканского бюджета и Всемирного Банка (рисунок 7).

В 2013 году разработано 147 ПС (МОН за счет Всемирного Банка) с уровнями квалификаций с 1 по 4 (базирующихся на первых 4-х уровнях компетенций НРК). В 2013 году – 176 ПС (14 госорганами за счет республиканского бюджета). В 2014 году – 88 ПС (7 госорганами за счет РБ). В 2015 году – 38 ПС (6 госорганами за счет РБ).

В 2016 году с принятием нового Трудового кодекса РК и передачей функции по разработке и утверждению ПС ассоциациям работодателей и НПП РК «Атамекен» все утвержденные профстандарты **были поставлены на утрату**.

В результате заказ на вовлечение работодателей, отраслевых объединений не был реализован. Масштабы результатов проекта были редуцированы, а необходимость в разработанных профстандартах была сведена лишь к основе для разработки учебных программ ТиПО в рамках проекта.

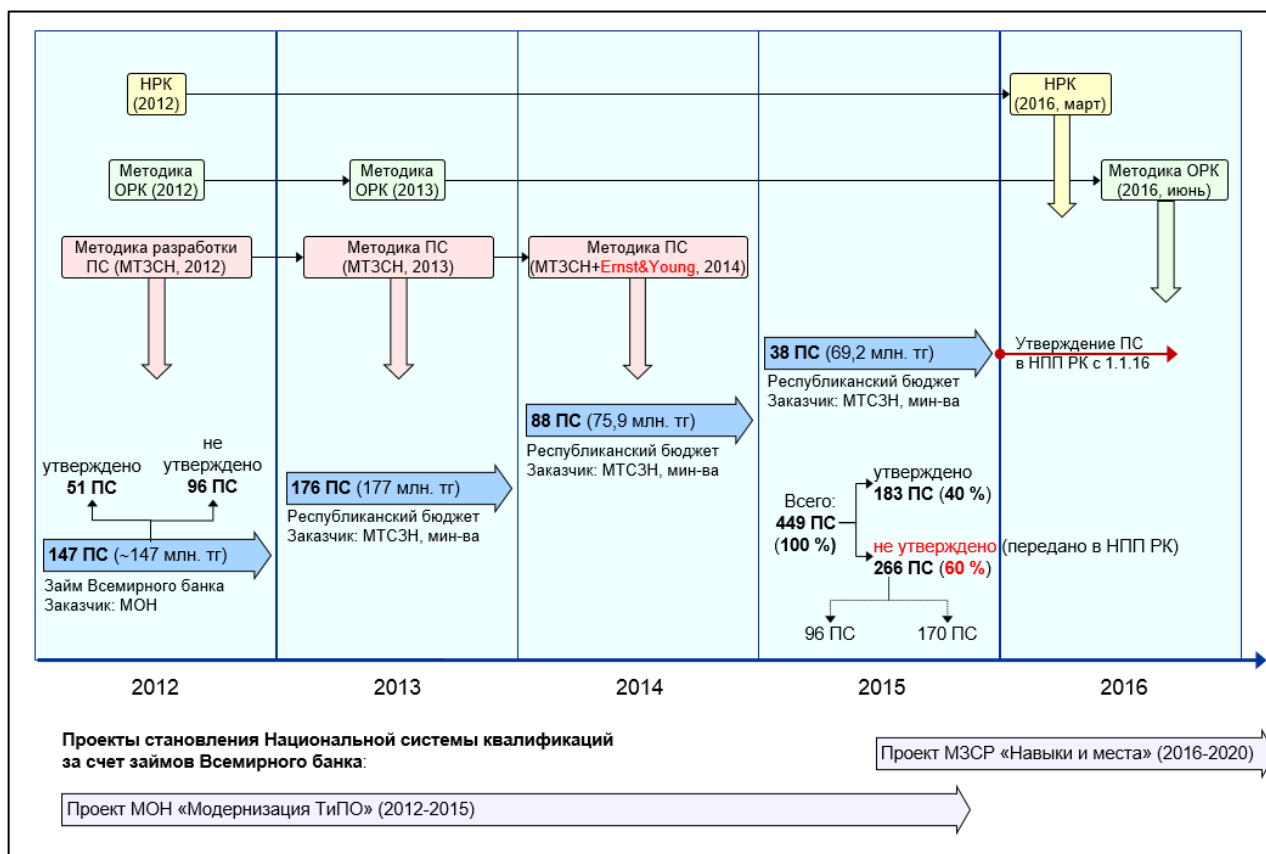


Рисунок 7 – Этапы становления НСК Казахстана 2012-2016 гг.

В 2016 году (вне работ Проекта Всемирного банка) госорганами и бизнесом из 449 ПС пересмотрено и утверждено 38 ПС (с охватом около 200 профессий), из них на государственном уровне 8 ПС и НПП РК «Атамекен» – 30 ПС. На сентябрь 2018 г. пересмотрено и утверждено 37 профстандартов из 449.

В проекте «Развитие трудовых навыков и стимулирование рабочих мест» в 2017-2018 годах разрабатывается 70 профстандартов по следующим отраслям:

- | | |
|--|--|
| 1. Пищевая промышленность (3) | 8. Цифровые технологии (6) |
| 2. Транспорт и логистика (9) | 9. Сфера услуг (7) |
| 3. Соц.-трудовая сфера и образование (1) | 10. Легкая промышленность (3) |
| 4. Сельское хозяйство (15) | 11. Здравоохранение (3) |
| 5. Горно-металлургический и горнопромышленный комплекс (3) | 12. Производство химикатов для пром. (3) |
| 6. Геологоразведка (1) | 13. Электрооборудование (4) |
| 7. Нефтегазовый комплекс (3) | 14. Строительство (5) |
| | 15. Металлообр. и машиностроение (4) |

В настоящее время разработка ПС осуществляется в соответствии с новыми Методическими рекомендациями по разработке и оформлению профессиональных стандартов (МТСЗН РК 26.03.2018 г.) на основе существующих отраслевых рамок квалификаций, разработанных отраслевыми министерствами (например, для сферы транспорта и логистики – Министерство инвестиций и развития РК).

ПС разрабатываются в качестве основы для оценки, аттестации, сертификации и подтверждения квалификации, подготовки и переподготовки кадров и предназначены для использования широким кругом пользователей (работниками, работодателями, организациями образования, организациями/органами, осуществляющими деятельность по сертификации и присвоению

квалификации, центрами занятости населения и государственными органами). ПС разрабатывается на профессиональную подгруппу (вид трудовой деятельности) и состоит из карточки/карточек профессий.

На первом этапе разработки ПС определяется группа экспертов-разработчиков, затем наименование ПС с перечнем карточек профессий, входящих в него. При разработке инициативного ПС карточка профессии может быть одной.

В настоящий момент отсутствует реестр экспертов при НПП РК «Атамекен». Разработчику необходимо получить экспертное заключение (рецензию) на разработанный ПС от эксперта из данного реестра, но таковой отсутствует. Это приводит к **формальному получению экспертных заключений**.

В период 2018-2019 гг. планируется разработка 480 профстандартов и 38 ОРК по следующим 16-ти направлениям (ПС/ОРК):

- | | |
|---|--|
| 1. Агропромышленный комплекс (13/1) | 10. Социальная сфера и социальное партнерство (50/4) |
| 2. Горнорудная и металлургическая промышленность (38/3) | 11. Строительство и ЖКХ (38/3) |
| 3. ИКТ (50/4) | 12. Торговля (13/1) |
| 4. Логистика и перевозки (63/5) | 13. Туристская отрасль (25/2) |
| 5. Машиностр. и металлообаб. (25/2) | 14. Фармацевтическая, медиц. промышл. и медиц. услуги (13/1) |
| 6. Нефтегазовая промышленность (38/3) | 15. Финансы (13/1) |
| 7. Обрабатыв. промышленность (50/4) | 16. Энергетика (13/1) |
| 8. Пищевая промышленность (13/1) | |
| 9. Развитие МСБ (25/2) | |

В 2015 г. стоимость на разработку профстандартов была увеличена на 900 тыс. тенге относительно 2014 г., т.е. с 1 млн. тенге до 1,9 млн. тенге. Увеличение стоимости было обосновано дополнительной оплатой экспертизы проектов профстандартов. **Фактически повышение стоимости разработки профстандартов не повлияло на уровень качества профстандартов.**

НСК обеспечивает условия для создания отраслевых систем квалификаций, что упорядочивает вопросы профессиональных квалификаций - какие профессии и какой уровень специалистов должен быть в отрасли. Профессии и профквалификации "живут" в отдельной отрасли. НСК обеспечивает связку и совмещение между отраслевыми системами квалификаций и их (ОСК) со сферой образования (рисунок 8). В НСК уже есть формальные наработки, но они заработают только в отраслях.

Работодатель спокойно воспринимает и видит плюсы технического регулирования и стандартизации, но пока "не увидел" вместе с НПП РК «Атамекен» выгоду от профессиональной стандартизации, потому что работают в "пожарном", краткосрочном формате. Как только появляется заказ и взгляд на долгосрочную перспективу, это же сопровождается заказом на профессиональные требования. Такая же ситуация на большинстве предприятий - "ситуация упущенной выгоды" от неиспользования инструментов НСК и ОСК.

Преимущества связаны с технологизацией процесса отбора, оценки, поддержки, сопровождения и использования профессионализма сотрудников предприятий с учетом фактических передовых требований на уровне отрасли. У управленцев предприятий появляется технологическая карта - инструмент

управления профессионализмом сотрудников и возможность иметь отраслевую карту профессионализма.

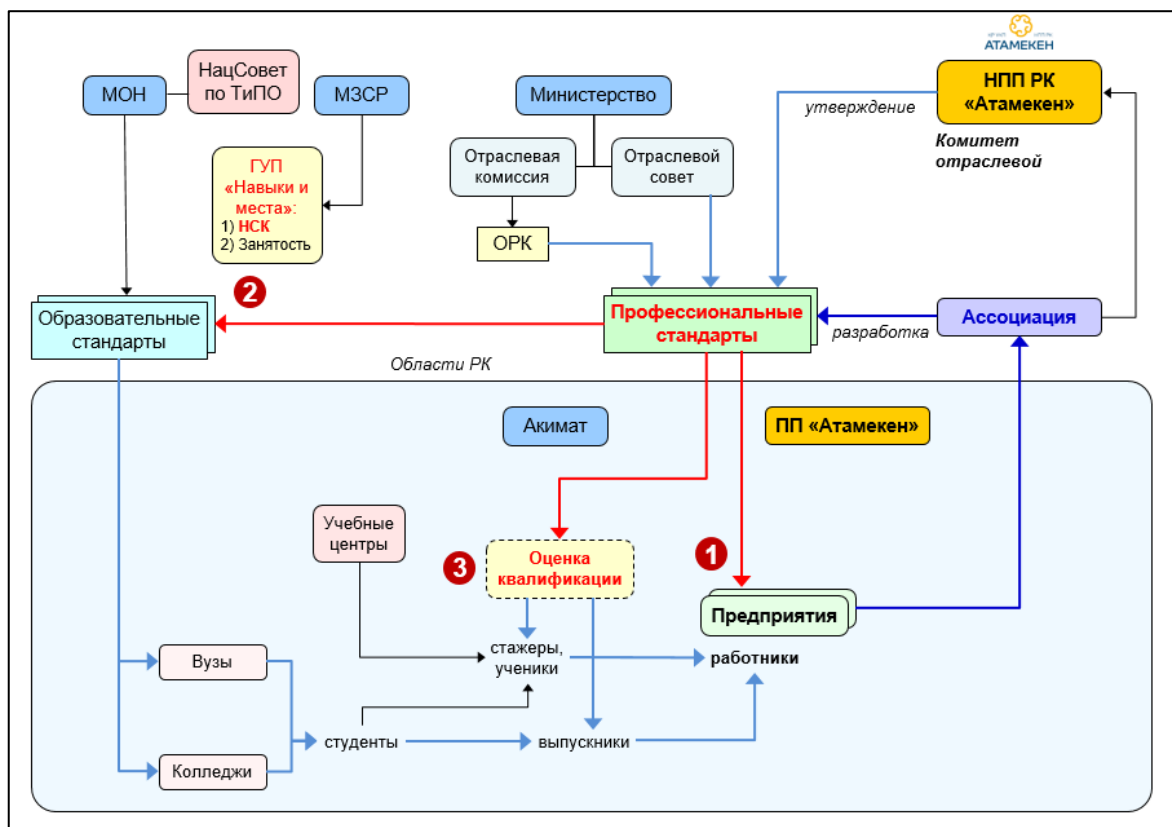


Рисунок 8 – Модель отраслевой системы квалификаций

В отраслевой системе квалификаций стандартизация профессиональных требований направлена на:

- 1) обобщение и расширение должностных обязанностей специалистов и работников по установленным уровням квалификаций (НРК, ОРК);
- 2) улучшение и обновление учебного содержания планов и программ;
- 3) оценку имеющихся у специалистов, работников и выпускников учебных заведений умений и знаний относительно требуемых в профессиональных и квалификационных стандартах.

Для построения отраслевой модели профессиональных квалификаций в сфере транспорта требуется ответить на следующие вопросы:

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Транспорт – это одна отрасль или комплекс отраслей? 2. Сколько должно быть ОРК в сфере транспорта? 3. Кто должен и готов разрабатывать ОРК на транспорте? 4. Как пользоваться разработанными ОРК на транспорте? 5. Кто должен и готов разрабатывать ПС на транспорте? 6. Кто должен и готов проводить оценку компетенций специалистов на транспорте? 7. Почему разработанные ПС не используются? | <ol style="list-style-type: none"> 8. Как должны быть апробированы и использованы разработанные ПС? 9. Как составить в сфере транспорта отраслевой перечень профессий, занятий? 10. Как организовать последовательное и целостное становление отраслевых систем квалификаций на транспорте? 11. Как организовать оценку квалификации специалистов на транспорте с использованием профстандартов? 12. Как актуализировать учебные программы специальностей транспорта с использованием профстандартов? |
|---|--|

Залогом успешного становления систем квалификаций в сфере транспорта выступает международная Организация Сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Союз транспортников Казахстана совместно с АО «НК КТЖ» состоит в рабочей группе ОСЖД по вопросам профессионального обучения, подготовки в области железнодорожных перевозок. В составе рабочей группы (29 стран) разрабатываются общие требования и компетенции к работникам железнодорожного транспорта. Проводятся совещания согласно годовому плану, на которых разрабатывается документация по нормам железнодорожного права, которая становится единой среди стран-участниц ОСЖД. В дальнейшем есть необходимость обучения и сертификации работников по единым стандартам.

По мнению ОСЖД, образовательная подготовка, установление требований к уровню образования и подготовки персонала, условиям их обучения и получения документов о подготовке относятся к сфере деятельности национальных органов управления и в некоторых случаях – региональных межправительственных организаций, в которых имеются межправительственные соглашения, содержащие такие требования.

Национальная система высшего образования в Республике Казахстан выстроена на основе Болонского Соглашения (Совместное заявление европейских министров образования, г. Болонья, 19 июня 1999 года). Для Болонской структуры квалификаций важны так называемые Дублинские дескрипторы (квалификации/результаты обучения). Они предназначены для трех циклов (уровней) высшего образования. Данные дескрипторы заложены как основа в общую (национальную) систему квалификации и на них также выстроена система аккредитации организаций образования.

Согласно законодательству Республики Казахстан под аккредитацией организаций образования понимают процедуру признания аккредитационным органом соответствия образовательных услуг установленным стандартам (регламентам) аккредитации с целью предоставления объективной информации об их качестве и подтверждения наличия эффективных механизмов его повышения.

В Республике Казахстан система аккредитации регламентируется Приказом Министра образования и науки РК от 1 ноября 2016 года № 629 «Об утверждении Правил признания аккредитационных органов, в том числе зарубежных, и формирования реестра признанных аккредитационных органов, аккредитованных организаций образования и образовательных программ». Данные правила определяют требования и порядок признания аккредитационных органов, в том числе зарубежных, осуществляющих аккредитацию организаций образования и образовательных программ на территории Республики Казахстан и формирования реестров признанных аккредитационных органов, аккредитованных организаций образования и образовательных программ.

В настоящий момент, в Казахстане действуют следующие аккредитационные органы:

1) Некоммерческое учреждение «Независимое агентство аккредитации и рейтинга» (НААР);

- 2) Негосударственное учреждение «Независимое казахстанское агентство по обеспечению качества в образовании» (НКАОКО);
- 3) Фонд международной аккредитации программ в области бизнес-администрирования (FIBAA);
- 4) Агентство по аккредитации образовательных программ в области инженерии, информатики, естественных наук и математики (ASIIN);
- 5) Объединение юридических лиц «Казахстанская Ассоциация инженерного образования» (KAZSEE);
- 6) Независимое агентство по аккредитации и экспертизе качества образования (ARQA);
- 7) Фонд улучшения качества и аккредитации в области высшего музыкального образования (MusiQue);
- 8) Некоммерческое учреждение «Евразийский Центр аккредитации и обеспечения качества образования и здравоохранения».

Ознакомившись с данным перечнем, мы видим, что проверкой соответствия/оценивания качества организации образования аккредитационным органом на соответствие заявленному статусу и установленным стандартам аккредитационного органа, занимаются не профильные организации, где были бы специалисты конкретной отрасли, а эксперты многопрофильного направления «универсалы». Мы считаем, что в транспортной отрасли, в частности, **это не допустимо**. Учитывая специфику транспортной отрасли, считаем необходимым участие в работе данного направления только специалистов транспортной отрасли, профессионалов своего дела.

Союз транспортников Казахстана считает необходимым **создание аккредитационного органа, являющегося полноправным членом международных европейских сетей по обеспечению качества образования**, признанных на территории Республики Казахстан уполномоченным органом для проведения институциональной и специализированной аккредитации организаций образования и образовательных программ транспортной отрасли.

Учитывая важность и необходимость вопроса оценки квалификации работников транспортной сферы, решением Президиума Союза транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» от 2.02.2017 на базе Союза «KAZLOGISTICS» создан Центр сертификации для проведения оценки специалистов транспортной отрасли. Центр зарегистрирован в Реестре центров НПП РК «Атамекен». По итогам 2017 года Центром было сертифицировано 1400 человек, за отчетный период 2018 года 1591 человек.

Проведя анализ текущей ситуации по становлению НСК на национальном и отраслевом уровнях, можно сделать следующие выводы:

1. Отсутствует единая координация процессов становления Национальной системы квалификации РК, последовательность реализации и детальный анализ выполненных проектов. Как результат, трудности и проблемы НСК воспроизводятся в отраслевой системе квалификаций.

2. Существующий механизм финансирования и разработки профстандартов не обеспечивает становления профессионального сообщества экспертов системы квалификаций в отраслях.

3. Непоследовательная активизация разработки ОРК и профстандартов «сверху» (без регулярного экспертно-аналитического сопровождения, без организации приемлемых условий для согласования документов) сдерживает движение «снизу» процесса становления НСК – участие предприятий, объединений работодателей, специалистов отраслей (работников), что прямо отражается на качестве содержания ОРК и профстандартов.

4. При составлении ОРК используются в полном объеме уровни и содержание требований НРК с минимальным внесением особенностей, связанных с отраслью. В результате большая часть ОРК представляют собой формальные документы.

5. Не определен способ отнесения к уровням квалификации профессий или трудовых функций. Квалификационные уровни по профессии условно соотносятся с разрядами и уровнем образования, а должны определяться на основе соответствия трудовых функций, умений, знаний по уровням ОРК.

6. Отсутствуют специалисты, имеющие умения, опыт разработки профстандартов и ОРК, экспертизы проектов профстандартов, составления заказа на разработку профстандартов и контроль за их использованием.

7. Отсутствует координатор и его ответственность за полный жизненный цикл профстандарта от заказа на него, разработки до его использования и обновления или утраты.

8. Предприятия не только не хотят заниматься вопросами НСК, но и не представляют список действующих профессий (за исключением крупных предприятий).

9. Отсутствуют актуальные ОРК. Ранее ОРК разрабатывались МИР РК, но в них учтены только 10% всех профессий.

10. В связи с передачей функции по разработке профстандартов и ОРК работодателям, у отраслевых министерств отсутствуют закрепленные на законодательном уровне нормы по участию в этих процессах.

11. В МИР РК существуют отраслевые комиссии, но они создавались только для рассмотрения и утверждения ОРК, отсутствуют полномочия по рассмотрению и утверждению профстандартов. Составы отраслевых комиссий не пересматривались, так как в некоторых из них существуют лица, которые уже не работают по данному направлению.

12. Отсутствует заинтересованность и вовлеченность предприятий, понимание в полезности применения профстандартов, в т.ч. ассоциаций работодателей и НПП РК «Атамекен».

13. Специалисты кадровых служб предприятий не знают, что такое профстандарты и не ориентируются по разработанным профстандартам.

2. Методы и инструменты исследования

В исследовательской работе использованы следующие методы и инструменты:

1) функциональный анализ для структурирования отраслей от верхнего уровня до видов деятельности в отрасли – границ профессиональных стандартов;

2) пирамида квалификаций для оценки наличия, представленности в отрасли и совмещения блоков профессиональной стандартизации – стандартов профессиональных требований, стандартов к обучению, оценочных стандартов;

3) инструменты (карты) Европейского фонда образования для анализа сфер квалификаций;

4) опросные анкеты с помощью google-формы;

5) визуализация основных содержаний в виде блок-схем.

Метод функционального анализа предполагает составление профессиональной карты отрасли с целью определения её профессиональной структуры. Проводится анализ соответствующих профессий для определения основных функций и связанной трудовой деятельности, осуществляемых в рамках той или иной профессии. Устанавливаются критерии и параметры выполнения той или иной трудовой деятельности.

При использовании функционального подхода выделяются и логически упорядочиваются функции отрасли, областей профессиональной деятельности и видов деятельности (рисунок 9, 10).

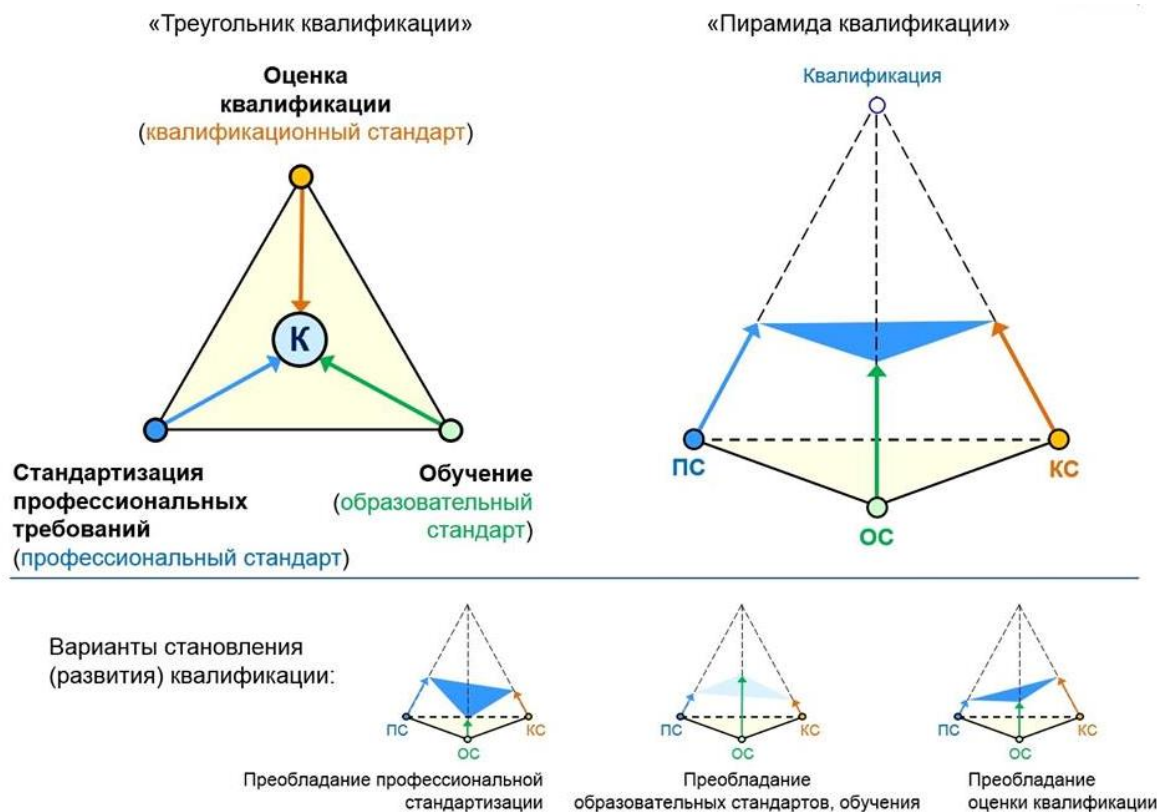
Отрасль – часть системы профессиональной деятельности, предприятия и организации которой объединены общей целью создания продукции одного типа. В отрасли выделяется основная и подготовительно-заключительные функции, в соответствии с которыми определяются области профессиональной деятельности.

Область профессиональной деятельности – предметно и функционально локализованная часть системы деятельности, которой присущи основная и соответствующие подготовительно-заключительные функции.

Вид деятельности – конкретная часть области профессиональной деятельности, предполагающая реализацию основной и соответствующих подготовительно-заключительных функций. Каждый вид деятельности имеет присущие ему предметы и средства труда. Основная функция вида деятельности отличается значимостью, целостностью, завершенностью, относительной автономностью. Функции вида деятельности определяют требования к задачам по их реализации и соответствующим компетенциям работников.

Профессия – статус позиции в системе деятельности, название которой определяется основной функцией области профессиональной деятельности или конкретного вида деятельности, предметами и средствами труда, а также квалификационным уровнем.

Должность – функциональное место в реальной системе деятельности, административной иерархии, название которого определяется совокупностью устанавливаемых типовых задач, прав и обязанностей.



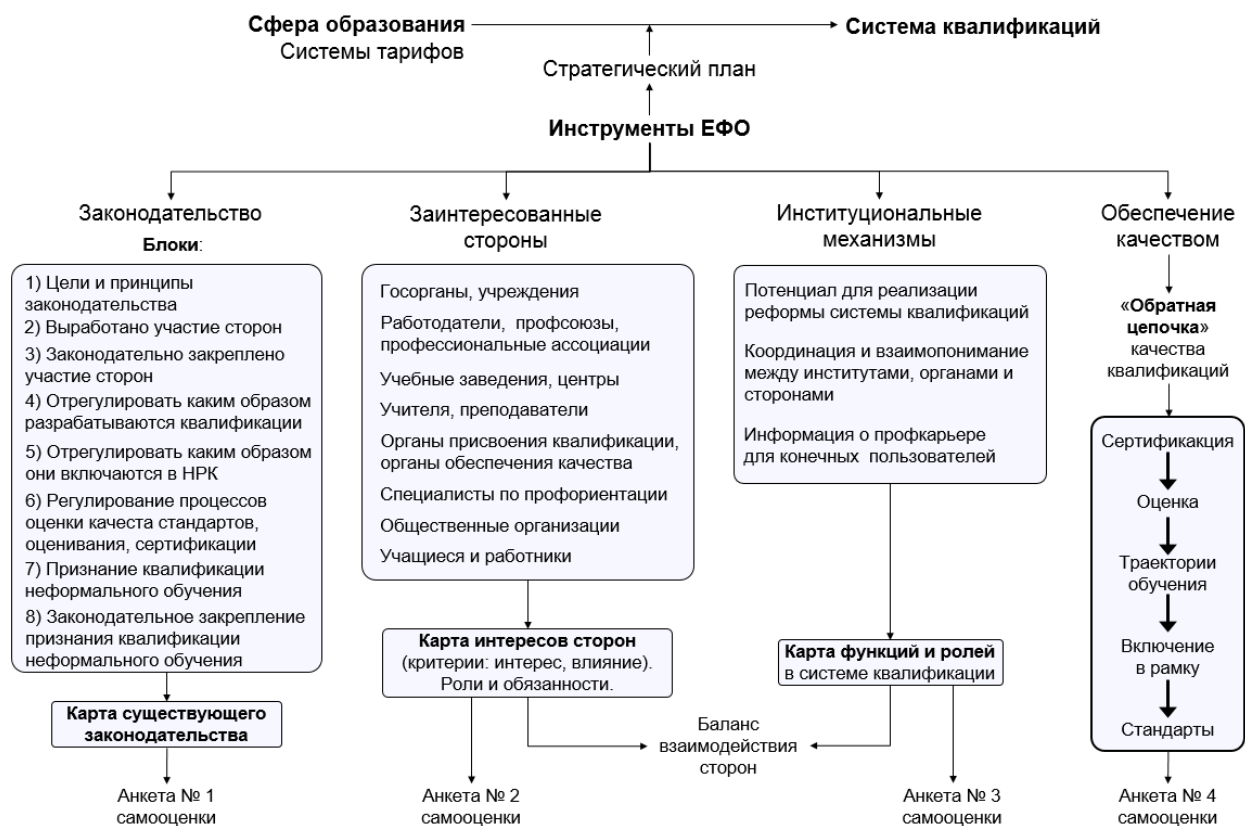
Источник: <http://kazlogistics.kz/ru/professionalnye-kvalifikatsii-na-transporte/>

Рисунок 11 – «Треугольник» и «пирамида» квалификации

Пирамидальная конструкция дает возможность оценивать «перекосы» по отдельным основаниям и моделировать путь равномерного становления квалификации через «подтягивание» или «сдерживание» необходимых сторон пирамиды – профстандарты, обучение или оценку. Пирамида обозначает граничные варианты состояний квалификации и «подсказывает» ответы на необходимые вопросы, в т.ч. «С чего начать усиление или создание квалификации в текущих условиях?».

Инструменты (карты) Европейского Фонда образования созданы на основе анализа и обобщения опыта как страны-члены и страны-партнеры Европейского Союза организуют свои системы для того, чтобы создавать более эффективные квалификации, и как они проводят реструктуризацию и реформирование. совершенствовать систему квалификации (рисунок 12).

Инструментарий включает в себя набор анкет для самооценки, для того чтобы помочь лицам, разрабатывающим стратегии и специалистам-практикам учитывать текущую ситуацию, и сравнивать свои планы и стратегии с тем, что определено ЕФО, как необходимые компоненты в организации системы квалификации. Вопросы для самооценки разделяются на вопросы для отражения, и вопросы для осуществления действий.



Источник: www.etf.europa.eu

Рисунок 12 – Карта инструментов ЕФО

Данный инструментарий построен таким образом, чтобы привести к пониманию того, как управление (в том числе законодательство, участие заинтересованных сторон, учреждений и механизмов обеспечения качества) приведет к созданию более актуальных и более качественных квалификаций.

2.1 Инструменты ЕФО для анализа ситуации по квалификациям

По результатам использования вопросов и инструментов (карт) Европейского Фонда Образования (ЕФО) представлена версия текущего состояния сферы квалификаций Казахстана и отрасли транспорта в следующих сводных таблицах:

- 1) Карта существующего законодательства;
- 2) Карта интересов сторон (критерии: интерес, влияние). Роли и обязанности;
- 3) Карта функций и ролей;
- 4) «Обратная цепочка» качества квалификаций.

Инструмент № 1. Ключевые части законодательства и НПА.

Интенсивность цвета прямоугольников и баллы в них от 1 до 3 указывают на степень регламентации в НПА (по вертикали) указанных частей систем квалификаций (по горизонтали).

Вопросы, вытекающие из инструмента № 1:

- 1) Необходимо разработать один закон о профессиональных квалификациях (или Национальной системе квалификаций Казахстана) или достаточно внести изменения в существующие законы?

- 2) Какой уровень охвата и детализации требований к сфере квалификаций страны в Трудовом кодексе?
- 3) Являются ли рамки квалификаций и профстандарты объектами технического регулирования? Какие к ним требования должны быть определены в законе о техрегулировании, законе о стандартизации?
- 4) В каком законе должны быть указаны принципы, требования к оценке и присуждению квалификаций?
- 5) Как соотносятся требования профстандартов и требования стандарта ИСО 17024 об оценке и подтверждению квалификации?
- 6) Каким документом регламентируется разработка и обновление НРК?
- 7) Какие законы обеспечивают признание квалификаций (образовательных и профессиональных)?
- 8) Как преодолеваются трудности согласования терминологии в НПА по квалификациям?

Части регул. \ НПА	Трудов. кодекс	Об образовании	О техрегулировании	Об аккредитации	О НПП РК	О транспорте	О ж-д транспорте	Об исп. воздушн. простр.	О внутр. водн. трансп.	О торгов. морепл.	Об автом. трансп.
Цели и принципы	1										
Институциональные механизмы	1	1									
Участие заинтересованных сторон	1										
Разработки квалификаций	1	1			1			1	1	1	
НРК	2										
Обеспечения качества квалификаций		1									
Признания неформальн. и спонтанного обучения											
Признания квалификаций		3	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Выводы

1. Сфера квалификаций регулируется в основном законом РК «Об образовании» и Трудовым кодексом РК, остальные законы частично затрагивают отдельные компоненты сферы квалификаций.
2. В законах по видам транспорта указан балл 1 в разработке квалификаций из-за указанных полномочий об утверждении квалификационных требований, но без указания кто и как разрабатывает эти требования.
3. Признание квалификаций в законах по видам транспорта существует в виде аттестации сотрудников и специалистов.

Инструмент № 2. Карта заинтересованных сторон в Казахстане:

ВЛИЯНИЕ	Высокий	Правительство Национальный совет ТиПО (МОН) Министерства отраслевые Отраслевые советы при минист. Ассоциации работодателей Проект «Навыки и места» займ ВБ Отраслевые комитеты при НПП ИАЦ при министерствах	Минтруд МОН НПП РК «Атамекен»
	Низкий	Предприятия Профессиональные сообщества Профсоюзы Колледжи Учебные центры	СТК "KAZLOGISTICS" Вузы Региональные палата предприн. Центры сертификации специал. Международные организации
		Низкий	Высокий
УРОВЕНЬ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТИ			

Вопросы, вытекающие из инструмента № 2:

- 1) Как повысить заинтересованность сторон, имеющих высокое влияние, но низкий интерес (левый верхний квадрант)?
- 2) Как повысить потенциал влияния сторон, имеющих низкий уровень влияние, но высокий интерес (правый нижний квадрант)?
- 3) Какими факторами, создается подлинная заинтересованность сторон, а именно, предприятий и их ассоциаций в области квалификаций?
- 4) Можно ли разделить роли, координацию НСК между Минтрудом и МОН: содержание НРК за МОН, а организация работ и применения НРК за Минтрудом?
- 5) Как повысить интерес отраслевых советом и комитетов - органов, которые периодически работают?
- 6) В каком объединении – отраслевая ассоциация (объединение предприятий), либо профессиональное сообщество (объединение специалистов по отдельным профессиям), оперативно и по полноте создается и обновляется квалификация? Кто ключевой субъект сферы квалификаций?

Выводы

Степень и возможности влияния отдельных организаций по вопросам квалификаций не поддержано уровнем их заинтересованности. И, наоборот, заинтересованные стороны не имеют возможностей и необходимого уровня влияния на ситуацию в системе квалификаций. Наличие только трех основных участников в правом верхнем квадранте характеризует ситуацию данного этапа как сосредоточенность на республиканском уровне, без достаточного вовлечения отраслевых и региональных участников систем квалификаций.

Инструмент № 3. Функции и участники сферы квалификаций:

ФУНКЦИИ \ УЧАСТНИКИ	МТСЗН	МОН	НПП	Мин-ва (другие)	Ассо- циации
Разработка моделей стандартов и квалификаций		●	○		○
Разработка моделей учебных программ		●			
Разработка процедур оценки и сертификации		●	●		●
Разработка процедур для признания результатов неформального и спонтанного обучения		○	○		○
Разработка систем признания результатов обучения		○	○		
Разработка и обновление стандартов и квалификаций			○		○
Регистрация квалификаций в национальном реестре	●				
Разработка и обновление учебных программ		●			
Оценка и сертификация результатов обучения		○	○		○
Признание результатов обучения		●			
Координация и пересмотр системы	○	○	○		
Коммуникация, рекомендации по вопросам карьеры и профессиональная ориентация		○	○		
Обеспечение качества и регулирование вопросов качества	○	○	○		

Вопросы, вытекающие из инструмента № 3:

- 1) Как обеспечить необходимую и достаточную реализацию функций и ролей отдельными участниками? Примеры.
- 2) Как усилить сторону разработки профессиональных квалификаций?
- 3) Как создавать типологию профессиональных квалификаций?
- 4) Кем, в первую очередь, должны быть реализованы сквозные функции и роли (последние три)?
- 5) Через какие ключевые функции, роли и мероприятия можно вносить существенный вклад в создание сферы квалификации, когда в стране отсутствует национальный орган по квалификациям?
- 6) Содействует ли улучшению сферы квалификаций разделение профессий на регулируемые и нерегулируемые?
- 7) Какие распространенные, доступные формы повышения потенциала, компетенций сотрудников организаций-участников для реализации функций и ролей в сфере квалификаций?
- 8) Часто функции по квалификациям относят к специалистам по управлению персоналом. Чем отличаются функции специалиста по управлению персоналом и специалиста по квалификациям?

Выводы

Многие функции не закреплены за ключевыми субъектами системы квалификаций, по выделенным (кружками) функциям задействовано в основном МОН РК. При том, что большая часть отмеченных функций только закреплены, но не реализуются (незакрашенные кружки) МОН РК. Деятельность отраслевых министерств фактически отсутствует в становлении отраслевых систем квалификаций. За исключением номинального участия в вопросах квалификаций отраслевых министерств по организации отраслевых советов по ТиПО и отраслевых комиссий.

Инструмент № 4. Обратная цепочка качества квалификаций:

КРИТЕРИИ «ЦЕПОЧКА» (обратная) качества квалификаций	Цель и план	Реализация	Оценка	Обратная связь и изменения
Сертификация ↓	☒	☐	☐	☐
Оценивание ↓	☐	☐	☐	☐
Траектории обучения ↓	☒	☒	☐	☐
Включение квалификаций в рамку ↓	☐	☐	☐	☐
Стандарты, обосновывающие квалификации	☐	☒	☐	☐

Вопросы, вытекающие из инструмента № 4:

- 1) Необходим ли отдельный орган, контролирующий качество разработанных профстандартов, либо достаточно контроля профессиональных сообществ рынка труда?
- 2) Как оценить качество рамки квалификаций?
- 3) Каков путь формирования (признания) частичных квалификаций, как начального шага качества полной квалификации?
- 4) Как оценивать качество траекторий неформального обучения?
- 5) Как оценивать качество профессиональных и квалификационных стандартов?
- 6) Есть ли необходимость обращать на качество реализации этапов цепочки, если эти этапы только начали реализовываться?
- 7) Как на начальном этапе разработке квалификации (профстандарта) закладывать качество квалификации?
- 8) Могут ли обучающие центры проводить качественную оценку предлагаемой квалификации, нарушая принцип независимости обучения от оценивания?

Выводы

В жизненном цикле квалификаций (цепочке качества квалификаций) только по трем этапам присутствует целеполагание, планирование и реализация. Оценка и улучшение (обратная связь, изменения) в настоящий период не рассматриваются и не используются в обеспечении качества квалификаций, за исключением учебного процесса в учебных заведениях. Вопросы, составленные на основе матриц инструментов ЕФО, охватывают уровни от предприятий, отраслей до республиканского. На основе указанных вопросов можно составить профиль отраслевой системы квалификаций как всей сферы транспорта, так и отдельных отраслей водного, воздушного, железнодорожного, автомобильного транспорта и транспортной логистики.

2.2. Отраслевой опрос по профессиональным квалификациям

Союз транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS" в рамках анализа отраслевых профессиональных квалификаций сферы транспорта провел следующий опрос по следующим вопросам:

- 1) об актуальности профессиональных требований;
- 2) о использовании профессиональных стандартов;
- 3) о трудностях трудоустройства выпускников;
- 4) об оценке, сертификации, аттестации умений;
- 5) об экспертном совете по профессиональным квалификациям.

Получены ответы 51 респондента.



Большее количество респондентов представлено по отраслям транспорта и логистики – 34 ответа.



Актуальность профессиональных требований к специалистам зафиксированы в должностных инструкциях (1), профстандартах (2), ЕТКС (3).



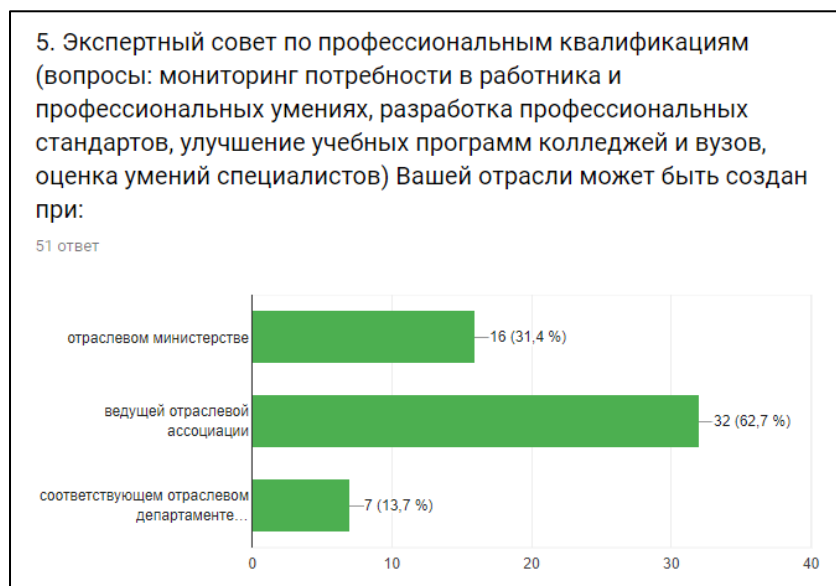
Респонденты считают, что профстандарты будут использоваться для оценки умений (сертификации) специалистов и вновь принятых на работу (1), обновления должностных инструкций (2), улучшения учебных программ колледжей и вузов (3).



Основными трудностями выпускников при трудоустройстве по мнению респондентов являются устаревшие программы обучения (1), недостаточный профессионализм преподавателей (2), завышенные / нечеткие требования работодателей (3).



Оценка умений по результатам опроса проводится для определения имеющихся и признания освоенных умений и знаний (1), управления карьерой специалистов (2), повышения, снижения тарифного разряда оплаты труда (3).



Создание и функционирование отраслевых экспертных советов по профессиональным советам респонденты относят к ведущим отраслевым ассоциациям (1), отраслевым министерствам (2), отраслевом департаменте НПП РК «Атамекен» (3).

Выводы

Результаты опроса свидетельствуют о том, что использование профстандартов сводится к улучшению, обновлению учебных программ, а выгода и польза от профессиональных стандартов в актуализации требований должностных инструкций, регламентов производства остается в тени. Возможность непосредственного применения профстандартов самими производителями есть стимулирующий фактор для производственных предприятий в разработке профессиональных стандартов. Целенаправленная координация профессиональных квалификаций, обеспечивающая жизненные циклы отраслевых квалификаций, возможно в рамках отраслевого и профессионального сообщества специалистов, поэтому важно создать в отраслевых направлениях экспертные советы по профессиональным квалификациям.

3. Железнодорожный транспорт

3.1 Описание отрасли

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте и пассажирообороте страны составляет около 60%, при этом его доля в доходах от перевозок всеми видами транспорта составляет 20%. Эксплуатационная длина железных дорог Казахстана составляет 16,6 тысяч км, в том числе двухпутных линий - 4,9 тыс. км, электрифицированных линий - 4,2 тыс. км.

Таблица 2. Основные показатели развития железнодорожного транспорта

Виды перевозок	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Перевозка грузов млн. тонн	294,8	293,7	275,2	251,5	244,2	272,1
Грузооборот млрд. т·км	235,8	231,2	216,5	189,7	188,5	206,2
Перевозка пассажиров млн. чел.	24,1	28,4	34,4	26,7	22,3	22,4

Источник: АО «НК «КТЖ»

В 2017 г. железнодорожным транспортом было перевезено 272,1 млн. тонн грузов, что выше уровня предыдущего года на 11%. Объем транзитных перевозок составил 16 млн. тонн, увеличившись к уровню 2016 г. на 23% (таблица 2). Действует 780 компаний, оказывающих экспедиторские услуги, и 198 компаний осуществляют оперирование вагонами.

Акционерное общество «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (АО «НК «КТЖ») является национальным перевозчиком, осуществляющим перевозки в экспортном, импортном, транзитном и республиканском сообщениях. Также на рынке присутствуют перевозчики, осуществляющие перевозки во внутриреспубликанском сообщении.

На железной дороге работают 1732 локомотивов (549 - электровозов, 1183 - тепловозов). Парк подвижного состава включает 130 421 грузовых вагонов, в т.ч. в собственности АО «НК «КТЖ» - 54 925 ед. или 43% (вагоны АО «Казтемиртранс») и частных компаний – 75 496 ед. или 57%, что свидетельствует о развитии рынка операторов вагонов о развитии рынка операторов вагонов. Большую часть парка грузовых вагонов, принадлежащего железной дороге, составляют полувагоны. Погрузка грузов на экспорт на 90% обеспечивается казахстанскими вагонами. Износ грузового подвижного состава составляет 44%. Ранее уровень износа парка составлял: в 2014 году - 56,2%, в 2013г. - 61%, в 2012 г. - 63%. Благоприятные условия для обновления подвижного состава создало отсутствие ценового регулирования на услуги по предоставлению грузовых вагонов собственников. Общая численность занятых в отрасли составляет более 150 000 человек.

Начиная с 2011 года бизнес АО «НК «КТЖ» динамично трансформировался. Из железнодорожной компании оно было преобразовано в транспортно-логистический холдинг с задачей развития транзитного потенциала Казахстана и глобальной инфраструктурной интеграции. АО «НК «КТЖ» организует железнодорожные и морские перевозки, оказывает услуги транспортно-логистических центров, а также морской портовой, аэропортовой инфраструктуры. АО «НК «КТЖ» также выполняет функции оператора

магистральной железнодорожной сети, выполняет перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом.

Выводы

1. Железнодорожный транспорт является одним из основных видов транспорта по перевозке пассажиров и грузов на территории Республики Казахстан.

2. С 2013 по 2016 годы наблюдается падение объемов перевозок, что связано с мировым экономическим кризисом. Ситуация улучшилась в 2017 году, когда объемы перевозок возросли на 11% по отношению к 2016 году.

3. В сфере железнодорожного транспорта активно развивается экспедиторский бизнес, который представлен более 700 компаниями, а также операторский бизнес, доля вагонного парка которого составляет 57%, что превышает долю вагонного парка АО «НК «КТЖ».

4. В результате трансформации АО «НК «КТЖ» становится транспортно-логистическим холдингом, оказывающим железнодорожные и морские перевозки, услуги транспортно-логистических центров, а также морской портовой и аэропортовой инфраструктуры.

3.2 Отраслевая структура и профессиональные требования

Отраслевое разделение железнодорожной отрасли определено Законом РК «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266, который регулирует общественные отношения между перевозчиками, участниками перевозочного процесса, государственными органами, пассажирами, отправителями, получателями, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами при осуществлении перевозки пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом.

Для использования функционального подхода в структурировании отрасли для определения границ и профессий разработки профессиональных стандартов в относительно однородной отрасли железнодорожного транспорта определена структура «отрасль – область деятельности – вид деятельности» (рисунок 13).

В результате функционального анализа составлены: **миссия** – «Качественное предоставление услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов»; **видение** – «Увеличение объемов перевозок и пассажиропотока»; **цель отрасли** – «Перевозка пассажиров, багажа, грузов».

На основании отраслевой цели и её декомпозиции по отдельным предметам и задачам в отрасли выделены четыре области деятельности – 1) перевозка пассажиров, багажа, 2) перевозка грузов, 3) обеспечение безопасности, 4) управление движением. Содержание сгруппированных родственных, связанных технологически производственных процессов и профессий внутри каждой области составляют отдельные виды деятельности.

Таким образом, в железнодорожной отрасли определены 4 области и 24 основных видов деятельности, соответственно в первой - 8, второй - 5, третьей - 5, четвертой - 6. Базовыми, основными областями являются: перевозка пассажиров и перевозка грузов. Вспомогательными, сервисными: управление движением и безопасность на железнодорожном транспорте.



Рисунок 13 - Функциональная структура отрасли железнодорожного транспорта

Профессиональные требования. В настоящее время к работникам отрасли к работникам отрасли используются требования Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, выпуск 52 (далее - ЕТКС) из раздела I. «Железнодорожный транспорт и метрополитен». Общее количество профессий в ЕТКС составляет 86.

Также приказом исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций РК от 20 сентября 2010 года № 424 утвержден «Перечень должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований, предъявляемых к ним». Данный приказ содержит наименование должности, образование, специальность в сфере и опыт работы по специальности на должностях по соответствующему профилю службы. Всего приказ насчитывает 745 должностей, которые сгруппированы по разделам: административно-управленческие и вспомогательные службы; службы контроля и безопасности; службы инфраструктуры, перевозок и транспортной логистики;

Первая отраслевая рамка квалификаций в сфере транспорта и коммуникаций была утверждена Приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций РК от 29 июля 2013 года № 576. ОРК охватывала не только железнодорожный, но и другие виды транспорта. Документ содержал 8 квалификационных уровней, что соответствовало действовавшей на тот момент Национальной рамке квалификаций, утвержденной совместным приказом Министра образования и науки РК от 28 сентября 2012 года № 444 и исполняющего обязанности Министра труда и социальной защиты населения РК от 24 сентября 2012 года № 373-п-м «Об утверждении Национальной рамки квалификаций».

К областям профессиональной деятельности отрасли согласно ОРК 2013 года были отнесены: 1) подготовка транспортной инфраструктуры, парка транспортных машин и оборудования; 2) предоставление услуг по перевозке грузов и пассажиров; 3) содержание и ремонт транспортной инфраструктуры, обновление парка машин и оборудования. Для каждой области профессиональной деятельности в разрезе уровней квалификации в ОРК 2013 года были разработаны свои требования к способностям, навыкам, знаниям работников. Приказ № 576 утратил силу в соответствии с Приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 14.03.2014 г. № 188. Этим же документом была утверждена новая Отраслевая рамка квалификаций в сфере транспорта и коммуникаций.

В ОРК 2014 года также как в документе 2013 года были выделены 3 области профессиональной деятельности. Корректировке подверглась только 1-ая область, она была дополнена производством транспортных средств. Для каждой области были конкретизированы виды экономической деятельности с указанием кодов ОКЭД. Дополнительно виды трудовой деятельности были подразделены на: 1) управленческую; 2) исполнительско-управленческую; 3) исполнительскую. Приказ № 188 утратил силу в соответствии с Приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 28.05.2015 г. № 629.

В 2016 г. сотрудниками Министерства по инвестициям и развитию РК был разработан проект новой ОРК в области железнодорожного транспорта. В ОРК 2016 года также, как в ранее разработанных документах, были выделены 3 профессиональные группы: 1) подготовка железнодорожной инфраструктуры, парка транспортных машин и оборудования; 2) предоставление услуг по перевозке грузов и пассажиров; 3) содержание и ремонт железнодорожной инфраструктуры, обновление парка машин и оборудования. В связи с большим количеством замечаний со стороны экспертов проект ОРК в отрасли железнодорожного транспорта 2016 года так и не был утвержден.

Параллельно с попыткой создать в отрасли действующую ОРК шла процедура разработки профессиональных стандартов. Приказами были приняты 17 профессиональных стандартов. Все эти приказы были отменены в 2016 году из-за изменений в Трудовом Кодексе РК. Перечень отмененных профессиональных стандартов:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1) Организация сервисного обслуживания пассажиров железнодорожного транспорта; 2) Грузовая и коммерческая работа на железнодорожном транспорте; 3) Эксплуатация и ремонт путевой техники; 4) Подготовка грузовых вагонов к погрузке; 5) Диспетчерское регулирование движения поездов; 6) Сохранность вагонного парка; 7) Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте; 8) Текущий отцепочный ремонт вагонов ТР-1 и ТР-2; | <ul style="list-style-type: none"> 9) Приемка грузовых вагонов из ремонта; 10) Эксплуатация локомотивного парка; 11) Текущий ремонт и содержание искусственных сооружений на железнодорожной магистральной сети; 12) Текущее содержание пути; 13) Организация работы железнодорожной станции; 14) Осмотр и ремонт пассажирских вагонов; 15) Организация движения поездов; 16) Осмотр вагонов в техническом состоянии, безотцепочный ремонт; 17) Содержание и ремонт локомотивного парка. |
|---|---|

Перечень рекомендуемых для разработки профессиональных стандартов, профессий. На основе анализа ОКЭД и с учетом подсекторов, определяющих деятельность железнодорожного транспорта, были определены 6 основных профессиональных групп и 14 подгрупп.

Названия подгрупп представляют собой названия профессиональных стандартов, требующих разработки:

- 1) Текущее содержание железнодорожного пути;
- 2) Эксплуатация и ремонт железнодорожной автоматики и телемеханики, устройств связи и комплекса технических средств многофункционального/модернизированного (КТСМ);
- 3) Диагностика и оценка состояния железнодорожной инфраструктуры;
- 4) Организация движения на сети железных дорог;
- 5) Диспетчерское регулирование;
- 6) Организация работы станции;
- 7) Оперирование движением вагонов (контейнеров);
- 8) Деятельность грузового железнодорожного транспорта;
- 9) Прочая грузовая и коммерческая работа;
- 10) Транспортно-экспедиционные услуги;
- 11) Перевозки пассажиров и багажа, грузобагажа, почтовых отправлений;
- 12) Деятельность касс по продаже билетов и использованию автоматизированной системы управления пассажирскими перевозками;
- 13) Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте;
- 14) Организация военизированной охраны и обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте.

Для определения границ поля наиболее массовых профессий по видам деятельности в отрасли и очередности в разработке профстандартов проведено соотнесение областей и видов деятельности с функционирующими предприятиями. По видам деятельности четырёх областей деятельности – 1) перевозка пассажиров, багажа, 2) перевозка грузов, 3) безопасность, 4) управление движением.

В результате, наиболее представленными оказались виды деятельности (как наименования будущих профессиональных стандартов) по перевозке грузов и обеспечению безопасности. Соответственно указанные области деятельности следует определять приоритетными при планировании разработки профессиональных стандартов отрасли железнодорожного транспорта.

В 2017-2018 гг. по проекту МТСЗН РК по займу Всемирного банка Союзом «KAZLOGISTICS» были разработаны и утверждены следующие профессиональные стандарты по профессиям:

1. «Организация перевозок и управление движением на железнодорожном транспорте» по профессиям: дежурный стрелочного поста, помощник составителя поездов, составитель поездов, дежурный станционного поста централизации, дежурный по железнодорожной станции.

2. «Диспетчерское регулирование движения поездов» по профессиям: поездной диспетчер, диспетчер-вагон распределитель, диспетчер локомотивный, старший диспетчер по направлениям.

3. «Грузовая и коммерческая работа на железнодорожном транспорте» по профессиям: приемщик поездов, приемосдатчик груза, кассир товарный, агент по розыску груза, агент по передаче грузов на пограничной станции, бригадир пункта коммерческого осмотра.

Таблица 3. Предприятия и виды деятельности в железнодорожном транспорте

№	Виды деятельности Предприятия	Перевозка пассажиров, багажа								Перевозка грузов								Безопасность				Управление движением						
		организация продажи билетов	справочно-информационные услуги	организация служебных перевозок	организация приема и выдачи багажа	перевозка пассажиров	перевозка опасных веществ	военные перевозки	специальные перевозки	Производство ПС, техническое обслуживание и ремонт ПС	планирование перевозок	услуги операторов вагонов	услуги экспедиторских компаний	услуги владельцев	организация перевозки грузов (оформление перевозочных документов, подача-уборка вагонов, погрузка-выгрузка, прочая грузовая и коммерческая работа)	обеспечение охраны груза	терминальные услуги	Производство ПС, техническое обслуживание и ремонт ПС	система управления безопасности на ЖД транспорте	аудиты систем управления безопасности	учет нарушений безопасности движения	обеспечение безопасности движения путем осуществления комплекса орг. и тех. мер	диспетчерское регулирование	составление ниток графика	составление плана формирования поездов	технологическое планирование и нормирование перевозок	эксплуатация, содержание, модернизация, строительство МКС	составление графика движения поездов
1	Филиал АО "НК "КТЖ" - "Дирекция магистральной сети"																		☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒
2	АО "КТЖ ПП"										☒			☒					☒	☒	☒	☒				☒		
3	АО "Пассажирские перевозки"	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒									☒	☒	☒	☒					☒	
4	Частные пассажирские перевозчики		☒			☒	☒		☒	☒									☒	☒	☒	☒						
5	АО "Военизированная железнодорожная охрана"														☒													
6	АО "Казтемтранс"										☒							☒	☒	☒		☒						
7	АО "Ремлокомотив"								☒									☒										
8	АО «КТЖ Express»										☒	☒		☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒						
9	АО "Кедротранссервис"										☒	☒		☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒						
10	ТОО Ремонтная корпорация "Камкор"									☒								☒										
11	Экспедиторские компании										☒	☒	☒	☒	☒	☒	☒											
12	Компании-операторы вагонов										☒							☒										
13	Ветевладельцы												☒															

Выводы

1. На настоящий момент в сфере железнодорожного транспорта отсутствует отраслевая рамка квалификаций и наблюдается значительная нехватка профессиональных стандартов.

2. Основной ошибкой разработчиков ОРК 2013 и 2014 годов следует признать попытку охватить все виды транспорта. Универсальность документа помешала сформулировать конкретные требования к квалификациям, картировать профессии и должности по уровням квалификаций. В 2016 г. разработчики сделали попытку включить в ОРК конкретные требования к знаниям, умениям работников в разрезе профессий (должностей), что, принимая во внимание их значительное количество в отрасли, представляется невыполнимым. В итоге они ограничились описанием 5-ти профессий и данное ОРК не было утверждено.

3.3 Образование и обучение в отрасли

Основные учреждения образования, которые готовят специалистов в сфере железнодорожного транспорта являются:

Государственные:

1. Электротехнический колледж;
2. Алматинский государственный колледж транспорта и коммуникаций;
3. Колледж транспорта (г. Семей);
4. Колледж транспорта и коммуникаций (г. Астана);

5. Высший технический колледж при ВКГТУ им. Д.Серикбаева;
6. Актюбинский колледж транспорта, коммуникаций и новых технологий;
7. Шымкентский колледж транспорта, коммуникаций и новых технологий;
8. Павлодарский железнодорожный колледж;
9. Павлодарский колледж транспорта и коммуникаций;
10. Экибастузский политехнический колледж;
11. Рудненский политехнический колледж;
12. Карагандинский политехнический колледж.

Частные:

13. Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева;
14. Казахский университет путей сообщения;
15. Акмолинский колледж КазАТК им. М.Тынышпаева;
16. Актауский транспортный колледж КазАТК им. М.Тынышпаева;
17. Актюбинский колледж транспорта и коммуникаций КазАТК им. М.Тынышпаева;
18. Шымкентский транспортный колледж КазАТК им. М.Тынышпаева;
19. Алматинский транспортный колледж КазАТК им. М.Тынышпаева;
20. Алматинский технико-экономический колледж путей сообщения;
21. Алматинский колледж железнодорожного транспорта;
22. Кокшетауский колледж "Арна".

Обучение в учебных заведениях осуществляется по следующим специальностям и профессиям:

Специальности

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта 2. Транспорт, транспортная техника и технологии. 3. Автоматика, телемеханика и управление движением на железнодорожном транспорте. 4. Эксплуатация, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава железных дорог (по видам). 5. Производство подвижного состава железных дорог (по видам). 6. Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительно-дорожных машин и оборудования (по отраслям). 7. Эксплуатация, ремонт и техническое обслуживание подвижного состава железных дорог (по видам) | <ol style="list-style-type: none"> 2. Сборщики подвижного состава 3. Инженеры по железнодорожной технике 4. Техники по железнодорожному транспорту 5. Супервайзеры по перевозкам железнодорожным транспортом 6. Проводники и стюарды (сухопутный) 7. Механики и монтажники кондиционеров и холодильных установок 8. Слесари и ремонтники подвижного состава 9. Рабочие в области транспорта 10. Машинисты локомотивов, кроме поездов метрополитена 11. Водитель дрезины (помощник) 12. Машинист автомотрисы (помощник) 13. Электромонтеры по эксплуатации и ремонту телекоммуникаций (ИКТ) 14. Электромеханик по средствам автоматизации и приборам технологического оборудования 15. Помощники инженеров-механиков |
|--|---|

Профессии

1. Диспетчеры железнодорожного транспорта

Согласно Классификатору специальностей высшего и послевузовского образования РК (ГК РК 08-2009) среди специальностей высшего образования можно выделить следующие профильные:

– 5B071300 Транспорт, транспортная техника и технологии;

- 5B090100 Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта;
- 5B090900 Логистика (по отраслям).

Другие специальности носят более общий характер. Например, в рамках программы по специальности высшего образования «Автоматизация и управление» в профильных вузах рассматриваются дополнительные дисциплины, такие как «Сети железнодорожной связи», «Системы железнодорожной связи», «Автоматика и телемеханика на перегонах», «Стрелки, стрелочные переводы и сигналы» и др.

НПП РК «Атамекен» проводится рейтинг образовательных программ высших учебных заведений Республики Казахстан, целью которого является обеспечение интересов бизнеса и государства в подготовке и трудоустройстве квалифицированных выпускников высших учебных заведений (вуз) страны. По специальности «Транспорт, транспортная техника и технологии» за июль 2018 г. определены следующие топ 10 вузов:

Государственные:

1. Рудненский индустриальный институт;
2. Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга им. Ш. Есенова;
3. Северо-Казахстанский государственный университет им. Манаша Козыбаева;
4. Карагандинский государственный университет им. Е.А. Букетова.

Частные:

5. Западно-Казахстанский инновационно-технологический университет;
6. Жезказганский университет им. О.А.Байконурова;
7. Екибастузский инженерно-технический институт имени академика К.Сатпаева;
8. Костанайский инженерно-экономический университет им. М. Дулатова;
9. Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М.Тынышпаева;
10. Казахская автомобильно-дорожная академия им. Л.Б. Гончарова.

Основными критериями рейтинга, проводимого НПП РК «Атамекен», являются средняя заработная плата и процент трудоустроенных выпускников.

Государственный образовательный заказ в вузах и колледжах. Согласно данным Комитета по статистике на начало 2017/2018 учебного года ожидаемый выпуск студентов по трем специальностям составит 9,2 тыс. человек, из которых около 55% по специальности «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта». Большая часть студентов по данной специальности обучается за свой счет (91%), в то время как по специальности «Транспорт, транспортная техника и технологии» лишь 62%, а остальные - за счет образовательных грантов.

Государственный образовательный заказ на подготовку специалистов с высшим образованием на 2017-2018 учебный год в разрезе специальностей по очной форме обучения:

Наименование специальностей	Бакалавры	Магистры	Доктора
Транспорт, транспортная техника и технологии	690	120	8
Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта	130	25	4

Логистика (по отраслям)	110	15	2
-------------------------	-----	----	---

Распределение студентов по специальностям на начало 2017/2018 учебного года (человек):

Наименование специальности	Прием студентов	Численность студентов	Выпуск	Ожидаемый выпуск
5B071300 Транспорт, транспортная техника и технологии	1 607	5 336	1 543	2 876
5B090100 Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта	1 165	6 181	1 548	5 057
5B090900 Логистика (по отраслям)	572	1 929	299	1 298

Государственный образовательный заказ на подготовку специалистов с ТиПО в организациях образования, финансируемых из республиканского бюджета, на 2017 - 2018 учебный г. на специальности железнодорожной отрасли не выдан. В качестве одного из способов решения проблемы было решено внедрить в Казахстане дуальную технологию обучения кадров для железнодорожных предприятий (кооперативное образование).

Было подписано трехстороннее Соглашение о сотрудничестве в рамках дуального обучения между АО «НК «Қазақстан темір жолы», Министерством образования и науки РК и 17-ю колледжами (их них 7 государственных и 10 частных). Обучение студентов производственных специальностей на дуальной основе будет производиться на базе Центра технологий на транспорте в Астане и четырех учебных центров в городах Актобе, Караганде, Павлодаре и Таразе, входящих в структуру АО «НК «ҚТЖ».

Финансирование обучения студентов осуществляется за счет гранта национальной компании. Отбор студентов производит совместная комиссия колледжей и АО «НК «ҚТЖ» по результатам производственной практики и оценки уровня теоретической подготовки.

Обучение (дополнительное, краткосрочное).

АО «Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева» (*КазАТК*) проводит курсы повышения квалификации для сотрудников предприятий транспортно-коммуникационного комплекса РК по направлениям развития железнодорожного транспорта. В частности, позволяет повысить квалификацию работников организаций в сфере железнодорожных перевозок, логистики, вагонного и локомотивного хозяйства, проектирования, строительства и эксплуатации железных дорог, искусственных сооружений, автоматизации, электроэнергетики, экологии и безопасности жизнедеятельности в транспортной отрасли.

Филиал АО «НК «ҚТЖ» *Центр оценки и развития персонала железнодорожного транспорта* предоставляет образовательные гранты работникам компании, в частности, по программам магистратуры и докторантуры. Для работников АО «НК «ҚТЖ» организует профильное и личностное развитие. На базе учебных центров и структурного подразделения АО «НК «ҚТЖ» – «Центр оценки и развития персонала железнодорожного транспорта» в 2018 году обучится свыше 15 тысяч работников, а в 2019 году пройдут профессиональную подготовку порядка 18 тысяч. В компании уделяется большое внимание вопросам реализации молодежной политики. В настоящее

время в АО «ҚТЖ» и ее дочерних организациях работает порядка 52 тысячи молодых работников, что составляет 36 % от численности всего персонала.

Центр управления и логистики создан в 2001 году по инициативе Ассоциации национальных экспедиторов РК (АНЭК) с целью профессиональной подготовки специалистов экспедиторских компаний в соответствии с международными стандартами и повышения качества транспортных услуг. Центр проводит программы обучения, тренинги и семинары по следующим направлениям (квалификациям):

- 1) международный грузовой экспедитор (по стандартам FIATA);
- 2) управление цепями поставок (диплом FIATA);
- 3) организация перевозок грузов железнодорожным транспортом;
- 4) навыки по расчету железнодорожного тарифа;
- 5) организация перевозок негабаритных грузов железнодорожным транспортом;
- 6) перевозка опасных грузов железнодорожным транспортом.

Выводы

1. В сфере железнодорожного транспорта существует более 30 учебных заведений, которые предоставляют железнодорожное образование, т.е. абитуриенты не испытывают проблем с нехваткой учебных заведений. Однако здесь проблема заключается в качестве образования, а именно в отсутствии ОРК и профессиональных стандартов в сфере железнодорожного транспорта, которые, по сути, должны быть мерилем кого обучать и как обучать. В результате этого страдает качество образования.

2. Одним из новшеств в отрасли является внедрение дуального образования. Обучение студентов производится на базе обучающих центров АО «НК «ҚТЖ». Финансирование обучения студентов осуществляется за счет гранта национальной компании. Таким образом, национальная компания показывает свою заинтересованность в получении компетентных специалистов и является положительным примером для всей отрасли.

3.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов

Центр оценки и развития персонала железнодорожного транспорта филиал АО «НК «ҚТЖ» в июле 2017 года включен в реестр центров сертификации специалистов по подтверждению квалификации персонала на железнодорожном транспорте, в том числе выпускников организаций ТиПО по семи рабочим специальностям, охватывающим порядка 40 квалификаций.

Центр проводит:

1. Разработку и проведение оценочных процедур персонала. Оценка компетенций проводится в целях установления соответствия сотрудников требованиям: профессиональным знаниям, навыкам и умениям; компетенциям; личностным свойствам.

2. Конкурсный отбор. Для определения соответствия уровня знаний и профессиональной квалификации работника занимаемой должности с 2010 года Центром в рамках конкурсного отбора проводится автоматизированное тестирование на знание законодательных актов – т.е. умение применять нормативные правовые акты РК, правовые, нормативные технические акты и акты работодателя.

3. Проведение психометрического тестирования по основным и специальным компетенциям:

основные компетенции – компетенции, необходимые для всех категорий работников для решения корпоративных задач и достижения стратегических целей;

специальные (профессиональные) компетенции – компетенции для руководителей и специалистов, необходимые для решения профессиональных задач и достижения целей, поставленных перед работниками структурных подразделений.

В 2018 году в рамках создания отраслевого независимого Центра сертификации персонала проведена пилотная сертификация действующих работников Компании с участием экспертов МТЗСН РК, НПП «Атамекен», Всемирного банка. Сертификацию прошли работники по специальностям: поездной диспетчер, дежурный по железнодорожной станции, приемосдатчик груза.

Аттестация персонала в АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» проводится не ранее чем через три года после проведения предыдущей аттестации.

Работники уведомляются о предстоящей внеочередной аттестации за три рабочих дня до начала аттестации. Для проведения аттестации в Компании может быть создано несколько аттестационных комиссий.

Аттестация включает ряд последовательных этапов: 1) подготовка к проведению аттестации; 2) проведение оценки компетенций работников; 3) проведение аттестационной комиссией коллегиального собеседования с работниками и принятие решения по итогам аттестации.

Подготовка к проведению аттестации включает следующие мероприятия:

- 1) подготовка приказа о проведении аттестации;
- 2) уведомление о предстоящей аттестации работников, подлежащих аттестации, в порядке, установленном настоящими Правилами.

Оценка управленческих, корпоративных компетенций работников центрального аппарата и некоторых работников филиалов и представительств Компании проводится Центром в соответствии с действующей в Компании целевой моделью компетенций, в порядке, установленном Правилами оценки компетенций работников Компании, при необходимости с привлечением независимых консультантов. Проведение оценки управленческих, корпоративных компетенций работников центрального аппарата и некоторых работников филиалов и представительств Компании проводится методами интервью, ассессмент-центра, автоматизированного психометрического тестирования и т.д. По итогам оценки управленческих и корпоративных компетенций Центром оформляются справки о результатах оценки управленческих и корпоративных компетенций руководителей и специалистов.

Оценка профессиональных компетенций проводится для работника структурного подразделения центрального аппарата Компании непосредственным руководителем аттестуемого работника и руководителем структурного подразделения центрального аппарата Компании.

При необходимости руководитель структурного подразделения Компании

проводит собеседование с аттестуемым работником.

Проведение аттестационной комиссией коллегиального собеседования с работниками и принятие решения по итогам аттестации проводится с использованием документов: индивидуальным отчетом по работнику; копией описания должности; индивидуальным планом развития работника (при проведении повторной аттестации); справкой о результатах оценки компетенции. Деятельность работника, подлежащего аттестации, оценивается по следующим показателям:

- 1) соответствие требованиям должности (исходя из описания должности);
- 2) результаты оценки компетенций;
- 3) персональные достижения за последние три года (выполнение КПД/задач).

На основании результатов оценки компетенций, описания должности, индивидуального отчета по работнику и итогов коллегиального собеседования аттестационная комиссия принимает в отношении аттестуемого работника одно из следующих решений:

- соответствует занимаемой должности;
- не соответствует занимаемой должности;
- подлежит повторной аттестации при условии дальнейшего повышения квалификации в соответствии с разработанным индивидуальным планом развития.

На основании рекомендации аттестационной комиссии работник совместно со своим непосредственным руководителем в течение 1 месяца осуществляют разработку индивидуального плана развития. Центр оказывает методическую помощь в составлении индивидуального плана развития. В случае принятия аттестационной комиссией решения о повторной аттестации работник не может быть переведен на вышестоящую должность до прохождения им повторной аттестации. Повторная аттестация проводится не ранее чем через год.

Выводы

1. На сегодняшний день в отрасли отсутствуют единые стандарты проведения аттестации. Каждая организация железнодорожного транспорта проводит аттестацию своих работников на основании внутренних распорядков, регламентов, положений и приказов компании.

Возможные причины сложившейся ситуации:

- отсутствие отраслевой рамки квалификации.

Справочно. С 2013 года предпринимаются попытки разработать Отраслевую рамку квалификаций на транспорте (версии 2013, 2014, 2016 годов). Их можно признать неудачными, поскольку разработчикам не удалось определить в отрасли все взаимосвязанные профессиональные группы и подгруппы, создать систему преемственности личностных и профессиональных компетенций, умений, навыков и знаний работников. Основной ошибкой разработчиков ОРК 2013 и 2014 годов следует признать попытку охватить все виды транспорта. Универсальность документа помешала сформулировать конкретные требования к квалификациям, картировать профессии и должности по уровням квалификаций. Проект 2016 года охватывал только железнодорожную отрасль. Однако он был разработан

без учета НРК и требований Методических рекомендаций по разработке и оформлению отраслевых рамок квалификаций.

- продолжающаяся разработка профессиональных стандартов.

Справочно. В 2013 году был принят целый пакет профессиональных стандартов железнодорожной отрасли (18 документов). Все они были отменены в 2016 году в связи с тем, что не соответствовали по своей форме и содержанию современным требованиям.

3.5 Механизм профессиональных квалификаций и перечень профессий

Перечень учреждений и организаций, имеющих отношение к отраслевой системе квалификации:

- Комитет транспорта Министерства по инвестициям и развитию РК;
- Министерство образования РК;
- Комитет транспорта логистики и перевозок НПП РК «Атамекен».

Основным предприятием железнодорожного транспорта является КТЖ (рисунок 14), а основным учебным заведением, готовящим специалистов – КазАТК. Работники предприятий могут получить повышение квалификации, пройти дополнительное обучение в Центре оценки и развития персонала железнодорожного транспорта, в центре управления и логистики и других учебных заведениях.

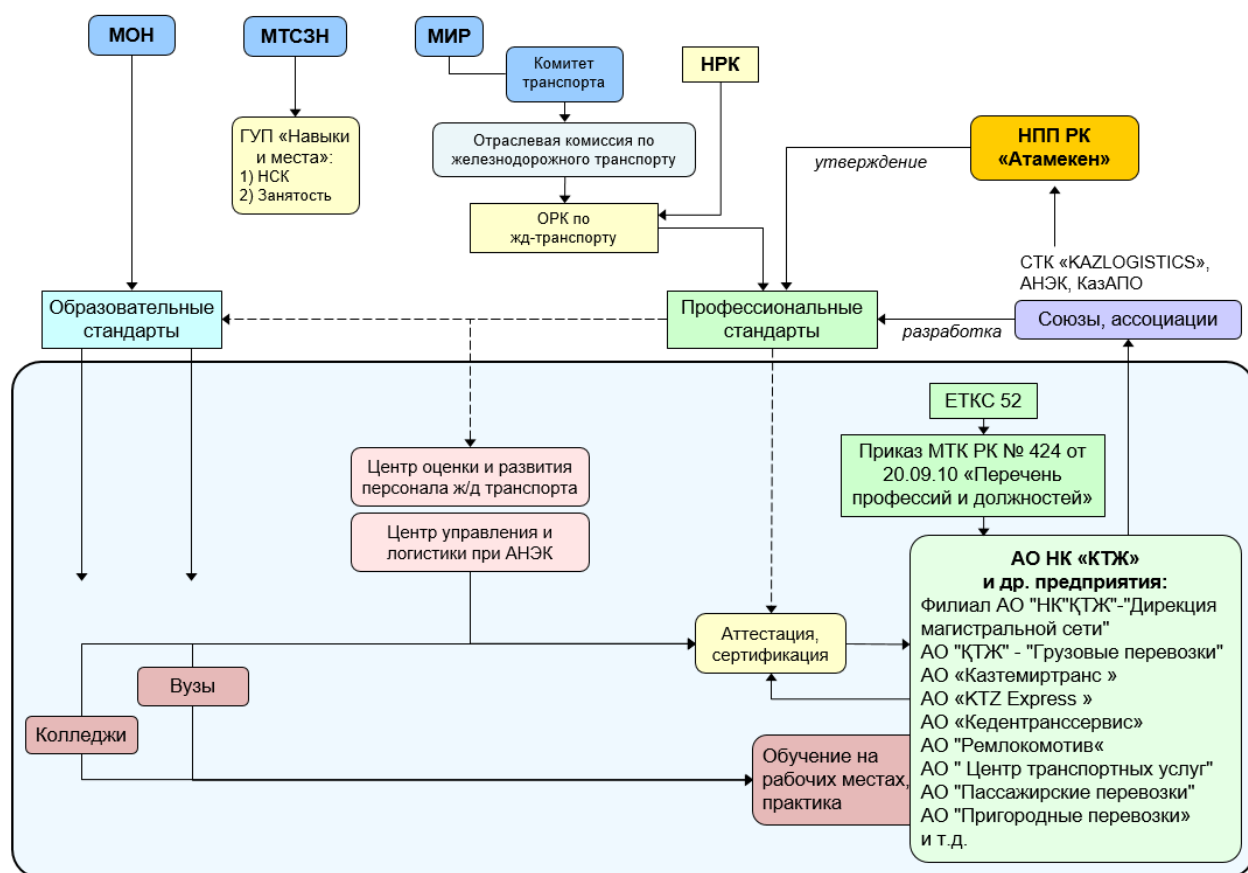


Рисунок 14 - Модель системы квалификации железнодорожного транспорта

В отрасли используются требования к профессиям рабочих ЕТКС 52, а также приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций РК от 20 сентября 2010 года № 424 «Перечень должностей (профессий)

работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований, предъявляемых к ним». Аттестация проводится компаниями на основании внутренних распорядков, регламентов, положений и приказов компании.

Перечень основных профессий железнодорожного транспорта, которые необходимо учитывать при разработке профессиональных стандартов:

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Инженеры по строительству транспортных объектов 2. Инженеры по охране окружающей среды (общий профиль) 3. Инженеры-механики (общий профиль) 4. Инженеры по промышленному оборудованию и инструментам 5. Инженеры по железнодорожной технике 6. Инспекторы транспортной безопасности 7. Техники-электрики (общий профиль) 8. Техники по автоматизации 9. Техники-механики (общий профиль) 10. Техники по железнодорожному транспорту 11. Проводники и стюарды (сухопутный) 12. Билетные кассиры 13. Рабочие в области транспорта 14. Супервайзеры по перевозкам железнодорожным транспортом 15. Машинисты локомотивов, кроме поездов метрополитена 16. Другие машинисты локомотивов, н.в.д.г. 17. Крановщики (общий профиль) | <ol style="list-style-type: none"> 18. Уборщики самолетов, вагонов и других средств транспорта 19. Грузчики на вокзалах 20. Диспетчеры железнодорожного транспорта 21. Слесари и ремонтники подвижного состава 22. Дежурный стрелочного поста 23. Помощник составителя поездов 24. Составитель поездов 25. Дежурный станционного поста централизации 26. Дежурный по железнодорожной станции 27. Поездной диспетчер 28. Диспетчер-вагон распределитель 29. Диспетчер локомотивный 30. Старший диспетчер по направлениям 31. Приемщик поездов 32. Приемосдатчик груза 33. Кассир товарный 34. Агент по розыску груза 35. Агент по передаче груза на пограничной станции 36. Бригадир пункта коммерческого осмотра |
|--|---|

Выводы

1. Необходима разработка отраслевой рамки квалификаций, на основании которой будут разрабатываться профессиональные стандарты.

2. Необходима разработка профстандартов по железнодорожному транспорту, это позволит структурировать железнодорожную отрасль и предъявлять единые требования при аттестации работников.

3.6 Проблемные ситуации и рекомендации

Проблемные ситуации	Рекомендации
1. В отрасли отсутствуют единые стандарты проведения аттестации. Каждая организация железнодорожного транспорта проводит аттестацию своих работников на основании внутренних распорядков, регламентов, положений и приказов компании.	Разработать единые требования к проведению аттестации в отрасли, для чего необходимо разработать отраслевую рамку квалификаций, на основании которой, необходимо разработать профессиональные стандарты.
2. Отсутствует актуальная Отраслевая рамка квалификаций железнодорожного транспорта. В результате возникает проблема в создании профессиональных стандартов, которые являются эффективным механизмом правового и институционального регулирования	Отраслевую рамку квалификаций необходимо разработать в рамках профильной ассоциации для учета потребности всей отрасли, а также согласовать со всеми причастными государственными органами и Национальной палатой предпринимателей РК «Атамекен».

взаимодействия профессионального образования (обучения) и рынка труда.	
3. Более 30 вузов и учебных заведений готовят специалистов в области железнодорожного транспорта, однако качество подготовки специалистов хромает. В большинстве случаев у выпускников отсутствует практика.	Необходимо внедрение во всех вузах и учебных заведениях дуального образования. Внедрение обязательной практики на производстве/на местах позволит повысить не только уровень знаний, но и практических умений выпускников.
4. Недостаточное количество разработанных профстандартов. В результате чего, учебные заведения не знают «кого» и «как» учить, а у работодателя нет конкретных профессиональных требований к своим работникам.	После разработки и утверждения отраслевой рамки квалификации, необходимо пересмотреть действующий перечень профессий и разработать актуальные профессиональные стандарты.

4. Автомобильный транспорт

4.1 Описание отрасли

В Казахстане автотранспорту принадлежит ведущая роль среди других видов транспорта. Так, за 2017 г. всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) было перевезено 3,7 млрд. тонн различных грузов, из которых 89,6% пришлось на автомобильный транспорт. Доля автотранспорта в общем грузообороте (также без учета трубопроводного транспорта) составила 38%. Перевозки пассажиров с учетом оценки объема перевозок индивидуальными предпринимателями, занимающимися коммерческими перевозками, в 2017 г. составили 125,14 тыс. млн. человек (таблица 4).

Автотранспортом республики при этом было перевезено 90, 272 тыс. человек (99,56% от общего объема), пассажирооборот составил 40 485 млн. пкм (87,96% от общего объема пассажирооборота).

Таблица 4. Грузооборот и перевозки грузов автомобильным транспортом

Показатели/период	2013	2014	2015	2016	2017
Перевозки грузов автомобильным транспортом (млн. тонн)	2 983,4	3 129,1	3 174,0	3 180,7	3 322,3
Грузооборот автомобильного транспорта (млн. км)	145 347,1	155 665,6	161 864,7	163 262,7	166 146,1

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Общая протяженность автомобильных дорог в Республике Казахстан составляет 128,3 тыс. км, в том числе общего пользования 97,4 тыс. км. Дороги республиканского значения составляют 23 909 км или только 24,5% от протяженности дорог общего пользования.

Общее количество автотранспортных средств (АТС) зарегистрированных в Республике Казахстан по состоянию на 1 января 2017 года составило 4383,1 тыс. единиц, из которых доля легковых автомобилей составила 87,7%, грузовых - 10,0%, автобусов - 2,3%.

За период с 2010 по 2016 годы общее количество автотранспортных средств увеличилось с 3579,1 тыс. ед. до 4383,1 тыс. ед. или на 22,5%. В частности, количество грузовых автомобилей увеличилось за исследуемый период на 10,5%, количество зарегистрированных автобусов выросло на 5%, а легковых автомобилей на 24,5%. В последние годы с учетом ограничений пропускной способности автодорог в республике начали приниматься активные меры по ограничению движения личных автомобилей и развитию общественного автобусного транспорта.

За 2010-2016 годы количество грузовых предприятий увеличилось с 605 единиц в 2010 году до 1125 единиц в 2016 году, всего на 520 единиц. Количество пассажирских предприятий за 2010-2016 годы с различными колебаниями роста и снижения в итоге сохранилось на одном и том же уровне (в 2010 году было 347 единиц и 346 единиц - в 2016 году). На рынке работает значительное количество индивидуальных предпринимателей, осуществляющих как грузовые, так и пассажирские перевозки. Их централизованный учет со стороны государственных уполномоченных органов в области транспорта коммуникаций, т.е. помимо налогового учета, не ведется.

Организацией транспортного процесса наряду с грузоотправителями или грузополучателями занимается широкая сеть экспедиторских, а в последнее время и логистических компаний. Круг интересов этих субъектов рынка распространяется на все виды транспорта, что, кроме всего прочего, обеспечивает естественное вовлечение автомобильного транспорта в мультимодальные перевозки.

Выводы

1. В общем объеме перевозимых грузов в Казахстане доля автомобильного транспорта составляет более 80%, в грузообороте – более 30%. Автомобильные перевозки имеют высокий потенциал для роста и развития.

2. Рост количества компаний в сфере автомобильных перевозок грузов незначительный (увеличение составляет примерно 80 компаний в год), также как и в пассажирских перевозках (за шесть лет количество компаний, осуществляющих пассажирские перевозки, практически не изменилось). На фоне ежегодного роста перевозок грузов, данный факт свидетельствует о большой доле перевозимых грузов иностранными компаниями.

3. В республике наблюдаются высокие темпы роста количества легковых автомобилей и незначительный рост парка грузовых автомобилей и автобусов. При этом статистика объемов перевозки грузов и пассажиров демонстрирует стабильный рост, что подтверждает необходимость увеличения парка АТС.

4. В последние годы на фоне развития логистики и мультимодальных перевозок наблюдается рост экспедиторских и логистических компаний, оказывающих широкий спектр услуг и в том числе по организации автомобильных перевозок грузов.

4.2 Отраслевая структура и профессиональные требования

Для использования функционального подхода в структурировании отрасли для определения границ и профессий разработки профессиональных стандартов в относительно однородной отрасли гражданской авиации определена структура «отрасль – область деятельности – вид деятельности».

Принимая во внимание вектор развития транспортного комплекса страны и упор на развитие транзитно-транспортного потенциала Республики Казахстан, миссией автомобильной отрасли является развитие автомобильного транспорта в целях обеспечения высокой доли присутствия казахстанских перевозчиков на рынке международных перевозок грузов и формирования современного комплекса пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Видение – современный автомобильный комплекс, способный в полном объеме удовлетворить потребности экономики и населения в услугах перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом.

В соответствии с утвержденными государственными программами и стратегиями развития в автомобильной отрасли определены следующие цели:

- Повышение качества автомобильных дорог и развитие придорожных услуг
- Повышение пропускной способности международных транспортных коридоров.
- Повышение уровня развития инфраструктуры автотранспортной отрасли.

На основании отраслевой цели и её декомпозиции по отдельным предметам и задачам в отрасли выделены пять областей деятельности –

- 1) эксплуатация автомобильных дорог;
- 2) строительство автомобильных дорог;
- 3) техобслуживание и ремонт транспортных средств;
- 4) городской и пригородный пассажирский наземный транспорт;
- 5) грузовые перевозки автомобильным транспортом.

Содержание сгруппированных родственных, связанных технологически производственных процессов и профессий внутри каждой области составляют отдельные виды деятельности (рисунок 15).



Рисунок 15 - Функциональная карта и виды деятельности

Таким образом, в автомобильной отрасли определены 5 областей и 33 вида деятельности. Соответственно в первой - 5, во второй - 5, в третьей - 3, четвертой – 9 и в пятой – 11 видов деятельности.

Базовыми, основными областями являются: строительство автомобильных дорог, городской и пригородный наземный транспорт, грузовые перевозки автомобильным транспортом; вспомогательными, сервисными: эксплуатация автомобильных дорог и техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств.

Для учета предприятий по видам деятельности в отрасли составлена таблица 5 соотнесения основных предприятий и видов деятельности. По видам деятельности пяти областей деятельности – 1) эксплуатация автомобильных дорог, 2) строительство автомобильных дорог, 3) техническое обслуживание и

ремонт автотранспортных средств, 4) городской и пригородный наземный транспорт и 5) грузовые перевозки автомобильным транспортом.

Таблица 5 показывает распределение или концентрацию предприятий по всем или отдельным видам деятельности. На основании относительного распределения составляются рекомендации по очередности разработки профессиональных стандартов.

Таблица 5. Предприятия и виды деятельности в автотранспорте

Предприятия	Виды деятельности														
	Организация работ по содержанию автомобильных дорог и аэродромов в весенне-летний сезонный период	Оценка и анализ состояния автомобильных дорог и аэродромов и их сооружений	Разработка проекта ремонта всех типов дорожного покрытия	Выбор дорожно-строительных материалов на основе анализа их свойств для конкретного применения	Организация ремонта автомобильных дорог и аэродромов	Проектирование автомобильных дорог и аэродромов	Проектирование транспортных сооружений и их элементов на автомобильных дорогах и аэродромах	Оформление проектной документации	Подготовка расчетно-технико-экономических показателей строительства и ремонта автомобильных дорог и аэродромов	Контроль за выполнением технологических процессов по строительству автомобильных дорог и аэродромов	Составление плана работ и графиков движения автомобилей на линии	Организация контроля технического состояния автомобиля для обеспечения безопасности движения	Техническое обслуживание и ремонт автомобилей на территории автотранспортных предприятий	Организация доступа к автомобильным перевозкам пассажиров и багажа	Организация и проведение предпроектного (преддоговорного) медицинского освидетельствования водителей
1 Грузовые перевозки	Международные														
	внутренние														
	Специализированные														
2 Пассажирские перевозки	Международные														
3	Городские														
4	Междугородные														
5 Машиностроители															
6 Автодорожное строительство (АО "НК "Казавтожол")															
7 Станции технического обслуживания															
8 Легковой транспорт (такси)															
9 Автовокзалы и автостанции															

В результате наиболее представленными оказались виды деятельности (профстандарты): грузовые перевозки (1) и пассажирские перевозки (2). Соответственно указанные области деятельности следует определять приоритетными при планировании разработки профессиональных стандартов отрасли автомобильного транспорта.

Профессиональные требования. Единый тарифно-квалификационный справочник работ и профессий рабочих (далее - ЕТКС), выпуск 52 включает раздел «Автомобильный и городской электрический транспорт», в котором определены квалификационные требования по профессиям водитель автомобиля, водитель мототранспортных средств, водитель трамвая, водитель троллейбуса, контролер технического состояния автотранспортных средств, приемщик трамваев и троллейбусов.

Тарифно-квалификационные характеристики профессий рабочих разработаны применительно к восьмизрядной тарифной сетке. Разряды работ установлены по их сложности без учета условий труда.

Кроме работ, предусмотренных тарифно-квалификационными характеристиками, рабочие должны выполнять работы, связанные с приемкой и сдачей смены, своевременной подготовкой к работе своего рабочего места, оборудования, инструментов, приспособлений и содержанием их в надлежащем порядке, ведением установленной технической документации, а также должны знать виды брака, причины и способы его предупреждения.

ЕТКС предназначен для тарификации работ и присвоения квалификационных разрядов рабочим в организациях независимо от их организационно-правовых форм собственности, где имеются производства и виды работ, указанные в настоящих разделах, кроме особо оговоренных случаев.

В настоящее время основные требования к осуществлению международных автомобильных перевозок регламентированы Правилами допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 24 августа 2011 года № 523.

Правила определяют порядок выдачи автомобильным перевозчикам Республики Казахстан удостоверение допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок и карточки допуска, которые обязательны для владельцев следующих автотранспортных средств:

- 1) грузовых автомобилей (допустимая полезная нагрузка которых, включая прицеп более 3,5 тонн);
- 2) специализированных автомобилей, предназначенных для перевозки определенных видов грузов.

Удостоверение допуска к осуществлению международных автомобильных перевозок – это документ, дающий право автомобильным перевозчикам Республики Казахстан осуществлять международные автомобильные перевозки грузов.

Карточки допуска на автотранспортное средство – это документ, разрешающий использование автотранспортного средства в международных автомобильных перевозках грузов.

К перевозчикам при осуществлении международных автомобильных перевозок грузов предъявляются следующие требования:

- 1) наличие транспортных средств, принадлежащих на праве собственности или на ином законном основании и соответствующих международным конвенциям и соглашениям, регламентирующим международные автомобильные перевозки, а также отвечающие требованиям технических регламентов;

- 2) наличие документов, подтверждающих их квалификацию и профессиональную пригодность в соответствии с законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте;

- 3) наличие тахографа на автотранспортном средстве, прошедшего периодическую проверку (инспекции);

- 4) обеспечение соблюдения режима труда и отдыха водителями автотранспортных средств;

- 5) прохождение автотранспортным средством обязательного технического осмотра.

В 2017-2018 гг. по проекту МТСЗН по займу Всемирного банка Союзом «KAZLOGISTICS» был разработан профессиональный стандарт «Контроль за техническим состоянием автомобильного транспорта» по профессиям: 1) начальник отдела технического контроля 2) инженер по эксплуатации и ремонту автотранспорта 3) контролер технического состояния автотранспортных средств.

В 2018 г. Союзом «KAZLOGISTICS» разработан профессиональный стандарт «Международные грузовые автоперевозки» при поддержке проекта USAID по конкурентоспособности, торговле и созданию рабочих мест в Центральной Азии (СТЈ). Профессиональный стандарт включает требования функций, профессиональных задач, умений и знаний профессий к специалистам по организации и выполнению международных грузовых автомобильных перевозок по следующим профессиям:

1) **Водитель международных грузовых автоперевозок**, целью которого является своевременная доставка груза к месту назначения в целости и сохранности, без ущерба и потерь, при экономии средств предприятия;

2) **Менеджер по международным автомобильным перевозкам грузов**, основной целью которого является организация международных автомобильных перевозок грузов с предоставлением качественных транспортных услуг;

3) **Диспетчер сопровождения международных автомобильных перевозок грузов**, целью которого является обеспечение высокой оперативности управления работой транспортных средств при осуществлении международных перевозок грузов;

4) **Руководитель компании международных грузовых автоперевозок**, целью которого является обеспечение эффективной деятельности компании международных грузовых автомобильных перевозок. В настоящее время, стандарт направлен в уполномоченный государственный отраслевой орган для рассмотрения и согласования.

Примером успешной практики разработки и использования профессиональных стандартов является опыт экспертов Профессионального объединения «OtanGroup» по разработке профессионального стандарта для водителей такси.

Разработчики использовали функциональную основу профессии водителя такси. На протяжении 6 месяцев со специалистами таксопарков и водителями обсуждали содержание профессии карточки водителя такси. Выделяли трудовые функции, которые необходимы для выполнения трудовой деятельности водителя такси и прорабатывали контрольно-измерительные материалы, чтобы можно было проверить эти знания.

Сотрудники «OtanGroup» подготовили вопросы, связанные непосредственно с особенностями их деятельности, пользование мобильным приложением для осуществления перевозок, взаимодействием водителя с диспетчерским пунктом, и вопросы общего характера по сфере оказания услуг такси. Например, как действовать, когда пассажир ведет себя агрессивно, при чрезвычайной ситуации и т.д. Работодатель обозначил сам эту планку требований, которые он ожидает от своего работника. Это содержание было перенесено и отражено в трудовых функциях, задачах и оформлено в карточке профессии. Например, в одной из функций включено владение базовым английским языком, основными необходимыми водителю фразами (приветствие и др.). Необходимость такого требования возникло при проведении ЭКСПО в 2017 году. Ассоциация «OtanGroup» ставила задачу водителям такси использовать и понимать ключевые выражения на английском языке при обслуживании иностранных клиентов.

Сбор и фиксация актуальных требований работодателя, компании – один из сложных этапов. Это самая кропотливая работа, которая проводилась на еженедельных встречах. Задавали вопросы, формулировали трудовые функции. Сами работодатели на своем понятном языке говорили, что они хотят от водителя. Это была совместная работа. В результате был определен перечень нормативных правовых актов, в рамках которых реализуется деятельность водителя такси. Участники рабочей группы предлагали предварительные формулировки трудовых функций, задач, которые затем согласовывали. Определяли умения и знания по задачам. Проводили пробные экзамены по отдельным функциям, делали отдельные выводы. Находили ошибки. Пробовали делать по-другому. Мотивировали работников, т.к. нет однозначного требования к тому, чему они должны обучаться.

В ноябре уже был наработан проект профстандарта, т.е. разработали его за 3 месяца в результате 12-ти часовых активных обсуждений (3 месяца и 4 недели по 1 часу).

Выводы

1. Разработка профессиональных стандартов требует в обязательном порядке участие работодателей и представителей отраслевых ассоциаций, представляющих интересы работодателей.

2. Для полноценной разработки профессиональных стандартов необходим план встреч с работодателями и проведение систематических встреч с целью уточнения требований к работникам и функционала профессии.

3. Разнообразные подходы и внимательное отношение ко всем участникам процесса (работодатели и работники) может гарантировать успех в разработке профессиональных стандартов.

4. Совместное участие всех заинтересованных лиц в разработке профессиональных стандартов демонстрирует важность и необходимость развития данного направления в Казахстане во всех отраслях.

4.3 Образование и обучение в отрасли

Профессиональное образование для специалистов отрасли автомобильного транспорта предоставляют следующие колледжи:

1. Актауский транспортный колледж при КазАТК (АТК);
2. Алматинский индустриальный колледж при АГТУ;
3. Астанинский многопрофильный гуманитарно-технический колледж;
4. Атырауский политехнический колледж им. Саламата Мукашева;
5. Высший технический колледж при ВКГТУ им. Д.Серикбаева;
6. Гуманитарно-технический колледж «Асу», г. Астана;
7. Гуманитарно-технический колледж, КГИУ;
8. Карагандинский политехнический колледж;
9. Колледж транспорта и безопасности жизнедеятельности, г. Зыряновск;
10. Колледж транспорта и коммуникаций г. Астана;
11. Костанайский колледж автомобильного транспорта;
12. Многопрофильный колледж, г. Астана;
13. Политехнический колледж, г. Астана;
14. Саранский гуманитарно-технический колледж имени А. Кунанбаева;
15. Строительно-технический колледж, г. Астана;

Обучение проводится по следующим специальностям:

1. Организация перевозок и управление движением на транспорте.
2. Производство шин и процесс вулканизации.
3. Техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования.
4. Техническая эксплуатация, обслуживание и ремонт электрического и электромеханического оборудования.
5. Техническое обслуживание, ремонт и эксплуатация автомобильного транспорта.
6. Транспорт, транспортная техника и технологии.
7. Технологические машины и оборудование.
8. Транспортное строительство.
9. Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта.

В Казахстане зарегистрировано 824 колледжа. В Астане 43 колледжа, из которых 6 готовят специалистов по специальностям «Техническое обслуживание, ремонт и эксплуатация автомобильного транспорта» и «Организация перевозок и управление движением на транспорте».

В Казахстане 116 вузов, из которых более четверти готовят специалистов отрасли автомобильного транспорта.

По информации Министерства по инвестициям и развитию РК отрасль не принимает прямого участия в формировании государственного заказа на обучение специалистов автомобильной отрасли. Неясно, на каком основании формируется сам заказ и определяется количество грантов по специальностям.

На 2018-2019 учебный год по специальности «Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта» на подготовку специалистов с высшим образованием выделено 210 грантов (135 на полное обучение и 75 на сокращенное). Принимая во внимание тот факт, что работодатели и отраслевые министерства и ассоциации не принимают участие в процессе определения количества выделяемых грантов, трудно сопоставить и сделать вывод о покрытии потребности отрасли автомобильного транспорта в специалистах за счет выделенных государством грантов.

В текущем году отраслевые ассоциации принимали участие в одной из программ НПП РК «Атамекен», в рамках которой оценивалось соответствие образовательных программ требованиям транспортной отрасли.

Анализ Специальностей «Транспорт, транспортная техника и технологии» и «Транспортное строительство» проводился по следующим параметрам: 1) цели изучения дисциплины/модуля; 2) достаточность времени (часов) отводимого на изучение дисциплины/модуля; 3) актуальность, новизна тем, конкурентное преимущество содержания дисциплин/модуля; 4) актуальность знаний, умений, навыков и компетенций для рынка и работодателей; 5) актуальность (новизна) рекомендуемой литературы (источников) для изучения.

Объектом оценки выступили образовательная программа и каталог элективных дисциплин 30-ти вузов Казахстана. Следует отметить, что в большинстве случаев, оценки ВУЗов были неудовлетворительными ввиду того, что большинство курсов дублируются между собой, не прослеживается закономерность в углублении знаний и совершенствовании навыков студентов.

Часть представленных для анализа и оценки курсов были размытыми, не были конкретизированы цели, что, безусловно, приводит к искажению задач и формированию полноценного перечня знаний и навыков, приобретаемых в ходе обучения. Вместе с тем, отдельные вузы получили положительное заключение по причине подробного изложения навыков и умений студентов по итогам прохождения курсов, полноты дисциплин и актуальности тем. Однако, даже при положительных оценках, наблюдаются **недостатки**:

- отсутствие перечня учебной литературы для оценки актуальности знаний;
- отсутствие динамики углубления знаний и совершенствования навыков студентов старших курсов.

Результаты оценки приведены в таблицах 6 и 7.

Таблица 6. Рейтинг образовательных программ вузов по специальности «Транспортное строительство»

Рейтинг образовательных программ ВУЗ-ов по специальности транспортное строительство									
Место в рейтинге	Наименование ВУЗ-а	итого по стат. данным	Средняя заработная плата выпускников		Процент трудоустроенных выпускников		Эмпирические данные результаты анкетирования выпускников	итого по экспертной оценке	итого общее
			балл	ЗП в тенге	балл	Трудоустройство в %			
1	Казахская академия транспорта и коммуникаций имени М. Тынышпаева	0.37	0.63	134 792.04	0.83	83%	0.23	2.00	4.06
2	Казахский автомобильно-дорожный институт имени Л.Б.Гончарова	0.36	1.00	249 242.21	0.79	79%	0.37	1.51	4.04
3	Казахский университет путей сообщения	0.38	0.32	36 308.50	1.00	100%	0.41	1.50	3.60
4	Таразский государственный университет имени М.Х.Дулати	0.14	0.41	65 689.63	0.80	80%	0.45	1.75	3.56
5	Восточно-Казахстанский государственный технический университет имени Д.Савицкого	0.41	0.53	102 653.72	0.78	78%	0.45	1.35	3.52
6	Павлодарский государственный университет имени С. Торайгырова	0.14	0.37	53 617.16	0.83	83%	0.20	1.71	3.26
7	Карагандинский государственный технический университет	0.44	0.20	0.00	0.00	0%	0.21	1.55	2.41

Средний балл в рейтинге ВУЗов по специальности «Транспортное строительство» составляет 3,5 балла. Самый высокий процент трудоустроенных студентов демонстрируют профильные транспортные университеты: Казахский университет путей сообщения и Казахская академия транспорта и коммуникаций им.Тынышпаева.

Таблица 7. Рейтинг образовательных программ вузов по специальности «Транспорт, транспортная техника и технологии»

Рейтинг образовательных программ ВУЗ-ов по специальности транспорт, транспортная техника и технологии									
Место в рейтинге	Наименование ВУЗ-а	итого по стат. данным	Средняя заработная плата выпускников		Процент трудоустроенных выпускников		Эмпирические данные результаты анкетирования выпускников	итого по экспертной оценке	итого общее
			балл	ЗП в тенге	балл	трудоустройство в %			
1	Западно-Казахстанский инновационно-технологический университет	0.30	1.00	1 299 442.66	0.96	96%	0.09	1.63	3.99
2	Рудненский индустриальный институт	0.43	0.39	301 114.52	0.92	92%	0.39	1.62	3.75
3	Жезказганский университет имени О.А.Байхожура	0.23	0.34	224 683.23	1.00	100%	0.40	1.64	3.61
4	Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга имени Ш.Есенова	0.22	0.51	497 754.00	0.79	79%	0.34	1.68	3.53
5	Екбастузский инженерно-технический институт имени академика К.Сатпаева	0.25	0.29	148 760.79	0.92	92%	0.38	1.67	3.50
6	Северо-Казахстанский государственный университет им.Манаша Козыбаева	0.32	0.31	175 276.14	0.83	83%	0.39	1.59	3.44
7	Костанайский инженерно-экономический университет им. М. Дулатова	0.27	0.37	278 545.49	0.70	70%	0.43	1.67	3.44
8	Казахская академия транспорта и коммуникаций им.М.Тынышпаева	0.35	0.27	117 338.98	0.78	78%	0.38	1.63	3.41
9	Казахская автомобильно-дорожная академия имени Л.Б. Гончарова	0.33	0.33	213 953.26	0.75	75%	0.37	1.62	3.40
10	Карагандинский государственный университет имени Е.А. Букетова	0.30	0.26	92 086.21	0.77	77%	0.41	1.62	3.36

Согласно представленному в таблице 7 рейтингу по специальности «Транспортная техника и технологии» - средняя заработная плата составляет 174 тысячи тенге. При этом средний балл по специальности составил 3,5 балла, и все

университеты находятся примерно на одном уровне. Также, стоит отметить высокий процент трудоустроенных студентов по данной специальности.

Опыт участия в оценке образовательных программ наглядно продемонстрировал острую необходимость участия отрасли в формировании учебных программ. При составлении рейтинга важными критериями стали актуальность используемой литературы, соотношение учебного времени и изучаемых дисциплин, актуальность, новизна преподаваемых дисциплин. Второстепенно рассматривались критерии согласования образовательных программ с объединением работодателей, инвестиции в образовательные программы, международная аккредитация, а также наличие практического опыта у преподавателей. Хотелось бы отметить, что в рамках разработки профессиональных стандартов необходимо менять ситуацию и критерий согласования образовательных программ с работодателями, должен быть одним из важнейших.

Обучение (дополнительное, краткосрочное).

При Союзе международных автомобильных перевозчиков РК (КазАТО) в 1998 году был создан Учебный центр КазАТО. В настоящее время Учебный центр КазАТО, является единственным в Казахстане учреждением по подготовке специалистов и водителей в сфере международных автомобильных перевозок.

В 2001 году программа курсов подготовки специалистов по организации международных автомобильных перевозок Учебного центра КазАТО была аккредитована, в 2007 году переаккредитована Академией Международного союза автомобильного транспорта (Академия IRU, Швейцария), затем были аккредитованы программы обучения водителей, в том числе по перевозкам опасных грузов, а также программа обучения по применению цифровых тахографов.

Учебный центр КазАТО осуществляет профессиональную подготовку руководителей, менеджеров и водителей транспортных компаний по следующим направлениям:

- Международные автомобильные перевозки грузов;
- Логистика международных автомобильных перевозок;
- Обучение консультантов по технике безопасности при перевозке опасных грузов;
- Специальная подготовка водителей, осуществляющих перевозки грузов с применением книжки МДП;
- Специальная подготовка водителей автотранспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов.

Казахская Академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева предлагает курсы повышения квалификации по следующим направлениям:

- Организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта;
- Управление перевозочным процессом;
- Грузовая и коммерческая работа;
- Логистика на транспорте;
- Транспортное строительство;
- Проектирование и строительство автомобильных дорог;

- Эксплуатация автомобильных дорог;
- Транспорт, транспортная техника и технологии;
- Эксплуатация автомобильного транспорта и дорог.

На рынке много предложений о возможности прохождения краткосрочных курсов по отдельным узким направлениям. Например, транспортная компания «EurasianBridgeKazakhstan» предлагает самостоятельно разработанный компанией курс «Логистика» для менеджеров.

Касательно обязательного образования водителей международных перевозок, необходимо отметить следующий факт. 24 ноября 2006 года в Минске было подписано «Соглашение о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ» уполномоченными представителями шести стран (Российская Федерация, Республика Казахстан, Республика Беларусь, Украина, Республика Армения, Кыргызская Республика).

Цель Соглашения: создание гармонизированных требований к профессиональной подготовке и компетентности международных автомобильных перевозчиков стран СНГ.

Совет по автомобильному транспорту Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ осуществляет функцию информационного обеспечения и координацию деятельности.

В Соглашении прописаны требования к единым программам («программы дополнительного обучения на профессиональную компетентность, разработанные в соответствии с едиными требованиями к дополнительному обучению и профессиональной компетентности и утвержденные компетентными органами Сторон в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков»), на основании которых в каждом государстве СНГ должна быть создана система обучения, проведения проверки знаний и выдача Свидетельства профессиональной компетенции (СПК).

В приложении №1 прописан «Перечень единых требований к дополнительному обучению на профессиональную компетентность», согласно которому каждая Страна и ее компетентный орган разрабатывают единые программы обучения международных автомобильных перевозчиков.

Профессиональное дополнительное обучение, которое становится обязательным на основании данного Соглашения, для международных автомобильных перевозчиков будет проводиться в учебных центрах, которые будут определены компетентными органами. В приложении №2 данного Соглашения «Рекомендуемый Порядок определения перечня учебных организаций, осуществляющих дополнительное обучение на профессиональную компетентность международных автомобильных перевозчиков» определены условия и требования к учебному заведению.

«Профессиональная компетентность международного автомобильного перевозчика подтверждается свидетельством установленного образца, выдаваемым компетентным органом Стороны в области дополнительного обучения международных автомобильных перевозчиков после прохождения обучения, аттестации по единым программам, и сдачи квалификационного

экзамена». Из этого следует, что результатом обучения по единой программе и сдачи экзамена, порядок которого устанавливается компетентными органами Сторон, выдают Свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика. В приложении №3 данного Соглашения прописаны требования к Форме Свидетельства.

Статья 6 пункт 2 Соглашения гласит «Свидетельство признается компетентными органами Сторон в области автомобильного транспорта наравне с соответствующими национальными удостоверениями».

Также в статье 7 говорится о том, что свидетельства печатаются на русском языке, для его признания на всей территории СНГ и могут быть дублированы на государственном (при желании каждой Стороны).

Несмотря на утверждение Соглашения в Казахстане, до сегодняшнего дня вопрос остается нерешенным и казахстанские водители не получают дополнительное обязательное профессиональное образование в соответствии с международными нормами и требованиями. На текущем этапе требуется совместно с МИР РК и ведущими экспертами отрасли в Казахстане разработать проект приказа, принять и сделать обязательным получение СПК для водителей, работающих на международных автомобильных перевозках.

Стоит отметить, что действующая система профессионального образования и обучения в Казахстане требует модернизации. Необходимо выстраивать тесное взаимодействие между всеми участниками на всех этапах обучения по следующему принципу: работодатель – отраслевая ассоциация – отраслевое министерство – министерство образования - учебное заведение – студент.

Системы квалификации должны разрабатываться, прежде всего, с одной целью - обеспечить надлежащие квалификации. Квалификации имеют значение, поскольку в эпоху географической и профессиональной мобильности и обучения в течение всей жизни люди нуждаются в осязаемом, видимом и прозрачном инструменте для демонстрации приобретенных ими навыков и компетенций для той или иной работы.

В Казахстане в настоящее время отсутствует схема взаимодействия участников рынка с отраслевыми ведомствами при формировании государственного образовательного заказа по специальностям. Таким образом, вакуум приводит к тому, что учебные заведения обучают студентов, которые потенциально могут быть не востребованы в отрасли либо не обладать достаточным набором практических навыков и умений для профессиональной деятельности.

В данном случае, наиболее оптимальным является создание совещательного органа (комиссии) при отраслевом министерстве по ежегодному выделению грантов в соответствии с потребностями отрасли. При этом необходимо создать четкую систему предварительного сбора информации о реальной потребности в специалистах по соответствующим профессиям.

Выводы

1. Система квалификации – это комплекс действий в системе образования и обучения страны, ведущих к присвоению квалификации. Активную роль в ней играют учебные заведения, органы государственной власти, организации

заинтересованных сторон, законы, институты, обеспечение качества и рамки квалификаций.

2. Квалификации являются важной темой, как для образования, так и для рынка труда.

3. Большинство профессиональных квалификаций пока основываются не на результатах обучения и остаются слабыми при оценивании. Они разрабатывались без систематического участия рынка труда.

4. В соответствии с нормами международного Соглашения «О гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств-участников СНГ» требуется наделение МИР РК полномочиями о разработке и утверждении Приказа об обязательном профессиональном (дополнительном) образовании.

4.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов

Оценка профессиональной подготовленности и подтверждение соответствия квалификации специалистов представляет собой внешнюю и периодическую оценку аккредитованными органами профессиональной подготовленности выпускников организаций образования и персонала компаний.

Согласно подпункту 3 статьи 55 Закона РК «Об образовании» от 27.07.11 г. № 319 процедура присвоения квалификации от учебного процесса в организациях технического и профессионального, послесреднего образования отделена. Ниже представлена схема сертификации по специальности «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта», утвержденная в октябре 2017 года руководителем Органа по подтверждению соответствия персонала АО «Республиканский научно-методический центр развития технического и профессионального образования и присвоения квалификации» (рисунок 16).

При АО «РНМЦ» действует Орган по подтверждению соответствия персонала, осуществляющий свою деятельность в соответствии с выданным Аттестатом об аккредитации от 23 ноября 2017 года. АО «РНМЦ» имеет 16 филиалов в областных центрах страны и гг. Астана, Алматы.

К аттестации допускаются следующие категории кандидатов:

- 1) лица, самостоятельно освоившие специальность (профессию);
- 2) лица, окончившие учебные центры и курсы;
- 3) работники предприятий и организаций технического и профессионального образования, желающие повысить квалификацию (квалификационный разряд);
- 4) лица, имеющие необходимость в подтверждении ранее выданного документа о квалификации (диплома, свидетельства, удостоверения, сертификата о присвоении квалификации и т.д.).

5) лица, окончившие высшее и послевузовское образования

Стаж работы указанных категорий кандидатов должен быть не менее 1 (одного) года по специальности, претендуемой на присвоение квалификации.

Для получения сертификата, юридические (работодатели) и физические лица (далее – кандидат), подают заявку в Орган по подтверждению соответствия

персонала и комплект документов согласно Инструкции о порядке проведения сертификации персонала.



Источник: сайт РНЦМ

Рисунок 16 - Схема сертификации по специальности «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта»

Обязательная и добровольная сертификация персонала проводится органами по сертификации, которые для ведения своей деятельности должны соответствовать требованиям ГОСТ ISO/IEC 17024-2014 «Оценка соответствия. Общие требования к органам, осуществляющим сертификацию персонала», принятого Приказом Комитета технического регулирования и метрологии №276-од от 30.12.2015г. и введенного в действие в качестве национального стандарта с 01 января 2016г. (далее – стандарт). Участниками системы сертификации персонала в стране выступают национальный орган по аккредитации в области оценки соответствия, органы по сертификации (персонал органа по сертификации), заинтересованные стороны (сертифицированный персонал; пользователь услуг сертифицированного персонала; работодатель сертифицированного персонала; потребитель; государственный орган). Регулирование отношений между участниками процесса системы сертификации осуществляется законодательными актами РК и требованиями стандарта, цель разработки которого – достижение и продвижение общепринятого ориентира для организаций, осуществляющих сертификацию персонала. Целью сертификации персонала является обеспечение гарантии соответствия специалиста требованиям схемы сертификации. Уверенность в соответствующих схемах сертификации достигается путем общепринятого процесса оценки и периодической повторной оценки компетентности сертифицированного персонала. Стандарт устанавливает принципы и требования к органам, осуществляющим сертификацию персонала по определенным критериям, включая требования по разработке и поддержанию

в рабочем состоянии схем сертификации персонала. Основные требования к органам по сертификации персонала определены требованиями стандарта.

Согласно разделу 9. Требования к процессу сертификации, орган по сертификации должен:

- предоставить подробное описание процесса сертификации, соответствующего каждой схеме сертификации (включая стоимость), а также документы, содержащие требования по сертификации, права заявителей, описание процесса оценки и обязанности сертифицированного персонала, включая при необходимости правила поведения сертифицированного персонала и потребовать заполнения заявки, подписанной заявителем и отражающей необходимую информацию;
- использовать конкретные методы и механизмы оценки в соответствии со схемой сертификации;
- документировать и сделать общедоступными конкретные методы и механизмы, необходимые для проверки соответствия сертифицированного персонала измененным требованиям при внесении изменений в схему сертификации, требующей дополнительной оценки;
- спланировать и построить оценку таким образом, чтобы гарантировать объективную и систематическую проверку требований схемы с документированными доказательствами для подтверждения компетентности кандидата;
- проверить методы оценки кандидатов по обеспечению проведения справедливой и правильной оценки;
- проверить и удовлетворить особые потребности в разумных пределах и с учетом государственных требований без нарушения целостности оценки;
- иметь в наличии соответствующие отчеты, данные и записи для доказательства того, что результаты эквивалентны и соответствуют требованиям схемы сертификации, сертификации, если учитывает работы, выполненные другим органом;
- придерживаться процедур по проведению экзамена, принятию решения по сертификации и апелляции (жалоб) в отношении решений по сертификации; по приостановлению, отмене сертификата или сокращению области деятельности; по проведению повторной сертификации; по использованию сертификатов, логотипов и знаков.

Наряду с вышеуказанными требованиями, орган по сертификации должен:

- иметь соответствующую организационную структуру и персонал;
- располагать финансовыми и другими ресурсами, необходимыми для функционирования процесса сертификации, и механизмами (например, страховка или резервы), чтобы покрывать связанные с ним обязательства;
- вести политику по управлению беспристрастностью;
- иметь договоры с каждой привлекаемой стороной, предоставляющей услуги в рамках процесса сертификации и номенклатурную документацию

Выводы

1. Представленная схема сертификации предоставляет возможность понять алгоритм проведения сертификации. Однако, неясно каким образом

Модель системы квалификации в автомобильном транспорте отражает процесс построения системы квалификации с учетом потребностей отрасли и непосредственного участия работодателей при разработке профессиональных стандартов и проведении оценки соответствия персонала. При взаимодействии всех участников процесса по предлагаемой схеме существует возможность построить эффективную цепочку взаимодействия при построении системы классификации профессий автомобильной отрасли.

Основными профессиями отрасли автомобильного транспорта являются:

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Аккумуляторщик 2. Водитель 3. Вулканизаторщик 4. Диспетчер автомобильного транспорта 5. Диспетчеры сухопутного транспорта 6. Инженеры по строительству транспортных объектов 7. Инженеры-механики (общий профиль) 8. Инспекторы транспортной безопасности 9. Кассир (билетный) 10. Кассир багажный, товарный (грузовой) 11. Контролер пассажирского транспорта 12. Контролер технического состояния автотранспортных средств 13. Мастер по ремонту кузовов автотранспортных средств 14. Мастер по ремонту транспорта 15. Менеджер автосервиса 16. Мехатроник 17. Оператор по обработке перевозочных документов | <ol style="list-style-type: none"> 18. Руководители (управляющие) специализированных сухопутных транспортных подразделений 19. Слесарь по ремонту автомобилей 20. Супервайзеры по автомобильным перевозкам 21. Таксировщик 22. Техник 23. Техник 24. Техник - механик 25. Техник по связи 26. Техник по эксплуатации и ремонту оборудования 27. Техник-электрик 28. Техник-электроник 29. Электрик по ремонту автомобильного электрооборудования 30. Электромеханик 31. Электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования 32. Электрослесарь (слесарь) дежурный по ремонту оборудования |
|---|--|

Выводы

1. Система классификации профессий автомобильной отрасли должна позволить решить задачи систематизации трудовой деятельности, формирования общих требований к ним, оказывая, таким образом, влияние на трудовую мотивацию, рост производительности труда, улучшение социального и пенсионного обеспечения.

2. Требуется общественное обсуждение предлагаемой Модели системы квалификации в автомобильном транспорте с последующим утверждением и применением на практике.

3. Необходимо проведение полномасштабного информирования участников автомобильной отрасли о значении системы независимой сертификации квалификации для развития качественного уровня персонала и обеспечения компетентными специалистами отрасли автомобильного транспорта.

4.6 Проблемные ситуации и рекомендации

Проблемные ситуации	Рекомендации
---------------------	--------------

1. Отсутствие органа по разработке профессиональных и квалификационных стандартов. Последствия обозначенной проблемы: Отсутствие разработанных и утвержденных профессиональных стандартов автомобильной отрасли по востребованным специальностям. Несогласованность действий участников процесса по созданию системы квалификации автомобильной отрасли	Создание отраслевых советов с целью мониторинга развития отрасли и составления прогнозов, разработки профессиональных и квалификационных стандартов, согласования образовательных стандартов и требований к оценке
2. Существующий «рынок дипломов», на котором ценность работника определяется дипломом о завершении курса обучения в учебном заведении, а не реальной квалификацией работника Последствия обозначенной проблемы: Работодатели по факту сталкиваются с проблемой, когда у работника при наличии нескольких образований, отсутствуют основные профессиональные компетенции	Создание полноценной системы квалификации в отрасли автомобильного транспорта
3. Длительный и трудоемкий процесс устранения рассогласованности между специальностями, квалификациями и потребностями рынка труда, подсистемами образования (высшего образования, непрерывного профессионального образования, общего среднего образования, начального и среднего профессионального образования, неформального образования) Последствия обозначенной проблемы: Непрозрачность «внутренней кухни» системы квалификации отталкивает потенциальных работодателей от участия в процессе и создания эффективной и отражающей реальные потребности отрасли, системы квалификации	Создание прозрачного и ясного механизма взаимодействия всех участников процесса
4. Неготовность участников процесса к выстраиванию новых схем взаимодействия Последствия обозначенной проблемы: Процесс создания системы квалификации идет очень медленными темпами и порой тормозится	Повышение осведомленности общественности о новых тенденциях на рынке труда и образования путем распространения информации в СМИ и в открытом доступе в Интернет.

5. Водный транспорт

5.1 Описание отрасли

Водный транспорт включает в себя внутренний водный и морской виды транспорта. Освоение Казахстаном морских перевозок на Каспии стимулируется бурным развитием нефтедобычи в западных регионах страны, а также необходимостью более полной реализации своих экспортных возможностей в направлении Кавказа и стран Персидского залива, а также транзита товаров Азия-Европа. Береговая транспортная инфраструктура Казахстана на Каспийском море включает три действующих морских порта: Актау, Баутино (грузовой район порта Актау) и Курык.

Основную номенклатуру грузов, ежегодно переваливаемых через морские порты, составляют: нефть, металл, зерно, каменная порода, лес, строительные материалы. Пропускная способность порта Актау 16,5 млн. тонн, порта Баутино более 2,5 млн. тонн, порта Курык - 4 млн. тонн грузов в год. Имеется устьевой порт Атырау мощностью 500 тыс. тонн в год. Также ведется строительство порта Прорва для доставки габаритных грузов для строительства завода третьего поколения компанией «Тенгизшевройл».

Из числа судоходных компаний две представляют квазигосударственный сектор: ТОО «НМСК «Казмортрансфлот» (танкерный и сервисный флот) и ТОО «KTZ Express shipping» (сухогрузный флот). В настоящее время АО «НК Қазақстан темір жолы» ведется работа по изысканию источников финансирования строительства первого казахстанского парома.

В Казахстанском секторе Каспийского моря рынок представлен в значительной части судами, принадлежащими иностранным судовладельцам, которые привлечены для освоения нефтегазового Северо-Каспийского проекта.

Таблица 8. Основные показатели морского транспорта

Показатель	2016	2017	За 8 мес. 2017 г.	За 8 мес. 2018 г.
Перевозки грузов, тыс. тонн	2 565,5	2102,6	1448,4	1615,5
Грузооборот, млн. ткм	1 772,2	1584,2	1088,8	1225,5

Источник: Комитет статистики РК

Если говорить о тенденциях в морских перевозках, то здесь наблюдается снижение объемов. Снижение данного показателя началось в 2012 году и достигло своего пика в 2017 году, составив 48% (таблица 8).

Внутренний водный транспорт, представленный речным судоходством, осуществляется в бассейнах рек Иртыш, Урал, Кигач, Ишим, Или, Капчагайском водохранилище и озере Балхаш. Общая протяженность эксплуатируемых участков внутренних водных путей составляет 4 150,9 км.

Перевозки пассажиров и грузов осуществляют частные судовладельцы, имеющие 659 судов.

Таблица 9. Основные показатели внутреннего водного транспорта

Показатель	2016	2017	За 8 мес. 2017 г.	За 8 мес. 2018 г.
Перевозки грузов, тыс. тонн	1 188,6	1 649,4	1209,3	753,7
Грузооборот, млн. ткм	21,4	26,0	20,4	30,8

Источник: Комитет статистики РК

Перевозка грузов по внутренним водным путям в 2017 году показала рост и стала рекордной за последние пятнадцать лет, так в сравнении с 2016 годом прирост в 2017 году составил на 39% (таблица 8).

Выводы

1. Морской вид транспорта в Казахстане является довольно молодым, так первая национальная судоходная компания была основана в 1998 году. Порт Курык был запущен только в 2018 году. Строительство инфраструктуры порта Актау и наращивание объемов его перевалки только произведено, т.е. за последние 20 лет.

2. В целях необходимости ускоренного освоения Северо-Каспийского проекта Казахстаном вынужденно привлечено значительное количество специализированных судов, принадлежащих иностранным судовладельцам, командный плавсостав которых в большей части представлен нерезидентами Казахстана.

3. Отсутствие достаточного количества отечественных специалистов морского транспорта.

4. Необходимость совершенствования морского образования.

5. Учитывая моральное устаревание судов речного флота, требуется его замена на новые и современные суда.

6. Расширение грузовой базы речного транспорта.

7. В целом водный транспорт требует поддержки со стороны государства и значительных капиталовложений.

5.2 Отраслевая структура и профессиональные требования

Для использования функционального подхода в структурировании отрасли для определения границ и профессий разработки профессиональных стандартов в относительно однородной отрасли водного транспорта определена структура «отрасль – подотрасли (морская, речная) – виды деятельности».

В результате функционального анализа составлены:

- миссия – «обеспечение безопасной перевозки пассажиров, багажа и грузов»;
- видение – «водный транспорт как передовой вид транспорта»;
- цель отрасли - «внедрение лучших мировых стандартов и технологий в проектировании, строительстве, эксплуатации и обслуживании отечественных организации водного транспорта».

На основании отраслевой цели и её декомпозиции по отдельным предметам и задачам в отрасли выделены четыре области деятельности:

- 1) безопасное обеспечение водного транспорта,
- 2) обслуживание перевозчика, пассажиров, оформление багажа,
- 3) безопасная перевозка пассажиров, багажа и грузов,
- 4) строительство и ремонт судов.

Содержание сгруппированных родственных, связанных технологически производственных процессов и профессий внутри каждой области составляют отдельные виды деятельности (рисунок 18).

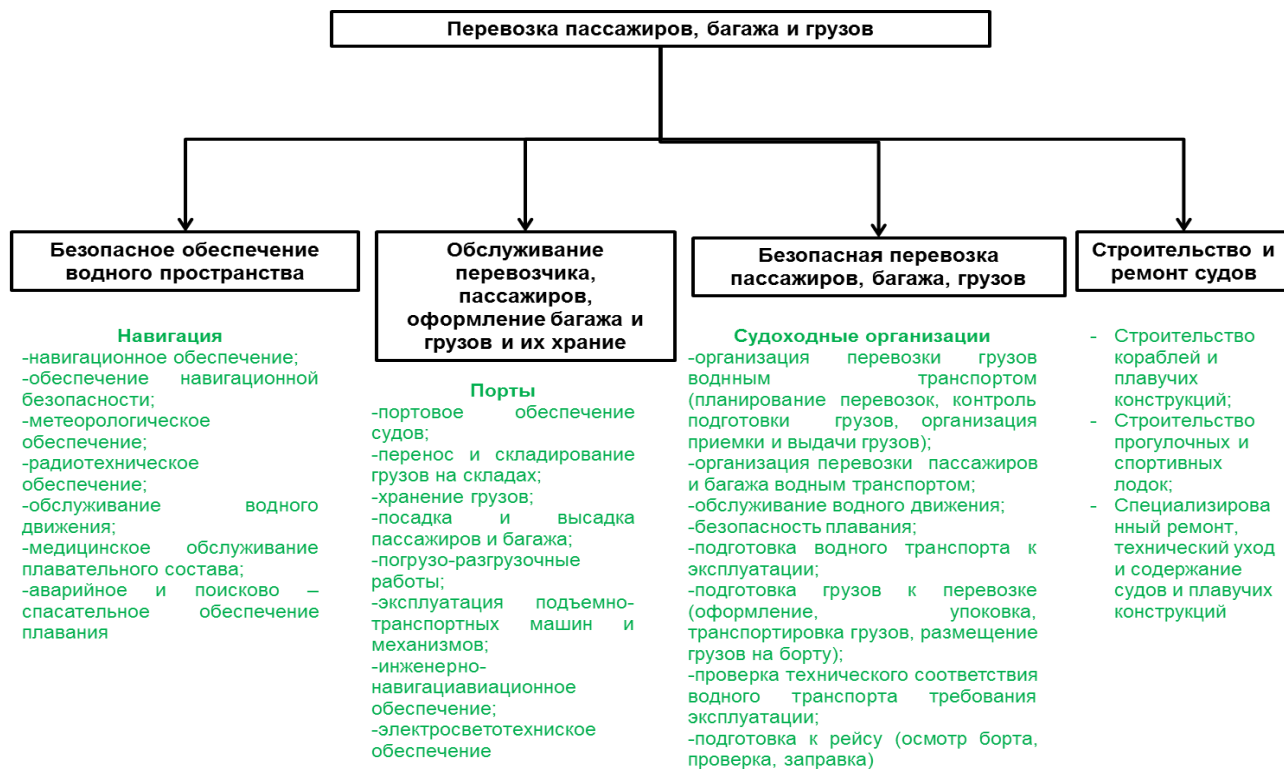


Рисунок 18 - Функциональная карта водного транспорта

Таким образом, в отрасли водного транспорта определены 4 области и 26 видов деятельности, соответственно, в первой - 7, второй - 8, третьей - 8, четвертой - 3.

Базовыми, основными областями являются: «обслуживание перевозчика, пассажиров, оформление багажа» и «безопасная перевозка пассажиров, багажа и грузов», вспомогательными, сервисными: «безопасное обеспечение водного транспорта» и «строительство и ремонт судов».

Для учета предприятий по видам деятельности в отрасли составлена таблица 10 соотнесения основных предприятий и видов деятельности.

По видам деятельности четырех областей деятельности – 1) безопасное обеспечение водного транспорта, 2) обслуживание перевозчика, пассажиров, оформление багажа, 3) безопасная перевозка пассажиров, багажа и грузов, 4) строительство и ремонт судов; приведены основные предприятия, реализующие указанные виды деятельности.

Таблица 10 показывает распределение или концентрацию предприятий по всем или отдельным видам деятельности. На основании относительного распределения составляются рекомендации по очередности разработки профессиональных стандартов.

Профессиональные требования. Требования к морским специалистам содержатся в международной Конвенции Правила дипломирования и несения вахты для моряков (ПДНВ), в целом для работников водного транспорта в ЕКТС 52, а также внутренних положениях и квалификационных требованиях к работникам организации водного транспорта.

Таблица 10. Предприятия и виды деятельности в водном транспорте

		Безопасное обеспечение водного пространства						Обслуживание перевозчика, пассажиров, оформление багажа и грузов и их хранение						Безопасная перевозка пассажиров, багажа, грузов						Строительство и ремонт судов							
№	Виды деятельности Предприятия																										
		навигационное обеспечение	обеспечение навигационной безопасности	метеорологическое обеспечение	радиотехническое обеспечение	обслуживание водного движения	медицинское обслуживание плавательного состава	аварийное и поисково –спасательное обеспечение плавания	портовое обеспечение судов	перенос и складирование грузов на складах	хранение грузов	погрузка и высадка пассажиров и багажа	погрузка-разгрузочные работы	эксплуатация подвижно-транспортных машин и механизмов	инженерно- навигационное обеспечение	электроснабжение, обеспечение организации перевозок грузов водным транспортом (планирование перевозок, контроль подготовки грузов, организация приема и выдачи грузов)	организация перевозок пассажиров и багажа водным транспортом	обслуживание водного движения	безопасность плавания	подготовка водного транспорта к эксплуатации	подготовка грузов к перевозке (оформление, упаковка, транспортировка грузов, размещение грузов на борту)	проверка технического соответствия водного транспорта требованиям эксплуатации	подготовка к рейсу (осмотр судна, проверка, заправка)	Строительство кораблей и плавучих конструкций	Строительство прогулочных и спортивных лодок	Специализированный ремонт, технический уход и содержание судов и плавучих конструкций	
1	АКТАУСКИЙ ФИЛИАЛ ТОО "КАСПИАН ОФШОР КОНСТРАКШН"	✓	✓		✓	✓	✓												✓								
2	ТОО "НАЦИОНАЛЬНАЯ МОРСКАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ "КАЗМОТРАНСФЛОТ"	✓	✓		✓	✓	✓									✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
3	АО "НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ "АКТАУСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ"	✓	✓		✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓												
4	ТЕРМИНАЛ				✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓												
5	ТОО "CASPIAN MAINPORT AKTAU (КАСПИАН МЕЙНПОРТ АКТАУ)"	✓	✓		✓											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
6	ТОО "ТЕНИЗСЕРВИС"				✓								✓			✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓
7	АО "АК БИДАЙ-ТЕРМИНАЛ"				✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓			✓				✓		✓				✓
8	ТОО "CASPIAN SERVICES GROUP" ("КАСПИАН СЕРВИС ГРУПП")				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
9	КАЗАХСТАНСКИЙ ФИЛИАЛ КОМПАНИИ "ВАГЕНБОРГ КАЗАХСТАН Б.В."	✓	✓		✓	✓	✓	✓						✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
10	ТОО "OMS SHIPPING"	✓	✓		✓											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
11	ТОО "OMS AGENCY" (ОМС ЭДЖЕНСИ)				✓				✓	✓		✓	✓			✓					✓	✓	✓				✓
12	Компания «БЮИОИ Казахстан Лимитед» («BUE Kazakhstan» LTD)				✓											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
13	Invest»	✓	✓		✓											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
14	ТОО "БЛЮ ВОТЕР ШИПИНГ КАЗАХСТАН (BLUE WATER SHIPPING KAZAKHSTAN)"	✓	✓		✓											✓	✓				✓						
15	ТОО «ЕР САИ Каспийан Констрактор» («ER SAI Caspian Contractor» LLC)																							✓		✓	
16	ТОО «ТАРПАН ТЕЛЕКОМ»	✓	✓																								
17	ТОО "FORTUNA-KZ"(ФОРТУНА-KZ)"				✓												✓		✓			✓	✓				
18	ТОО "МОБИЛЕКС ШИПИНГ"	✓	✓		✓											✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				

Согласно ПДНВ весь судовой персонал разделяется на три категории: уровень управления (капитан, старший механик); уровень эксплуатации (старший помощник, вахтенные офицеры и механики); вспомогательный уровень (рядовой состав). К каждой категории предъявляются свои квалификационные требования.

Например, матрос - это судовой специалист рядового состава. Он выполняет две главные функции - несет вахту (ходовую и стояночную) и выполняет судовые работы под руководством боцмана. В силу производственной необходимости матросы могут переходить из вахтенных в рабочую команду и наоборот.

ПДНВ регламентирует:

1. Требования к капитану и палубной команде;
2. Требования к машинной команде;
3. Требования к радиоспециалистам;
4. Требования в отношении экипажей определенных типов судов;
5. Требования в отношении функций, связанных с аварийными ситуациями, охраной труда, медицинским уходом и выживанием;
6. Требования в отношении дипломирования и альтернативного дипломирования;
7. Требования в отношении несения вахты.
8. Устанавливает образцы документов, выдаваемых при дипломировании моряков.

Следует упомянуть, что Конвенция ПДНВ с поправками регламентирует не порядок и процедуру выдачи квалификационных свидетельств Морской администрацией государства, а лишь требования к компетентности плавсостава (стандарты), к содержанию документов моряков и к тому, чтобы документы (а значит и компетентность) периодически подтверждались, квалификация повышалась, а инструкторы и оборудование при обучении плавсостава также отвечали определенным стандартам. В ЕТКС № 52 указано 36 профессий морского и речного транспорта.

В 2017-2018 гг. по проекту МТСЗН по займу Всемирного банка Союзом «KAZLOGISTICS» были разработаны следующие профстандарты.

Профессиональный стандарт «Судовождение морских судов и судов внутреннего плавания (судоводитель)» включает профессии:

- 1) капитан-наставник,
- 2) штурман (по флоту),
- 3) капитан судна,
- 4) судовой штурман,
- 5) радиоэлектроник,
- 6) лоцман,
- 7) шкипер,
- 8) боцман,
- 9) подшкипер,
- 10) матрос 1 класса,
- 11) матрос 2 класса,
- 12) матрос.

Профессиональный стандарт «Эксплуатация судовых энергетических установок морских судов и судов внутреннего плавания (механик судовой)» включает профессии:

- 1) механик –наставник,
- 2) механик по флоту,
- 3) механик судовой (вахтенный, старший, второй, третий и четвертый),
- 4) помощник механика судовой (первый, второй, третий и четвертый),
- 5) техник-механик (донкерман),
- 6), моторист 1 класса,
- 7) моторист 2 класса,
- 8) моторист.

Выводы

1. В настоящее время разработаны, только два профстандарта, но этого недостаточно, чтобы охватить всю отрасль водного транспорта, следовательно, необходимо продолжить работу по данному направлению. В последующем это позволит сориентировать учебные организации для подготовки высококвалифицированных специалистов водного транспорта.

2. В связи с тем, что сейчас в Казахстане отрасль водного транспорта проходит этап формирования и вхождения в «Белый список» Международной морской организации (далее - ИМО), приводятся в соответствие действующие нормативные документы со стандартами ИМО. Однако внесение изменений в действующее законодательство процесс трудоемкий, требует много времени.

5.3 Образование и обучение в отрасли

Международное сообщество уделяет особое внимание усилению требований к кадровому потенциалу и усовершенствованию подготовки моряков на всех уровнях. В Республике Казахстан также имеются различные учебные заведения ведущие подготовку специалистов водного транспорта.

Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга им. Ш. Есенова предоставляет образование по специальности 5B071500 «Морская техника и технологии» и квалификациям: Судовождение, Эксплуатация судовых энергетических установок, Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики, Эксплуатация погрузочного оборудования портов и транспортных терминалов.

Казахстанская морская академия при АО «Казахстанско-Британский технический университет» предоставляет образование по специальности 5B071500 «Морская техника и технологии» и квалификациям: Судовождение, Эксплуатация судовых энергетических установок.

НАО «Атырауский университет нефти и газа» предоставляет образование по специальности 5B071500 «Морская техника и технологии» и квалификациям: Эксплуатация судовых энергетических установок, Морские нефтегазовые сооружения.

КГКП «Колледж транспорта город Семей» обучает по следующим специальностям (квалификациям): Судостроение и техническое обслуживание судовых машин и механизмов (механик по судовым системам), Эксплуатация водного транспорта (техник-судоводитель), Эксплуатация водного транспорта (техник).

ТОО «Прикаспийский колледж «БОЛАШАК» обучает по следующим специальностям (квалификациям): Судостроение и техническое обслуживание судовых машин и механизмов (техник-строитель), Электрорадиомонтаж морской техники (электромеханик судовой), Эксплуатация водного транспорта (техник-судоводитель).

Каспийский государственный университет технологий и инжиниринга им. Ш. Есенова предоставляет возможность получения магистерских программ по специальностям «Судовождение» и «Морская техника и технологии» в морских университетах за рубежом и получать два диплома по двудипломной образовательной программе.

Вместе с получением дипломов магистра по указанным специальностям также возможно пройти Международные Конвенционные курсы и получить необходимые сертификаты в дополнение к диплому для работы по морским специальностям.

Атырауский университет нефти и газа реализует программы дополнительного обучения Minor к основной специальности (программа Major) по специальности бакалавриата: 5B071500 - Морская техника и технология.

Minor – это программа дополнительного направления подготовки (специальности), которую может выбрать студент из перечня специальностей, предлагаемых Университетом. По завершении теоретического курса обучения по дисциплинам дополнительной специальности и получении академической степени Бакалавра по основной специальности (Major) студенту выдается

приложение к диплому установленной формы с присуждением академической степени по дополнительной специальности (Minor).

Студент 1 курса имеет право выбрать для изучения одну программу Minor, которая изучается на втором и третьем курсах бакалавриата.

ТОО «НМСК «Казмортрансфлот». С целью организации подготовки морских специалистов из числа граждан Республики Казахстан для формирования квалифицированного кадрового состава, а также в соответствии с «Программой развития казахстанских кадров для танкерного флота и флота поддержки морских нефтяных операций на 2007-2011 гг.» (утвержденного решением Правления АО НК «КазМунайГаз» от 27.11.2007 г. протокол № 152) КМТФ осуществило подготовку 96 морских специалистов в ФГБОУ ВПО «Государственном Университете Морского и Речного Флота имени адмирала С.О. Макарова» в г. Санкт-Петербург по следующим специальностям: судовождение; электромеханика; эксплуатация судовых и энергетических установок.

Кроме того, КМТФ на постоянной основе проводит подготовку, переподготовку и повышение квалификации собственного персонала в соответствии с внутренними положениями (СТП КМТФ.019 «Положение о подготовке, переподготовке и повышении квалификации работников КМТФ») и согласно ежегодному плану обучения персонала, утверждаемого решением Генерального директора КМТФ.

Особого внимания требует вопрос по обеспечению исполнения статьи 25 Закона РК «О торговом мореплавании» по замещению национальными кадрами в отечественных судоходных компаниях. Так в настоящее время доля граждан Республики Казахстан в плавсоставе при общей численности порядка 1553 человек составляет около 58%, а на уровне командного состава всего 23%.

В морской отрасли есть международные стандарты, которые четко регламентируют работу моряков это Правила дипломирования и несения вахты для моряков (ПДНВ). В ПДНВ четко прописано, какими навыкам должен соответствовать тот или иной специалист в сфере морского транспорта: начиная от рядового матроса и заканчивая капитаном корабля.

Таблица 11. Государственный образовательный заказ на подготовку специалистов с высшим образованием на 2018-2019 учебный год

Наименование специальности	Итого	Полное обучение				Сокращ. обучение		
		всего	каз.	русс	англ	всего	каз	русс
Морская техника и технологии	95	75	56	19		20	15	5
Казахстанско-Британский технический университет								
Морская техника и технологии	19							

Источник: веб-сайт МОН РК

Данное количество выпускаемых специалистов для Казахстана считаем вполне достаточным, которое позволило бы в ближайшее годы, полностью решить вопрос по обеспечению национальными кадрами командного состава морских судов (таблица 11). Данное решение исполнимо при условии приведения системы морского образования Казахстана в соответствие с требованиями ПДНВ. Работа в данном направлении в настоящее время ведется в Казахстане.

По информации МОН РК следует, что гранты в колледжах формируют местные исполнительные органы. За пределами РК грантов не выделяется.

Обучение (дополнительное, краткосрочное).

Каспийский морской тренажерный центр (CaspianMaritimeTrainingCenter – «СМТС»). Проект компании «Казахстанский филиал Вагенборг Казахстан БВ» и Правительства Нидерландов при участии Морского Института им. Виллема Баренца (Нидерланды) по повышению безопасности на море посредством разработки обучающих имитационных программ и подготовки моряков и студентов учебных морских заведений в соответствии с требованиями международных конвенций и стандартов, оказании помощи казахстанским морякам в получении сертификатов и дипломов международного образца.

Центр оснащен оборудованием компании «KongsbergMaritime», соответствующее требованиям ИМО, международной морской конвенции СОЛАС, Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ) и сертифицировано ведущими морскими классификационными обществами мира.

Тренажеры «СМТС» представлены навигационным оборудованием (Polaris) и машинным отделением (Neptun), которые в настоящее время являются самой гибкой и multifunctionальной концепцией тренажерного обучения для воспроизведения реалистичных сценариев.

Данное оборудование позволяет проводить такие курсы как организация ходовой навигационной вахты, маневрирование и управление судном, управление судном и несение ходовой навигационной вахты, использование ресурсов и организации ходовой вахты в машинном отделении, повышение квалификации судоводителей, механиков, электромехаников, матросов, мотористов и т.д.

Тренажерные центры ТОО «ЕскерткышКызмет Казахстан» в г. Атырау, г. Актау и п. Баутино. Подготовка и повышение квалификации специалистов морского транспорта.

ТОО «CaspianOffshoreConstruction» предоставляется в качестве учебного судно «Номад». Возможности «Номада» позволяют одновременно проходить практику 15 студентам.

Кроме того, бизнес организации в отрасли торгового мореплавания самостоятельно проводят подготовку, переподготовку и повышение квалификации собственных работников в соответствии с внутренними положениями и согласно утвержденным планам обучения персонала с приглашением различных специалистов в морской отрасли. Также проходят подготовку в России и Азербайджане.

В Казахстане не налажена структура морского образования. Есть стандарт, который в свое время положен в основу ГОСО, который определяет образование только высшего командного состава.

В морской отрасли есть международные стандарты, которые четко регламентируют работу моряков это Правила дипломирования и несения вахты для моряков (ПДНВ). В ПДНВ четко прописано, какими навыкам должен соответствовать тот или иной специалист в сфере морского транспорта: начиная от рядового матроса и заканчивая капитаном корабля. Особенностью подготовки

морских специалистов является то, что для получения профессионального диплома студент должен иметь в наличии подтверждение о прохождении морской практики (минимум 12 месяцев) и обязательные курсы согласно конвенции ПДНВ. Для Казахстана важно войти в «Белый список» ИМО, а для этого необходимо чтобы система морского образования соответствовала ПДНВ. Соответствующей ПДНВ системы образования в Казахстане ранее никогда не существовало, и процесс формирования её происходит только в настоящее время.

Так Казахстанская Морская Академия при АО «Казахстанско-Британский Технический Университет» (далее – КМА) открыта в августе 2012 года с участием школы-партнера из Нидерландов STC Group. Школа-партнер занимается ежедневным менеджментом КМА и консультирует по учебным планам. Изначально учебный план был составлен на основе таблиц компетенции Конвенции ПДНВ для судоводителей и судомехаников.

В целях приведения системы образования к международным стандартам 11 июля 2017 года был утвержден приказ исполняющего обязанности Министра образования и науки РК №325 по экспериментальному образованию на базе РГП на ПХВ «КГУТИ им. Ш. Есенова» и КМА в соответствии с ПДНВ. Вместе с тем образовательные программы для ВУЗов были утверждены в мае 2018 года.

В основе морского образования лежит комплексный подход и многоуровневая подготовка, применяемые к теоретической и практической подготовке моряков.

То есть помимо получения учебного диплома в ВУЗах требуется получение рабочего диплома, а для этого выпускник должен иметь в наличии подтверждение о прохождении морской практики (минимум 12 месяцев) и обязательных коротких курсов/тренингов по профессиональной сертификации согласно конвенции ПДНВ.

ВУЗы в Казахстане вопрос по плавательной практике и прохождения коротких курсов пытаются решать по мере возможностей, но в связи с ограниченностью не всегда это получается. Так морские суда компании работающих в казахстанском секторе Каспийского моря задействованы на проектах по контрактам и предоставлять студентам прохождение плавательной практики не всегда предоставляется возможным.

Так в связи с невозможностью проведения коротких курсов (тренингов) до недавнего времени для студентов КМА, эти курсы проводились в Нидерландах, а первая плавательная практика (30 – 50 дней) на судне школы-партнера, что требовало больших финансовых расходов. С 2014 года КМА наладили рабочее отношение с индустрией (Компаниями «Topaz Marine», «Chevron Shipping», ТОО «Каспиан Оффшор Констракшн» и ТОО «НМСК «Казмортрансфлот»). В 2017 году КМА был подписан меморандум с ТОО «ЕскерткышКызмет Казахстан» о возможности проведения коротких курсов в Тренажерном центре ТОО «ЕскерткышКызмет Казахстан» (ЕКК). Студенты РГП на ПХВ «КГУТИ им.Ш.Есенова» проходят практику в АО «НК «Актауский Морской Торговый Порт», студенты НАО «Атырауский университет нефти и газа» в летний период 2018 года прошли обучение на курсах ЕКК в соответствии с заключенным договором.

Согласно комментариям представителя уполномоченного государственного органа (КТ МИР РК) в Казахстане ими установлен порядок и определена организация, в лице Российского морского регистра судоходства (далее - РМРС) с которой 17 мая 2018 года подписано соглашение о делегировании ей полномочий по освидетельствованию учебных организаций и тренажерных центров на соответствие ПДНВ. В дальнейшем это позволит войти в «Белый список» ИМО. Пока же КМА своих первых выпускников вынуждено аккредитовать в государстве Оман, которое является членом «белого списка». То есть получив высшее морское образование в РК, это не значит, что вчерашние студенты смогут работать по специальности в любой в судоходной компании, по причине того, что Республика Казахстан не входит в «Белый список» и учебные заведения не имеют соответствующих аккредитации.

То есть АУНГ и КГУТИ им. Ш. Есенова выпускникам после окончания предоставляются лишь дипломы, которых недостаточно для работы в международных судоходных компаниях. Потому трудоустройство после окончания АУНГ и КГУТИ им. Ш. Есенова не гарантировано.

При этом, в Казахстане имеются специалисты, которые прошли самостоятельное обучение в России, Азербайджане и дальнем зарубежье и имеют все необходимые свидетельства для работы.

Также имеется особенность в морском транспорте, выражающееся в том, что вчерашнему студенту сначала необходимо получение опыта, работая на должностях ниже стоящих. Например, для судоводителей он составляет 10 лет, а для механиков 8 лет.

Выводы

1. Основной проблемой является отсутствие в Казахстане соответствующей международным стандартам системы подготовки кадров для морского транспорта (ПДНВ) и вытекающий из этого дефицит казахстанских морских специалистов, и эта проблема ежегодно становится острее в связи с ростом количества судов. А также учитывая статью 25 ЗРК «О торговом мореплавании» к 2020 году капитан, старший помощник капитана и старший механик экипажей судов должны быть гражданами РК.

2. Одной из проблем является отсутствие четкого анализа потребности на рынке специалистов морского транспорта. То есть известно, что специалисты нужны, но не известно сколько.

3. Проблемными остаются вопросы обеспечения прохождения практики на морских судах всех студентов, обучающихся в ВУЗах РК, а также обеспечения по получению обязательных курсов/тренингов безопасности согласно ПДНВ.

4. Отсутствие достаточного количества отечественных специалистов морского транспорта.

5. Необходимость совершенствования системы морского образования.

5.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов

Работники порта АО «НК «АММТП» – оценка проводится в соответствии с Коллективным договором АО «НК «АММТП» на 2017-2019 годы. Работникам для прохождения профессиональной сертификации и подтверждения рабочего диплома, если это необходимо для выполнения функциональных обязанностей, предоставляется учебный отпуск с сохранением рабочего места на весь период

учебного отпуска и сохранением средней заработной платы за 20 календарных дней. Работники портового флота проходят сертификацию раз в пять лет, подтверждают рабочие дипломы в образовательных заведениях РФ.

Квалифицированные специалисты портового флота имеют диплом, подтверждающий ту или иную квалификацию и сертификаты Наставления по борьбе за живучесть судна (НБЖС), имеющие срок пользования. Менеджер портового флота ведет контроль над наличием и сроками пользования рабочих дипломов и сертификатов вверенных ему сотрудников. Тем самым своевременно направляет их на продление (подтверждение) рабочих дипломов согласно Коллективному договору АО «НК «АММТП» на 2017-2019 годы.

В ТОО «KTZ Express Shipping» аттестация и сертификация морских специалистов осуществляется морскими администрациями государств, в соответствии с требованиями ПДНВ.

Оценка деятельности морских специалистов ТОО «KTZ Express Shipping» производится в соответствии с внутренне-нормативными процедурами Системы Управления Безопасностью (СУБ), разработанные на основании требований Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ).

В казахстанских морских организациях оценка деятельности морских специалистов в основном производится в соответствии с внутренне-нормативными процедурами СУБ, разработанные на основании требований МКУБ.

Выводы

1. Для международного признания дипломов выпускников казахстанских организации морского образования и сертификатов тренажерных центров Казахстану необходимо войти в «Белый список» ИМО.

2. В Казахстане отсутствует возможность прохождения профессиональной сертификации и подтверждения рабочего диплома согласно ПДНВ. В этой связи отечественные работники морской отрасли вынуждены приходить профессиональную сертификацию и подтверждение рабочего диплома в зарубежных образовательных заведениях (учебных центрах), которые это осуществляют на возмездной основе. То есть значительное количество денежных средств уходит на оплату в иностранные учебные заведения, кроме того, наши работники несут расходы за проезд и проживание.

3. Отсутствие освидетельствованных в установленном порядке учебных центров в Казахстане, предоставляющих дополнительно обучение с целью формирования и поддержания необходимого уровня квалификации морских специалистов, делают их неконкурентоспособными на рынке труда.

4. Учебные заведения должны расширить перечень специальностей по отрасли морского транспорта, т.к. подготовкой по некоторым специальностям в Казахстане вообще не осуществляется.

5.5 Механизм профессиональных квалификаций и перечень профессий

Участниками отраслевой системы квалификаций водного транспорта являются: Комитет транспорта Министерство инвестиций и развития РК, Министерство образования РК, Министерство труда и социальной защиты

населения РК, организации высшего образования, колледжи и морские учебно-тренажерные центры, судоходные компании, общественные организации (НПП РК «Атамекен», Союзы и Ассоциации), морские и речные порты.

Приведена разработанная модель системы квалификации водного транспорта, на которой подробно показан процесс разработки и утверждения профессиональных стандартов, обучения, сертификация, оценки квалификации (рисунок 19).

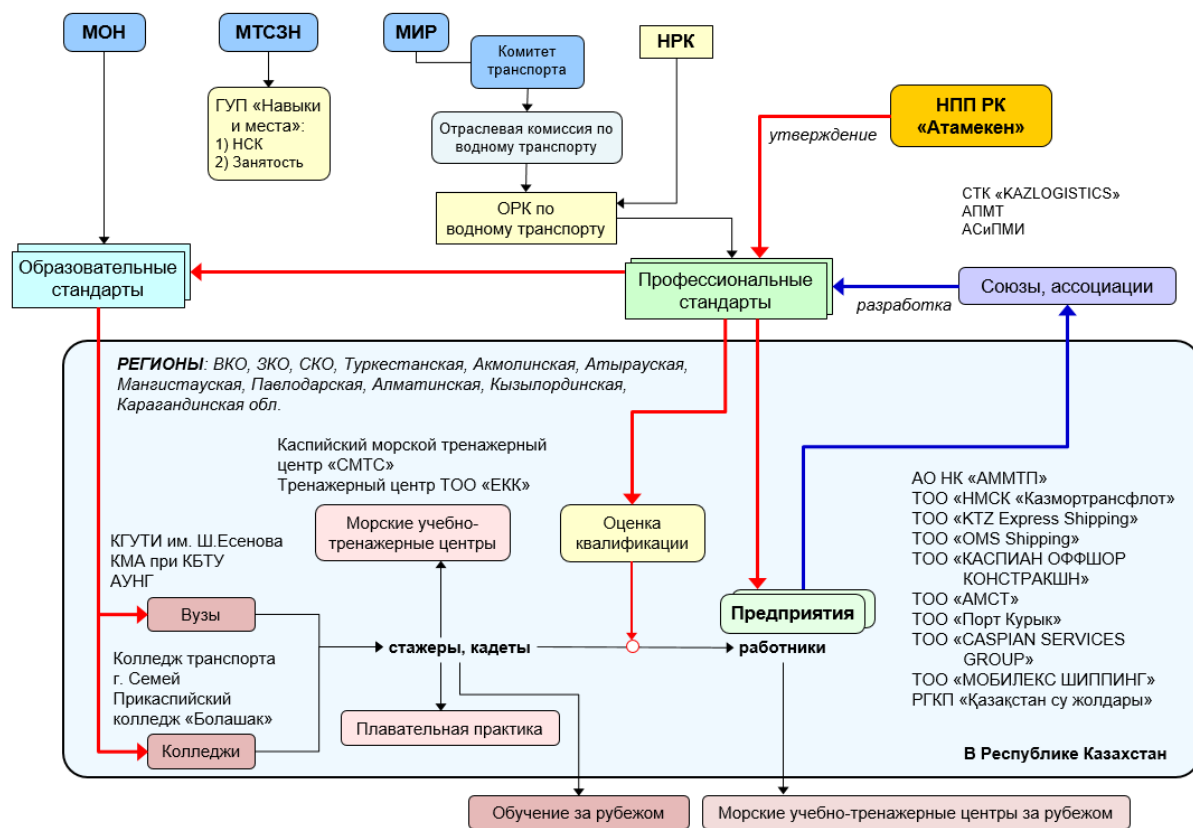


Рисунок 19 – Модель квалификации водного транспорта

Профессиональные стандарты разрабатываются профессиональными Союзами и Ассоциациями. Утверждаются в Национальной палате предпринимателей РК «Атамекен». В последующем в образовательных стандартах учитываются требования Профессиональных стандартов. Организации образования ведут подготовку и осуществляют выпуск студентов, которые трудоустраиваются на предприятиях водного транспорта.

Оценку квалификации производится в отношении выпускников, стажеров, кадетов и работников организации водного транспорта. Ранее детально описан весь процесс оценки и сертификации.

Учитывая, что на сегодняшний день утверждены только два Профессиональных стандарта в водном транспорте, то данную работу требуется продолжить. Так требуется разработать и утвердить следующие Профессиональные стандарты:

1. Эксплуатации электроэнергетической системы морских судов и судов внутреннего плавания (Электромеханик судовой);
2. Эксплуатация и производственно-технологическая деятельностью судов технического флота;

3. Организация и выполнение доставки грузов на водном транспорте (Экспедитор водного транспорта);
4. Организация обслуживания судна в порту (Агент на водном транспорте);
5. Эксплуатация гидротехнических сооружений (Судопропускник);
6. Проводка судов на участках морских, внутренних водных путей и акваторий (СУДС);
7. Обеспечение поисково-спасательных работ;
8. Содержание морских и внутренних водных путей (Гидрограф);
9. Организация погрузочно-разгрузочных работ в порту (Стивидор);
10. Погрузка и разгрузка судовых и других грузов (Докер-механизатор);
11. Судостроение и судоремонт (Судостроитель).

Согласно ЕТКС 52 к перечню профессий по водному транспорту относятся:

- | | |
|---|---|
| 1. Инженеры-судомеханики и инженеры-кораблестроители | 27. Другие слесари и ремонтники морских и речных судов, н.в.д.г. |
| 2. Техники-судомеханики и техники-кораблестроители | 28. Неквалифицированные рабочие, занятые на транспорте и в связи |
| 3. Инженеры по безопасности морских и водных операций | 29. Картографы |
| 4. Капитаны судна | 30. Другие диспетчеры по транспорту и работники родственных занятий, н.в.д.г. |
| 5. Судовые штурманы | 31. Инженеры по строительству транспортных объектов |
| 6. Другие диспетчеры по транспорту и работники родственных занятий, н.в.д.г. | 32. Инженеры по надзору за строительством |
| 7. Служащие морского транспорта | 33. Инженеры по 3D моделированию |
| 8. Другие служащие на транспорте, н.в.д.г. | 34. Разработчики и специалисты по тестированию программного обеспечения |
| 9. Другие повара, н.в.д.г. | 35. Чертежники-механики |
| 10. Билетные кассиры | 36. Чертежники электрики/электроники |
| 11. Спасатели на воде | 37. Чертежники по проектированию транспортных объектов |
| 12. Работники контрольно-пропускных пунктов | 38. Маляры по металлу |
| 13. Рабочие рыболовства во внутренних водоемах и прибрежных водах | 39. Кузнецы |
| 14. Рабочие морского рыболовства | 40. Другие кузнецы, штамповщики и прессовщики, н.в.д.г. |
| 15. Такелажники на транспорте | 41. Заточники инструментов |
| 16. Крановщики (портовый) | 42. Монтажники и наладчики электронного оборудования |
| 17. Другие операторы кранов, подъемников, автопогрузчиков и аналогичного оборудования, н.в.д.г. | 43. Сборщики двигателей, включая турбины |
| 18. Супервайзеры по морским перевозкам | 44. Сборщики коробок передач |
| 19. Рулевые и штурманы | 45. Сборщики судов |
| 20. Члены палубной команды | 46. Другие сборщики механических машин и оборудования, н.в.д.г. |
| 21. Другие члены палубных команд судов и рабочие родственных занятий, н.в.д.г. | 47. Сборщики электромоторов, генераторов, трансформаторов и электрораспределительной и контрольной аппаратуры |
| 22. Портовые грузчики | 48. Сборщики электропроводки и электропроводных приборов |
| 23. Специалисты-профессионалы по логистике | 49. Сборщики батарей и аккумуляторов |
| 24. Диспетчеры морского движения | |
| 25. Слесари и ремонтники двигателя и трансмиссии морских и речных судов | |
| 26. Слесари и ремонтники кузова морских и речных судов | |

50. Сборщики электроосветительного оборудования
51. Специалисты-профессионалы по сопровождению программного обеспечения

52. Слесари и ремонтники радиоэлектронных и навигационных приборов

Выводы

1. Требуется продолжить работу по разработке профессиональных стандартов по водному транспорту, в последующем это позволит учесть единые требования к специалистам в образовательных стандартах организации образования.

2. Открытие освидетельствованных в установленном порядке специальных учебных тренажерных центров, сертификаты которых будут позволять специалистам водного транспорта проходить полноценное обучение на территории Казахстана и позволит соответствовать международным стандартам.

5.6 Проблемные ситуации и рекомендации

Проблемные ситуации	Рекомендации
Отсутствие документа, содержащего план по развитию водного транспорта Необходимо отметить, что по состоянию на сегодня в области водного транспорта есть государственная программа «Нурлы жол», которая не отражает полное состояния отрасли, не отражает всю суть развития водного транспорта. Отсутствие документа содержащего план по развитию водного транспорта не позволяет развиваться планомерно в нужном направлении.	Необходимо принять государственную программу по развитию морского и внутреннего водного транспорта и судоходных путей. Непосредственно разработкой государственной программы должно заниматься МИР РК.
Отсутствие в полной мере разработанных и утвержденных профстандартов В настоящее время разработаны, только два профстандарта такие как: «Судовождение морских судов и судов внутреннего плавания (Судоводитель)» «Эксплуатация судовых энергетических установок морских судов и судов внутреннего плавания (Механик судовой)», но этого недостаточно, чтобы охватить всю отрасль водного транспорта	Необходимо продолжить работу по данному направлению. В последующем это позволит сориентировать учебные организации для подготовки высококвалифицированных специалистов водного транспорта.
Необходимо внесение изменений и дополнений в нормативные правовые акты В связи с тем, сейчас в Казахстане отрасль водного транспорта проходит этап формирования и вхождения в «Белый список» ИМО, приводятся в соответствие действующие нормативные документы со стандартами ИМО. Однако внесение	Необходимо консолидировать усилия государственных органов, общественных организаций и субъектов морского бизнеса по приведению действующих нормативных правовых актов со стандартами ИМО.

изменений в действующее законодательство процесс затяжной, требует много времени.	
Отсутствие в Казахстане соответствующей международным стандартам системы подготовки кадров для морского транспорта (ПДНВ) и вытекающий из этого дефицит казахстанских морских специалистов.	Приведения учебных программ НАО «АУНГ» и РГП на ПХВ «КГУТИ им. Ш. Есенова» в соответствие с ПДНВ, учитывая предоставленной им возможности самостоятельного осуществления. Приведение к международным стандартам всей системы подготовки кадров для морского транспорта (ПДНВ). Освидетельствование в установленном порядке организации образования и учебно-тренажерных центров. Сертификации учебных тренажеров и преподавательского состава. Обеспечения прохождения практики на морских судах всех студентов, обучающихся в РК, а также обеспечения по получению обязательных курсов/тренингов безопасности согласно ПДНВ. Заполнение судовых команд отечественными специалистами.

Разделение на речной и морской транспорт учитывается в трудовых функциях, профессиях, профстандартах.

6. Гражданская авиация

6.1 Описание отрасли

Гражданская авиация становится одним из ключевых элементов интеграции Казахстана в систему международных экономических связей. Длительное время в авиационной отрасли Казахстана проводились базовые структурные и институциональные преобразования, создавались основы правовой базы, отвечающей рыночной экономике, выстраивалась адекватная система государственного регулирования транспортной деятельности. Большинство авиакомпаний были приватизированы, что существенным образом изменило не только подход к управлению этими предприятиями, но и создало сам рынок авиаперевозок.

Объем транзитных авиаперелетов за 2017 год составляет 175,2 млн. сам/км, что на 4% больше показателя 2016 года (169 млн. сам/км). С начала 2017 года открыто 10 новых международных маршрутов, в том числе иностранными перевозчиками по направлению в Варшаву, Будапешт, Хельсинки, Пекин и Батуми, и казахстанскими авиакомпаниями по направлению в Сиань, Киев, Минводы, Ереван, Дели.

В настоящее время количество международных сообщений составляет 99. Функционируют 3 аэродрома местных воздушных линии (далее – МВЛ) – Зайсан, Урджар и Ушарал. За январь-декабрь 2017 года аэропортами РК обслужено 14,4 млн. человек, что на 18% больше аналогичного периода 2016 года (12,2 млн. человек). В настоящее время количество аэропортов, имеющих категорию Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) – 15. В 2015 году был завершен проект реконструкции взлетно-посадочных полос (далее – ВПП) аэропорта г. Уральск. Теперь физические параметры аэродрома позволяют принимать все воздушные суда авиакомпаний РК, обслуживающие рейсы по внутренним и международным маршрутам.

За 8 месяцев 2018 года в воздушном пространстве Республики Казахстан количество обслуженных полетов составило 171 845, что на 9 522 полета больше, чем за аналогичный период 2017 года. Увеличение объемов воздушного движения составило 5,87%. Казахстанскими авиакомпаниями было выполнено 66 489 полетов, количество полетов иностранных авиакомпаний составило 105 356. Увеличение объемов воздушного движения отмечается по всем категориям полетов, за исключением чартерных полетов воздушных судов иностранных государств с посадкой в Казахстане, и внутренних чартерных полетов казахстанских авиакомпаний.

Количество выполненных регулярных транзитных полетов через воздушное пространство нашей страны в период с января по август 2018 года составило 76 431, что на 5 328 (+7,49%) полетов больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом рост движения транзита чартерных полетов иностранных авиакомпаний составил +18,89% (с 6 621 полетов в 2017 году до 7 872 в 2018 году). Рост транзитного движения связан увеличением частоты выполнения регулярных рейсов иностранных авиакомпаний. Количество выполненных регулярных полетов с посадкой на аэродромы Казахстана иностранными авиакомпаниями в период с января по август 2018 года составило

15 221, что на 354 (+2,38%) полетов больше, чем за аналогичный период прошлого года.

За 7 месяцев 2018 года пассажиропоток воздушного транспорта вырос на 15%. С начала года авиакомпаниями перевезено 4,6 млн. человек. В прошлом году за этот период 4,0 млн. человек воспользовались услугами авиакомпаний (таблица 12).

По прогнозным данным за январь-июль 2018 года аэропортами Республики Казахстан обслужено 7,7 млн. человек, что на 11% больше показателя аналогичного периода 2017 года (6,9 млн. человек).

Таблица 12. Основные показатели по отрасли гражданской авиации

Показатели	2014	2015	2016	2017
Перевезено пассажиров (млн. чел)	5,5	5,9	6	7,4
Перевезено грузов (тыс. тонн)	19,6	17,0	18,1	22,4
Обслужено пассажиров (млн. чел)	10,7	12,1	12,2	14,3
Авиатранзит (млн. см. км)	179,8	171,3	169	175,2

Источник: Комитет статистики МНЭ РК

Выводы

1. Основной проблемой является, что нет определенной стратегии развития отрасли, соответственно отрасль не имеет возможности планомерно развиваться.

2. Отсутствие Воздушного кодекса, такой бы документ позволил бы отразить всю взаимосвязь воздушного транспорта, государственной политики, ответственность авиакомпаний перед пассажирами, безопасность полетов, а также определилось бы функция регулирования деятельности.

3. Также необходимо отметить, что в «100 шагов» нации предусмотрено создание международного авиационного хаба. Под г. Алматы с привлечением стратегического инвестора будет построен новый международный аэропорт, соответствующий мировым стандартам. При этом, по настоящее время нет действий по реализации данного шага, нет инвесторов, нет нового международного аэропорта. Также важно отметить, что действующий аэропорт города Алматы принадлежит частному лицу.

4. Шагом 67 предусмотрено развитие авиаперевозчика «ЭЙР АСТАНА» и НК «КТЖ». «Эйр Астана» должна сосредоточиться на международных направлениях и открыть новые направления в основные финансовые центры мира (Нью-Йорк, Токио, Сингапур). Развитие «Эйр Астаны» должны были гармонизировать с планами «КТЖ» по развитию альтернативных маршрутов, что позволит снизить стоимость доставки груза более чем в два раза.

6.2 Отраслевая структура и профессиональные требования

Для использования функционального подхода в структурировании отрасли для определения границ и профессий разработки профессиональных стандартов в относительно однородной отрасли гражданской авиации определена структура «отрасль – область деятельности – вид деятельности».

В результате функционального анализа составлены:

- миссия – «Обеспечение безопасности пассажиров, багажа, груза; скорость и сохранность перевозки»;
- видение – «Увеличения пассажиропотока и транзитных перевозок»;

– цель отрасли - «Перевозка пассажиров, багажа, грузов».

На основании отраслевой цели и её декомпозиции по отдельным предметам и задачам в отрасли выделены четыре области деятельности:

- 1) Безопасное обеспечение воздушного пространства;
- 2) Обслуживание перевозчика, пассажиров, оформление багажа и грузов;
- 3) Безопасная перевозка пассажиров, багажа, грузов;
- 4) Предоставление услуг малой авиации.

Содержание сгруппированных родственных, связанных технологически производственных процессов и профессий внутри каждой области составляют отдельные виды деятельности (рисунок 20).



Рисунок 20 – Функциональная карта гражданской авиации

Таким образом, в отрасли гражданской авиации определены 4 области и 23 видов деятельности, соответственно, в первой - 6, второй - 5, третьей - 8, четвертой - 4.

Базовыми, основными областями являются:

- безопасное обеспечение воздушного пространства;
- безопасная перевозка пассажиров, багажа, грузов;

Вспомогательными, сервисными является:

- обслуживание перевозчика, пассажиров, оформление багажа и грузов;
- предоставление услуг малой авиации.

Для учета предприятий по видам деятельности в отрасли составлена таблица соотнесения основных предприятий и видов деятельности.

По видам деятельности четырёх областей деятельности – приведены основные предприятия, реализующие указанные виды деятельности.

Таблица 13 показывает распределение или концентрацию предприятий по всем или отдельным видам деятельности. На основании относительного

распределения составляются рекомендации по очередности разработки профессиональных стандартов.

Таблица 13. Предприятия и виды деятельности в гражданской авиации

Виды деятельности Предприятия		Аэронавигацион. деят.		Деятельность аэропортов							Деятельность авиакомпаний								Деят. малой авиации					
		навигационное обеспечение	обесп. не навигационной безопасности	метеорологическое обеспечение	радиотехническое обеспечение	обслуживание воздушного движения	медицинское обслуживание полетов	аэродромное обеспечение полетов	инженерно-авиационное обеспечение	электросветотехническое обеспечение	служба авиационной безопасности аэропорта	служба организации перевозок аэропорта	организация перевозок грузов возд. транспортом (планирование перевозок, контроль подготовки грузов, организация приема и выдачи грузов)	организация перевозок пассажиров и багажа воздушным транспортом	обслуживание воздушного движения	безопасность полетов	подготовка воздушного транспорта к эксплуатации	подготовка грузов к перевозке (оборудование, упаковка, транспортировка грузов, размещение грузов на борту)	проверка технического состояния воздушного транспорта (требования эксплуатации)	предполетная подготовка (осмотр бортов, проверка, заправка)	аварийное и поисково-спасательное обеспечение полетов	санитарно-спасательные функции;	услуги по аренде самолетов	сельскохозяйственные услуги
	Международные аэропорты (11)																							
	Аэропорты (9)																							
	Авиакомпании																							
	Казеэронавигация																							
	Малая авиация (сельхоз, МЧС, санавиация)																							

На сегодняшний день в результате проведенных анализов и работ, наиболее представленными оказались предоставление услуг малой авиации и безопасная перевозка пассажиров, багажа, грузов. Определены приоритетные виды при планировании разработки профессиональных стандартов отрасли воздушного транспорта.

В 2018 году разработаны следующие профессиональные стандарты:

1. «Эксплуатация воздушного транспорта малой авиации» по профессиям:
 - пилот сверхлегкого воздушного судна на мотодельтаплане,
 - пилот сверхлегкого воздушного судна на автожире,
 - пилот сверхлегкого воздушного судна на планере,
 - пилот легкого воздушного судна на свободном аэростате,
 - пилот легкого самолета,
 - частный пилот;
2. «Техническое обслуживание воздушных судов» по профессиям:
 - генеральный директор,
 - ответственный руководитель
 - назначенный руководитель по поддержанию лётной годности воздушных судов
 - назначенный руководитель по техническому обслуживанию воздушных судов,
 - директор по техническому обслуживанию воздушных судов,
 - начальник цеха линейного технического обслуживания воздушных судов,
 - начальник цеха базового технического обслуживания воздушных судов,
 - начальник смены линейного технического обслуживания воздушных судов,
 - инженер-бригадир категории линейного технического обслуживания воздушных судов,
 - техник-бригадир категории линейного технического обслуживания воздушных судов,
 - механик по техническому обслуживанию воздушных судов категории,

- маляр воздушных судов – технолог,
- специалист по неразрушающим методам контроля уровня,
- инженер по управлению авиационным и радиоэлектронным оборудованием воздушных судов, технический библиотекарь,
- инженер по программе технического обслуживания воздушного судна, контроллер производства,
- начальник отдела гарантии качества,
- начальник службы уборки, экипировки и мойки воздушных судов,
- специалист по мойке санузлов воздушных судов, специалист по загрузке мягкого инвентаря и средств обслуживания пассажиров на борт воздушного судна,
- мойщик наружной мойки воздушных судов
- начальник цеха по техническому обслуживанию и ремонту компонентов воздушных судов,
- старший инженер по техническому обслуживанию и ремонту компонентов воздушных судов,
- техник по ремонту конструкции воздушных судов,
- кладовщик инструментального склада,
- начальник отдела по обучению.

Профессиональные требования к специалистам в отрасли регламентируются стандартами ИКАО и Европейское агентство авиационной безопасности (далее – EASA), которые обеспечивают безопасность полетов за счет качественной профессиональной подготовки авиационного персонала. Но возникают трудности, которые заключаются в отсутствии необходимых документов, стандартов, требований. Полная документация ведется на английском языке. В настоящее время некоторые стандарты ИКАО переведены на русский язык (например, такие как: летная годность, эксплуатация воздушных судов, безопасная перевозка опасных грузов по воздуху, управление по безопасности полетов).

Инструктивный материал и передовая практика внедрения программы подготовки пилотов самолетов, с многочисленным составом летного экипажа, 2015 года включает профессиональные компетенции пилота авиакомпании.

Причинами многих инцидентов и авиационных происшествий в гражданской авиации становятся ограниченные возможности человека, например, недостаток навыков межличностного взаимодействия (коммуникативных навыков, лидерских качеств, навыков командной работы, управления рабочей нагрузкой, ведения осматрительности, структурированного планирования и принятия решений).

Критерии оценки тренажерных устройств и отбора программного обеспечения курса подготовки должны определяться целями подготовки (а не наоборот). Кроме того, система подготовки на основе компетентностного подхода предусматривает оперативный мониторинг достижений каждого студента с использованием функциональных систем управления обучением (LMS). Это позволит обеспечить своевременную и непрерывную ликвидацию пробелов в успеваемости обучаемого (с точки зрения ожидаемых стандартов) в ходе всего процесса подготовки.

Система подготовки на основе компетентностного подхода ставит акцент на результат подготовки, а не на количество учебного времени. На смену часам, отводимым на подготовку, приходят разработанные критерии эффективности, которые выражаются в поддающихся оценке поведенческих индикаторах. Таким образом, разработка курса подготовки на основе компетентностного подхода требует глубокого понимания всеми участниками образовательного процесса, в частности, разработчиками курсов, неотъемлемых элементов такого высокоспециализированного подхода к подготовке специалистов.

Подготовка должна обеспечить наличие у выпускников базовых компетенций, необходимых для безопасного, эффективного и профессионального выполнения ими своих должностных обязанностей и обязательств. Подготовка должна обеспечить способность выпускников продемонстрировать минимальный уровень знаний, навыков и опыта, необходимых для обеспечения соответствия квалификационным требованиям к обладателям свидетельства, квалификационной отметки или допуска.

Суммарное количество часов подготовки имеет второстепенное значение. Все базовые компетенции применимы как к работе одного пилота, так и к работе в многочисленном составе экипажа. Такие компетенции: могут служить критериями отбора при проведении оценки профессиональной пригодности пилотов; подлежат развитию в ходе начальной подготовки; могут отрабатываться в производственных условиях в ходе подготовки для получения квалификационной отметки о типе и тренировки в рейсовых условиях; требуются для прохождения периодической подготовки на основе анализа фактических данных.

Система подготовки подразумевает применение компетентностного подхода к разработке и реализации программы подготовки. ИКАО определяет систему подготовки и оценки на основе компетентностного подхода как «систему подготовки и оценки, для которой характерны ориентация на результат, особое внимание к стандартам эффективности выполнения операций и измерению этих стандартов, а также разработка учебного курса на основе установленных стандартов эффективности».

Обоснование внедрения системы подготовки на основе компетентностного подхода с течением времени конструкция воздушных судов и бортовых систем претерпевала значительные изменения при одновременном повышении уровня надежности авиационной техники, тем не менее, авиационные происшествия по-прежнему происходят даже в тех случаях, когда техника и системы функционируют без каких-либо отказов. Невозможно предусмотреть все сценарии возможных авиационных происшествий, учитывая уровень сложности и интеграции автоматических систем в кабине пилотов. В результате, разработчикам крайне сложно спрогнозировать все полные и частичные отказы, а это означает, что следующее авиационное происшествие может быть абсолютно непредсказуемым. Инструктивный материал и передовая практика внедрения программы подготовки пилотов самолетов, с многочисленным составом летного экипажа.

В рамках настоящего документа применяемая практика при разработке программы призвана обеспечить единство подхода к унификации и усовершенствованию стандартов подготовки пилотов многочленного экипажа.

Программа подготовки пилотов самолетов с многочленным составом летного экипажа воплощают новый эффективный подход к подготовке начинающих специалистов гражданской авиации (кандидатов без первоначальной подготовки) к осуществлению профессиональной деятельности в сфере коммерческих воздушных перевозок. Основной акцент ставится на эффективную реализацию методологии компетентностного подхода к подготовке, что само по себе предполагает смену парадигмы подготовки специалистов и уход от «традиционных» подходов. В результате, новый подход часто неправильно понимается многими представителями отрасли и уполномоченными органами в области гражданской авиации ввиду сложности методологий разработки и реализации курса подготовки, а также требования о применении принципов непрерывной оценки.

Согласно стандартам ИКАО предусмотрены обязанности командира воздушного судна, обязанности сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, программа подготовки членов летного экипажа следующего содержания:

- оказание помощи командиру воздушного судна в подготовке к полету и обеспечивает соответствующую информацию;
- оказывает помощь командиру воздушного судна в подготовке рабочего плана полета и плана полета для ОВД, подписывает, когда это применимо, и представляет план полета для ОВД соответствующему органу ОВД;
- с помощью соответствующих средств обеспечивает командира воздушного судна в полете информацией, которая может быть необходимой для безопасного выполнения полета;
- уведомляет соответствующий орган ОВД в том случае, когда определить местоположение самолета с помощью средств слежения за воздушными судами не предоставляется возможным, а попытки установить связь являются безуспешными.

Так же данным документом предусмотрено квалификация проверки пилотов, в котором предусмотрено, что эксплуатант не поручает командиру воздушного судна или второму пилоту управления самолетом определенного типа и/или модификации типа самолета при взлете и посадке, если каждый из них в течение 90 предыдущих дней не выполнил по крайней мере три взлета и посадки на самолет такого же типа или на летном тренажере, утвержденном для этой цели.

Если командир воздушного судна или второй пилот летает на самолетах разных модификаций одного и того же типа или на самолетах различных типов, но с аналогичным характеристиками, с точки зрения эксплуатационных процедур, системы управления, то государство принимает решение, при каких условиях могут быть объединены предусмотренные требования в отношении каждой модификации или каждого типа самолета.

Выводы

1. В настоящее время разработаны, только два профстандарта такие как: «Эксплуатация воздушного транспорта малой авиации» «Техническое обслуживание воздушных судов», но этого недостаточно, чтобы охватить всю отрасль воздушного транспорта, следовательно, необходимо продолжить работу по данному направлению. В последующем это позволит соориентировать учебные организации для подготовки высококвалифицированных специалистов в отрасли авиации.

2. В связи с тем, что сейчас в Казахстане отрасль воздушного транспорта проходит этап формирования на примере «Британской модели», приводятся в соответствие действующие нормативные документы со стандартами ИКАО. Однако внесение изменений в действующее законодательство процесс затяжной, требует много времени.

6.3 Образование и обучение в отрасли

В Республике Казахстан единственным высшим учебным заведением в области авиации и навигации является Академия гражданской авиации (АГА, г. Алматы), которое осуществляет подготовку инженеров и техников лётного, технического и обслуживающего состава гражданской авиации, а также переподготовку и повышение квалификации специалистов предприятий гражданской авиации.

Академия является единственным высшим учебным заведением в Республике Казахстан и Центральной Азии осуществляющим подготовку высококвалифицированных инженеров и техников летного, технического и обслуживающего состава гражданской авиации, а также переподготовку и повышение квалификации специалистов предприятий гражданской авиации.

Специальности обучения в академии: 1) авиационная техника и технологии, 2) организация перевозок, движения и эксплуатация транспорта, 3) летная эксплуатация летательных аппаратов и двигателей, 4) экономика, 5) экономика и управление на предприятии воздушного транспорта, 6) финансовый менеджмент в гражданской авиации, 7) управление движением и эксплуатация воздушного транспорта. Колледж АГА готовит выпускников по специальности «Организация перевозок и управление движением на транспорте (воздушный транспорт)». Выпускники АГА и колледжа могут работать по следующим профессиям: пилот, механик технической эксплуатации летательных аппаратов и двигателей, авионик, авиадиспетчер, специалист авиационной безопасности, техник, кассир (билетный), диспетчер по движению (самолетов), бортпроводник, техник-механик, авиатехник по горюче-смазочным материалам, техник-электрик, техник по радионавигации, радиолокации и связи, электромеханик.

Авиационный учебный центр АО «Академия Гражданской Авиации» (АУЦ АГА) осуществляет:

1) первоначальную подготовку авиационного персонала по квалификациям:

– специалист по техническому обслуживанию воздушных судов категории В1.1; В1.2; В1.3; В1.4;

– специалист по техническому обслуживанию авиационного и радиоэлектронного оборудования (авионики) воздушных судов категории В2;

- специалист по техническому обслуживанию воздушных судов категории A1; A2; A3; A4;
- курс возможности человека применительно к техническому обслуживанию воздушных судов/человеческий фактор на основании модуля 9;
- курс «Авиационное законодательство» для специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов на основании модуля 10.
- курс «Теоретическое обучение летного состава для выполнения международных полетов и непосредственно осуществляющего радиосвязь»;
- CRM– Crew Resource Management – управление ресурсами экипажа; 2) переподготовку авиационного персонала:
 - курс переподготовки специалистов категории B2 на категорию A1;
 - специалист по ТО ВС с категорией «B1.3» на Ми-8Т, МТВ, Ми-171;
 - специалист по ТО ВС с категорией «B2» на Ми-8Т, МТВ, Ми-171;
- 3) поддержание профессионального уровня авиационного персонала:
 - курс возможности человека применительно к техническому обслуживанию воздушных судов/человеческий фактор на основании модуля 9;
 - курс «Авиационное законодательство» для специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов на основании модуля 10;
 - курс «Теоретическое обучение летного состава для выполнения международных полетов и непосредственно осуществляющего радиосвязь»;
 - CRM– Crew Resource Management – Управление Ресурсами Экипаж;
 - пилоты Ми-8Т, МТВ, Ми-171;
 - бортмеханики Ми-8Т, МТВ, Ми-171;
 - специалист по ТО ВС с категорией «B1.3» на Ми-8Т, МТВ, Ми-171;
 - специалист по ТО ВС с категорией «B2» на Ми-8Т, МТВ, Ми-171.

Министерство образования и науки РК пояснило, что в 2018 году выделяет 220 грантов на Академию Гражданской Авиации по специальности **«Авиационная техника и технологии»**, из них 200 грантов для претендентов после школьного образования и 20 грантов для претендентов после колледжа АГА, 10 грантов на магистратуру.

Необходимо отметить о наличии Авиационного Учебного Центра «Балапан», расположенного в городе Караганда. Это лётная школа. Человек, желающий стать настоящим пилотом, сможет пройти полный курс лётного мастерства и получить свидетельство по стандартам PPL и CPL.

Авиационный учебный центр может выдавать свидетельства двух видов. Стандарт PPL – это путь частного пилота. После обучения на законных основаниях пилотировать самолёт весом до 5 тонн.

Воздушная школа может обучить по стандарту CPL и выдаст свидетельство коммерческого пилота, что позволит работать в любой авиакомпании в качестве второго пилота.

Профессиональную подготовку авиационного персонала проводит своими силами авиакомпания, аэропорты навигация. Данная подготовка направлена на приобретение гарантированных знаний, навыков и умений, позволяющих путем принятия управленческих решений обеспечивать безопасность выполняемых полетов.

К примеру, авиакомпания «Эйр Астана» проводит следующие программы:
- multyengine/typerating и instrumentlrating – данная программа обучения предполагает, что специалисты проходят дополнительное обучение по типу и мощности самолета.

- программа АВ-Initio предоставляет возможность пройти профессиональное обучение по программе первоначальной подготовки пилотов (на базе школьного образования или любого высшего образования).

Отбор участников ведется на постоянной основе и включает несколько этапов. Претенденты, успешно прошедшие все этапы отбора, получают возможность обучаться в лучших летных учебных заведениях мира.

При этом, AirAstana финансирует обучение малого количества пилотов по своей программе АВ-Initio, на которую очень сложно поступить, возраст претендента от 18 до 34, в год примерно обучается 15 человек. Программа предполагает прохождение медицинского освидетельствования, определенные этапы тестирования, в последующем проходит 2 года интенсивной учебы по Европейским стандартам в США и Европе. В последующем получает Европейское Коммерческое свидетельство, а также Frozen ATPL (высшая пилотная лицензия), в случае успешной учебы- гарантированное трудоустройство. При этом претендент идет на риск и в случае плохой учебы или не сдачи определенных требований обязан вернуть всю стоимость обучения, приблизительная стоимость которой составляет выше 150 тысяч долларов. В успешном случае, компания оплачивает 50% стоимости, это примерно 70000 долларов США. Остальные 70000 долларов США студент должен будет выплатить из своей зарплаты в течение 7 лет.

Выводы

1. Самое главное нужно отметить, что даже отучившись в АГА и получив высшее летное образование по специальности ЛЭЛА (лётная эксплуатация летных аппаратов), это не позволит работать пилотом в авиакомпаниях, потому что нет достойного переобучения на большую авиатехнику, ведь местные учебные заведения не дают таких рейтингов, как multyengine/typerating и instrumentlrating (обучение на определенный многодвигательный борт самолета и обучение пилотированию при определенных погодных условиях).

Отсутствие указанных рейтингов не дает право допуска к полетам в качестве коммерческого пилота даже имея CPL (лицензия коммерческого пилота), которую студенты получают в АГА, это является ограничением, не зависимо от того где ранее проходило обучение. Как было сказано выше, АГА на выходе предоставляет лишь лицензию коммерческого пилота, которой недостаточно для работы в авиакомпании. Потому трудоустройство пилотом после Академии Гражданской Авиации не гарантировано.

2. Студенты, которые получили высшее образование в АГА, имеют несколько вариантов:

1) летать только на территории РК, не имея средств на переобучение по multyengine/typerating- обучение на определенный многодвигательный борт самолета и instrumentlrating- обучение пилотированию при определенных погодных условиях, соответственно не имея доступа к линейным полетам (как к полетам внутри страны, так и к международным полетам);

2) смена гражданства для самостоятельного обучения за границей, либо поиск третьих стран, которые берут без гражданства (такие страны и авиакомпании есть) для получения профессионального обучения (например, multyengine/typerating- обучение на определенный многодвигательный борт самолета и instrumentalrating- обучение пилотированию при определенных погодных условиях).

3) пройти обучение по программе АВ-Initio в AirAstana и в течение 7 лет возвращать расход на обучение.

3. Государственному органу необходимо создать на территории РК учебный центр с привлечением необходимых преподавателей, специалистов, технического оснащения. Данный центр должен иметь возможность для повышения уровня авиационного персонала.

6.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов

В соответствии с подпунктом 16) статьи 13 Закона РК от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства РК и деятельности авиации» предусмотрена аттестация специалистов авиационного персонала. Аттестации подлежат лица, занимающие должности, предусмотренные перечнем должностей и профессий авиационного персонала гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан подлежащего аттестации, утверждаемым Правительством Республики Казахстан.

Аттестация авиационного персонала проводится в следующие сроки:

- 1) члены летного экипажа (пилоты, штурманы, бортинженеры (бортмеханики) - бортрадисты, члены кабинного экипажа (бортпроводники, бортоператоры) - ежегодно;
- 2) диспетчеры обслуживания воздушного движения, летный состав сверхлегкой авиации - один раз в два года;
- 3) инженерный и авиационно-технический состав организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, служб горюче-смазочных материалов, аэродромной службы, авиационный персонал по обеспечению полетов - один раз в три года;
- 4) авиационный персонал служб авиационной безопасности, служб досмотра - один раз в пять лет;
- 5) при переводе авиационного персонала на другую должность, если требования отличны по занимаемой должности - в течение 6 месяцев.

Авиационный персонал при приеме на работу в гражданскую и экспериментальную авиацию проходит аттестацию. Аттестационные комиссии проводят аттестацию авиационного персонала:

- 1) на соответствие занимаемой должности; 2) по продлению срока действия свидетельства; 3) допустивших нарушения требований в сфере гражданской авиации, в случае совершения ими действий, непосредственно угрожающих безопасности полетов или утраты профессиональных качеств.

Аттестация включает следующие этапы: 1) подготовка авиационного персонала к проведению аттестации; 2) тестирование авиационного персонала; 3) решение Аттестационной комиссии по результатам проведенной аттестации.

Вопросы для аттестации разрабатываются на основе должностных инструкций, квалификационных требований, а также нормативных правовых

актов и ратифицированных Республикой Казахстан международных договоров в сфере деятельности гражданской авиации и использования воздушного пространства. По результатам аттестации авиационного персонала Аттестационная комиссия выносит одно из следующих решений: 1) аттестован; 2) не аттестован и подлежит повторной аттестации; 3) не аттестован и не соответствует занимаемой должности.

Авиационный персонал, не прошедший аттестацию, осуществляет свои функции и допускается к повторной аттестации в течение трех месяцев. Принятие Аттестационной комиссией решения "не аттестован и не соответствует занимаемой должности" может служить основанием для понижения в должности либо расторжения трудовых отношений с аттестуемым.

Принятие Аттестационной комиссией решения "аттестован и соответствует занимаемой должности" служит основанием для повышения в должности. Продление свидетельств авиационного персонала осуществляется уполномоченным органом в сфере гражданской авиации по предоставлению организацией гражданской авиации копии документов, заверенных подписью и печатью организации гражданской авиации и результатов тестирования авиационного персонала. В настоящее время трудностей с аттестацией и порядком аттестации не возникает.

Выводы

1. В связи с переходом на британскую модель авиации предлагаем обратить внимание на существующие стандарты ИКАО и EASA, а также обеспечение безопасности полетов за счет качественной профессиональной подготовки авиационного персонала.

Все пилоты, выполняющие международные полеты и под управлением диспетчеров УВД, ведущих радиообмен на английском языке, должны знать английский язык на рабочем уровне, который оценивается по формальным признакам.

Требования ИКАО к уровню знаний английского языка пилотами и диспетчерами УВД состоят в том, что они должны профессионально владеть как профессиональной фразеологией ИКАО, так и разговорным английским языком.

Минимальный рабочий уровень владения английским языком 4-й по шкале ИКАО (всего существует 6 уровней).

Для достижения 4-го уровня и выше пилот по шкале ИКАО должен быть положительно оценен в шести областях: произношение, структура, словарный запас, беглость речи, понимание, взаимодействие.

В соответствии с политикой ИКАО в области английского языка EASA признает сертификаты, выданные организациями, имеющими сертификат одобрения EASA.

6.5 Механизм профессиональных квалификаций и перечень профессий

Базовыми профессиями в системе квалификаций определены: пилоты, техники обслуживания – в авиакомпаниях, диспетчер навигации - в аэронавигации (рисунок 21).

Заинтересованные стороны и участники отраслевой системы квалификаций в гражданской авиации: Комитет гражданской авиации

Министерство инвестиций и развития РК, Министерство труда и социальной защиты населения РК, Министерство образования и науки РК, Академия Гражданской авиации, авиакомпании, аэропорты, учебные заведения и учебные центры

Обучение работников аэропортов проходят чаще всего за пределами Казахстана. Аэропорты самостоятельно обучение не проводят. РГП «Казаэронавигация» осуществляет обучение с целью формирования и поддержания необходимого уровня квалификации персонала с учетом требований и перспектив стратегического развития предприятия. Отдельными авиакомпаниями сформирована траектория подготовки пилотов, которая не обязательно включает колледжи и вузы. При этом организационно-учебный механизм данного подхода можно было использовать в колледже и вузе.

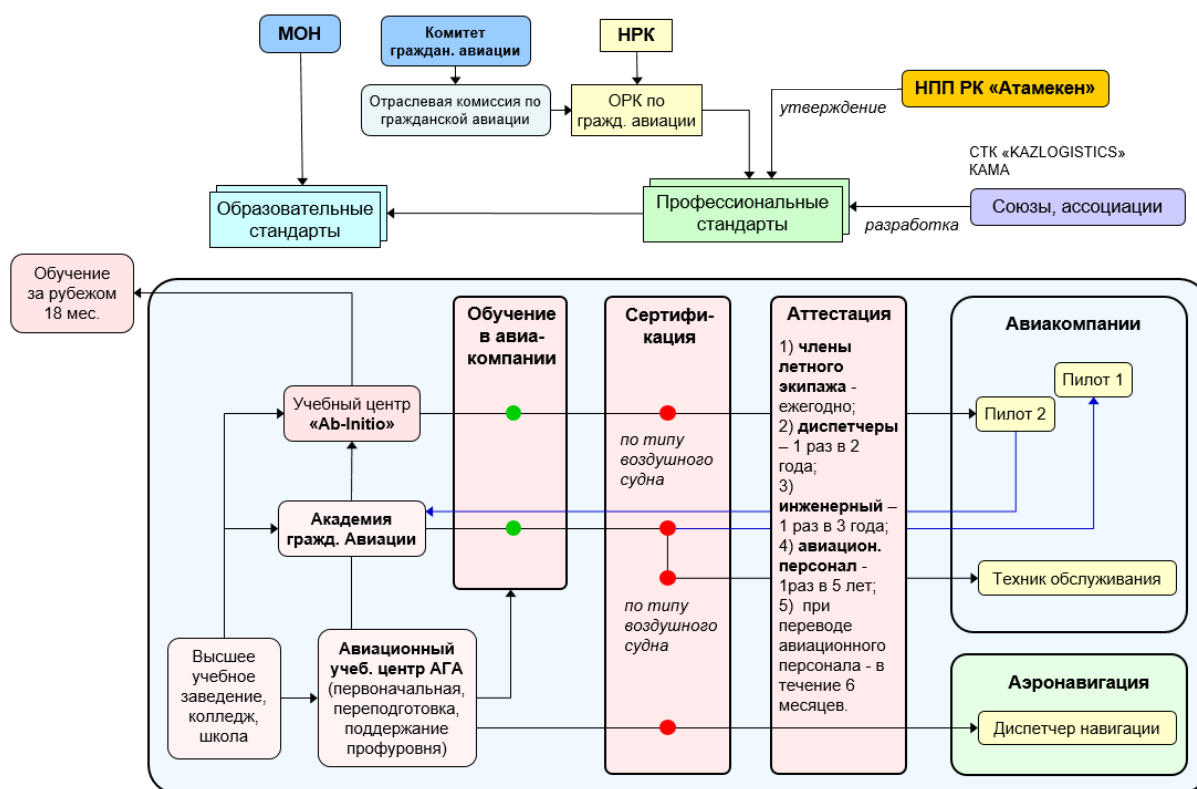


Рисунок 21 - Модель системы квалификации гражданской авиации

Сертификация специалистов направлена на оценку их умений и знаний по типам воздушных судов. Аттестация привязана к периодичности и продолжительности профессиональной деятельности специалистов. Содержание по обучению, сертификации и аттестации специалистов опираются на сложившиеся международные требования. Возникает необходимость в координации и согласовании профессиональных требований к специалистам гражданской авиации для предъявления обобщенного заказа к обучению (учебные центры) и сфере образования (качество умений и количество выпускников).

Аналогично колледжам и вузам, которые имеют учебно-методические советы, объединения, закрепляющие общее содержание по специальности – типовые планы обучения, планы и содержание по учебным дисциплинам.

Ниже приводится список базовых профессий по основным видам деятельности в гражданской авиации:

Авиакомпания

1. Пилоты самолетов (за исключением коммерческой авиации и военнослужащих)
2. Бортмеханики
3. Командиры в транспорте и парашютисты
4. Другие пилоты самолетов и специалисты-профессионалы родственных занятий, н.в.д.г.
5. Супервайзеры касс
6. Билетные кассиры

Аэронавигация

7. Метеорологи
8. Инженеры по 3D моделированию
9. Техники по авиационной технике
10. Техники по космической технике
11. Космонавты

12. Авиационные штурманы
13. Авиационные диспетчеры
14. Техники-электроники по безопасности движения самолетов
15. Техники по обслуживанию рентгеновского оборудования
16. Техники по обслуживанию прочего медицинского оборудования

Общие

17. Инженеры по авиационной технике
18. Служащие воздушного транспорта
19. Бортпроводники и стюарды (воздушный)
20. Уборщики самолетов, вагонов и других средств транспорта
21. Инспекторы транспортной безопасности
22. Пилоты самолетов (коммерческий)

Список может быть использован как опорный при разработке ОРК, карт профессиональных квалификаций, профессиональных стандартов для определения состава, наименований профессий, а также для взаимодействия с учебными заведениями при согласовании специальностей и содержания учебных программ.

Выводы

1. Разработать профстандарты по воздушному транспорту, в последующем это позволит определить, какие именно профессии востребованы в области воздушного транспорта.

2. Открытие специальных учебных центров, сертификаты которых будут позволять специалистам авиационного персонала проходить полноценное обучение на территории Казахстана и позволит соответствовать международным стандартам.

6.6 Проблемные ситуации и рекомендации

Проблемные ситуации	Рекомендации
Отсутствие Стратегии развития воздушного транспорта и Кодекса воздушного транспорта Необходимо отметить, что по состоянию на сегодня в области гражданской авиации есть государственная программа «Нурлы жол», которая не отражает полное состояния отрасли, не отражает всю суть развития гражданской авиации. Отсутствие Стратегии развития отрасли не позволяет развиваться планомерно в нужном направлении.	Воздушный кодекс, позволил бы отразить всю взаимосвязь воздушного транспорта, государственной политики, ответственность авиакомпаний перед пассажирами, безопасность полетов, а также определилось бы функция регулирования деятельности.
Не реализованы шаги (66,67) «100 шагов» нации. Шаг 66 создание международного авиационного хаба. Под городом Алматы с привлечением стратегического инвестора будет построен новый международный аэропорт соответствующий мировым стандартам. Шаг 67 развитие авиаперевозчика «ЭЙР АСТАНА» и НК «КТЖ». «Эйр Астана» При этом, по настоящее время нет действий по реализации данного шага, нет привлечения инвесторов, нет нового международного аэропорта. Также важно подметить, что действующий аэропорт города Алматы принадлежит частному лицу. Развитие «Эйр Астаны» должны были гармонизированы с планами «КТЖ» по развитию альтернативных маршрутов, что позволит снизить стоимость доставки груза более чем в два раза.	Необходимо осуществлять контроль за исполнение указанных шагов.
Отсутствие разработанных и утвержденных профстандартов В настоящее время разработаны, только два профстандарта такие как: «Эксплуатация воздушного транспорта малой авиации» «Техническое обслуживание воздушных судов», но этого недостаточно, чтобы охватить всю отрасль воздушного транспорта,	Необходимо продолжить работу по данному направлению. В последующем это позволит сориентировать учебные организации для подготовки высококвалифицированных специалистов в отрасли авиации.

Внесение изменений и дополнений в нормативные правовые акты В связи с тем, что сейчас в Казахстане отрасль воздушного транспорта проходит этап формирования на примере «Британской модели», приводятся в соответствие действующие нормативные документы со стандартами ИКАО. Однако внесение изменений в действующее законодательство процесс затяжной, требует много времени.	Необходимо провести ревизию нормативных правовых актов, с учетом перехода на британскую модель.
Отсутствие учебных центров на территории РК, который будет включать в себя как подготовку после школьного обучения, так и предоставление дополнительно обучения на другие типы воздушных судов. Также учебный центр должен готовить специалистов в области навигации и аэропортовой деятельности, соответствующих международным стандартам. Дорогое обучение за пределами РК	Создание центра, который будет включать в себя как подготовку после школьного обучения, так и предоставление дополнительно обучения на другие типы воздушных судов. Также учебный центр должен готовить специалистов в области навигации и аэропортовой деятельности. Учебный центр должен иметь разнонаправленность, например: - обучение для потребности авиакомпаний; - обучение для потребностей навигации; - обучение для потребностей аэропортов. -соответствовать международным стандартам

7. Транспортная логистика

7.1 Описание отрасли

Казахстан реализует задачу – стать крупнейшим транзитным и логистическим хабом региона, «мостом» между Европой и Азией. Ее достижение зависит от развития транспортной логистики, создания современного стратегического управления логистическими транспортными системами при эффективном использовании инфраструктурных мощностей.

При этом следует напомнить, что транспортная логистика на сегодня в Казахстане не является отдельной отраслью экономики, чему также свидетельствует отсутствие каких-либо планов или стратегий по ее развитию в перспективе. Транспортная логистика сама по себе призвана объединить усилия представителей разных видов транспорта и транспортной инфраструктуры в одно целое, чтобы все они действовали как единый слаженный механизм, а не разрозненно – такую картину мы можем наблюдать сегодня в нашей стране.

Если обратиться к статистике в транспортной сфере, то в 2007 году в сфере услуг «Транспорт и складирование» были заняты 414 тысяч человек, в 2017 году – 620 тысяч, из них 407 тысяч наемные работники, остальные самозанятые. Сегодня в сфере транспортных и складских услуг зарегистрировано около 15 500 организаций. При этом в 2017 году по сравнению с 2014 годом реальные зарплаты работников этой сферы упали на 9%.

В итоге существующие сегодня государственные общенациональные Планы (Стратегии) направлены на развитие «твердой» инфраструктуры, и никак не на развитие и инвестиции в человеческий капитал, компетенцию и условия труда работников этой сферы.

С момента выхода Послания Президента 2014 года, когда логистике и транспорту было выделена отдельная роль и особенное внимание, Казахстан значительно продвинулся в развитии в этой сфере (в 2014 году – 86 место в рейтинге LPI), хотя еще многое нужно сделать в этом направлении. Казахстан среди государств-членов Евразийского Экономического Союза занимает позицию в рейтинге выше остальных (таблица 14)

Таблица 14. Рейтинг государств-членов Евразийского Экономического Союза в сравнении с прошлым периодом и годом начала ведения рейтинга

№	Страна ЕАЭС	2007 год		2016 год		2018 год	
		рейтинг	баллы	рейтинг	баллы	рейтинг	баллы
1	Казахстан	133	2.12	77	2.75	71	2.81
2	Россия	99	2.37	99	2.57	75	2.76
3	Армения	131	2.14	141	2.21	92	2.61
4	Беларусь	74	2.53	120	2.40	103	2.57
5	Кыргызстан	103	2.35	146	2.16	108	2.55

Источник: Отчет Всемирного Банка по Индексу эффективности логистики за 2018 г.

В июле текущего года вышел очередной отчет Всемирного Банка – Показатель эффективности логистики (LPI) за 2018 год. Данный отчет выходит каждые два года начиная с 2007 года. Данный отчет подготовлен на базе опроса представителей транспортной отрасли более чем 160 стран по всему миру.

Каждая страна в отчете оценивается по 6 индикаторам:

1. Инфраструктура - качество торговой и транспортной инфраструктуры (например, портов, дорог, железных дорог, информационных технологий);
2. Таможня – эффективность проведения контроля (т.е. скорость, простота и предсказуемость формальностей) службами на границе, в том числе таможенной;
3. Международные перевозки - легкость организации поставок по конкурентоспособным ценам;
4. Компетентность в логистике - компетентность и качество логистических услуг (например, транспортных операторов, таможенных брокеров);
5. Отслеживание – способность отслеживать и контролировать грузы;
6. Своевременность – своевременность отгрузки и прибытия грузов в запланированное или ожидаемое время доставки.

Рейтинг LPI для каждой страны рассчитывается на основе информации, полученной с помощью анкет от более чем 1000 крупнейших международных логистических компаний. Опрос проводится в режиме онлайн (34 вопроса). Таким образом, LPI представляет собой средневзвешенные данные 6 индикаторов, характеризующих логистическую систему страны. Опрос проводится на основе анонимности и конфиденциальности (таблица 15).

Таблица 15. Позиция Казахстана в рейтинге LPI в разрезе индикаторов

№	Индикатор	2016 год		2018 год		+/-	
		рейтинг	баллы	рейтинг	баллы	рейтинг	баллы
1	Своевременность	92	3.06	50	3.53	+42	+0.47
2	Таможня (граница)	86	2.52	65	2.66	+21	+0.14
3	Инфраструктура	65	2.75	81	2.55	-16	-0.20
4	Отслеживание	71	2.86	83	2.78	-18	-0.08
5	Международные перевозки	82	2.75	84	2.73	-2	-0.01
6	Компетентность в логистике	92	2.57	90	2.58	+2	+0.01

Источник: Отчет Всемирного Банка по Индексу эффективности логистики за 2018.

Казахстан отстает по показателям отслеживание и трекинг грузов, по качеству инфраструктуры, международным перевозкам по конкурентным ценам. И даже при том, что позиция уровня компетентности в логистике увеличилась на 2 пункта, надо отметить, что Казахстан по данному индикатору занимает 90 место среди около 160 стран.

Все индикаторы рейтинга LPI оцениваются от «очень низкого» (1) до «очень высокого» (5), в том числе и Компетентность и качество услуг логистики. Формулировка вопросов анкеты данного индикатора из года в год может меняться, но в основном их характер остается прежним. Например, в опросниках респондентам предлагается ответить на такие вопросы:

- Оцените в целом уровень компетентности и качества в предоставлении логистических услуг (транспортные операторы, таможенные брокеры) в.... (предлагается на выбор список стран-партнеров);

- Определите качество услуг, предоставляемых в вашей стране (предлагается на выбор список услуг: Экспедиторы, Таможенные брокеры, Складские, различные Государственные органы,, Компании по видам транспорта, Аэропорты и др. Инфраструктурные объекты и т.п.);

- Какие из перечисленных факторов улучшились или ухудшились за период нескольких прошедших годов в вашей стране (предлагается на выбор список индикаторов рейтинга LPI).

В Казахстане функционируют 26 транспортно-логистических центров (ТЛЦ), созданных за период с 1998 по 2017 гг., мощностью от 10 до 1 тыс. тонн в год. Центры сосредоточены по городам и регионам: г. Астана – 6, г. Алматы - 1, западный регион - 8, северный - 1, восточный - 1, южный - 9. До конца 2022 г. планируется построить 14 ТЛЦ в регионах.

Объем транзитных перевозок по территории Казахстана с 2010 по 2017 годы составляет от 14 до 18 млн. тонн в год (железнодорожный транспорт – от 13,9 до 16 млн. тонн, автотранспорт – 0,9 до 2,1 млн. тонн), доход от транзитных перевозок от 100 до 350 млрд. тенге.

В апреле 2018 г. состоялась обучающая поездка, организованная проектом USAID, по изучению опыта и транспортно-логистических возможностей Латвии и Литвы для организации логистической цепочки поставок, хранения и распределения, обработки и упаковки товаров.

Более 40 представителей транспортно-логистических центров и компаний, осуществляющие международные и мультимодальные перевозки, транспортно-логистических ассоциаций Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана, Туркменистана, Таджикистана ознакомились транспортно-логистической инфраструктурой стран Латвии и Литвы.

Значимые содержания и лучшие практики Латвии, Литвы (подходы, модели, механизм, технологии, инструменты) по итогам обучающей поездки:

1. В Литве существует отдельное министерство транспорта с департаментами: 1) авто и авиатранспорта, 2) морского и железнодорожного транспорта, 3) департамент внешних связей и логистики.

2. 60% груза порта Клайпеды производится на территории Литвы. Рига и Вентспилс в основном транзитные грузы. Очень близкая, тесная кооперация между бизнесом и администрациями портов.

3. В Литве отсутствует национальный авиаперевозчик. Усилия направлены на развитие аэропортов и новых направлений.

4. В Литве 7 СЭЗ. СЭЗ придают импульс развитию портов, привлечению партнеров. Например, в парке высоких технологий в Вентспилсе работают несколько фирм, продолжающих выполнять заказы космической отрасли.

5. Латвийская ассоциация развития транспорта и образования как союз эффективного сотрудничества транспортных и образовательных учреждений.

6. Предприятия подстраиваются под ситуацию на рынке. Соковый терминал переоборудован под перевалку пальмового масла из Юго-Восточной Азии с использованием голландского оборудования («из холодильника сделали сауну»).

7. Средний возраст машин («Вольво», «Мерседес») 2 года компании Girtaka Logistics. Для 10 машин получены ТАРА-сертификаты, при нажатии водителем тревожной кнопки (на груди) служба помощи на территории ЕС приезжает через 15 мин.

8. Морские порты и предприятия Латвии, Литвы демонстрируют реализацию и использование разработанных ранее стратегий – видения и целей,

обеспечивающих расширение и развитие. Стратегия порта Клайпеды разработана на 50 лет вперед, т.к. причалы служат в среднем 50 лет до капитального ремонта.

9. Система бережливого производства LEAN в ТЛЦ «Girteka Logistics» (Вильнюс) внедряется с 2014 года с участием филиала компании Тойота, и включает систему коротких собраний для управления ежедневными процессами, система непрерывного улучшения процессов, систему оптимизации процесса, наблюдение за выполнением работы, систему по устранению причин проблемы, систему организации рабочего места, стандартизированные процедуры.

Выводы:

На сегодняшний день для развития логистики в целом по стране необходимо сосредоточить усилия государства и бизнеса по направлениям:

- автоматизация (цифровизация) максимально всех возможных процессов в логистике;
- обеспечение инфраструктурных объектов соответствующим сервисным обслуживанием и улучшением НПА в сфере транспорта.

7.2 Отраслевая структура и профессиональные требования

Для использования функционального подхода в структурировании отрасли для определения границ и профессий разработки профессиональных стандартов определена структура «отрасль – область деятельности – вид деятельности».

В результате функционального анализа составлены:

миссия – «обеспечение потребителя продукцией в нужное время и в нужном месте»;

видение – «повышение качества услуг при организации перевозок»;

цель отрасли – «обеспечение потребителя продукцией при минимальных затратах».

На основании отраслевой цели и её декомпозиции по отдельным предметам и задачам в отрасли выделены две области деятельности – 1) транспортно-логистическая; 2) терминально-складская.

Содержание сгруппированных родственных, связанных технологически производственных процессов и профессий внутри каждой области составляют отдельные виды деятельности (рисунок 22).

Таким образом, в транспортной логистике определены 2 области и 12 видов деятельности, соответственно, в первой - 7, второй - 5. Базовыми, основными областями являются: транспортно-логистическая, вспомогательными, сервисными: терминально-складская.

Для учета предприятий по видам деятельности в отрасли составлена таблица 16 соотнесения основных предприятий и видов деятельности.

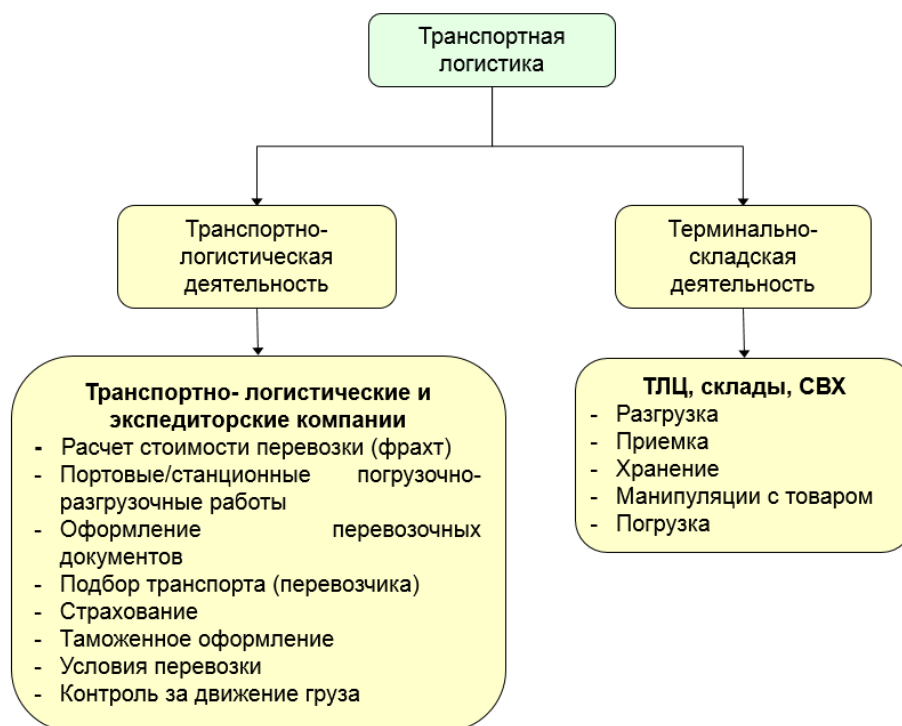


Рисунок 22 – Функциональная карта транспортной логистики

По видам деятельности двух областей деятельности – 1) транспортно-логистическая, 2) терминально-складская приведены основные предприятия, реализующие указанные виды деятельности.

Таблица 16. Отдельные компании в разрезе видов деятельности

Предприятие	Транспортно-логистическая деятельность								Терминал.-склад. деятельность				
	Расчет стоимости перевозки (фрагт)	Портовые/станционные погруз.-разгруз. работы	Оформление перевозочных документов	Подбор транспорта (перевозчика)	Страхование	Таможенное оформление	Условия перевозки	Контроль за движ. груза	Разгрузка	Приемка	Хранение	Манипуляции с товаром	Погрузка
1. Globalink Logistics Group LLC	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
2. TransAl Freight Company Ltd	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
3. INTERLINK Global Services	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
4. Tengiz Transport Company LLP	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
5. KLS TOO	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
6. TOO MK-Global Logistics	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
7. KTZ Express JSC	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
8. M-Spedition Company LLP	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
9. TransLine	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
10.M&M Logistics LLP	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑

Таблица 17 показывает распределение или концентрацию предприятий по всем видам деятельности. Следовательно, заказ на разработку профессиональных стандартов равномерно распределен и может быть реализован с любого вида деятельности.

Таблица 17. Некоторые компании в разрезе вовлеченности в цепь поставок

Предприятие	1 PL	2 PL	3 PL	4 PL
1. Globalink Logistics Group LLC	☑	☑	☑	
2. TransAl Freight Company Ltd	☑	☑	☑	
3. INTERLINK Global Services	☑	☑		
4. Tengiz Transport Company LLP	☑	☑	☑	
5. KLS TOO	☑	☑		
6. TOO MK-Global Logistics	☑	☑		
7. KTZ Express JSC	☑	☑		
8. M-Spedition Company LLP	☑	☑		
9. TransLine	☑	☑	☑	
10. M&M Logistics LLP	☑	☑	☑	

На сегодня в Казахстане более развиты услуги в формате 2 PL, и более редко - 3 PL, где компания 2 PL – это подрядная транспортная компания, которую нанимает грузовладелец, не желая покупать собственные автомобили, жд вагоны и т.д, и которая предоставляет услуги по транспортировке товаров только на каком-то определенном участке транспортной цепи; 3 PL - специализированная компания, которой поручается аутсорсинг всех или большей части логистических операций. В основном, это комплекс услуг, в состав которых входит транспортировка товара, складирование, сквозное складирование, техническое управление складскими запасами, упаковка и экспедирование грузов.

4 PL – практически не фигурируют на рынке страны. 4 PL – это компания-подрядчик или совместное предприятие с грузовладельцем, выступающая посредником между производителем и одним и более ее партнерами. 4PL провайдер имеет высокую степень вовлеченности в бизнес-процессы клиента; он выступает в качестве единого соединительного звена между клиентом (например, производителем) и различными провайдерами логистических услуг, управляет всеми процессами цепи поставок клиента, включая курьерские, экспедиторские и складские услуги.

Профессиональные требования. В транспортной логистике в развивающихся странах не хватает профессионалов на организаторском уровне, например, в комплектации старших управленческих позиций системы поставок. В развитых странах, наоборот, самый большой дефицит наблюдается в компетентных трудовых ресурсах производственных рабочих, как водители грузовиков. Причины дефицита объясняются низкой престижностью данной профессии и относительно низкой заработной платой. Во многих развивающихся странах наблюдается нехватка высококвалифицированных рабочих. При этом развитие логистики, особенно внедрение инноваций и информационных технологий, требует новых высоких компетенций.

По номенклатуре видов экономической деятельности (ОКЭД) логистика отнесена к вспомогательному виду деятельности:

«Вспомогательный вид деятельности: Вид деятельности, который осуществляется для поддержки основного вида деятельности объекта, обеспечивая товарами и услугами краткосрочного характера, предназначенными для потребления этим объектом (перевозка, хранение, закупки, развитие сбыта, уборка, ремонт и обслуживание, охрана и т.д.)».

Логистика не выделена как отдельный вид деятельности – только в сопряжении с другими видами деятельности.

Можно привести в пример требования из должностной инструкции «Комплектовщика электрокары», предъявляемые в ТОО «Continental Logistics»:

«2. Требования к квалификации

2.1. На должность Комплектовщика электрокары назначается лицо, имеющее соответствующую профессиональную подготовку (водитель электропогрузчика (электроштабеллера)), имеющий стаж работы на аналогичной должности не менее 1 года, либо без предъявления требований к стажу работы с прохождением стажировки.

2.2. Комплектовщик электрокары должен знать:

- 1) структуру организации, стратегию и перспективы ее развития, положения и инструкции;
- 2) законодательство о труде РК, правила безопасности и охраны труда;
- 3) устройство электрокары;
- 4) инструкцию по эксплуатации электрокары;
- 5) грузоподъемность техники; паллетомест, ячеек, установленных на складах стеллажей;
- 6) способы и правила погрузки, выгрузки грузов;
- 7) правила подъема, перемещения и укладки грузов;
- 8) правила движения по территории Работодателя (или территории объекта производства работ);
- 9) требования, предъявляемые к качеству выполняемых работ (услуг), к рациональной организации труда на рабочем месте;
- 10) организацию учета складских операций, необходимую документацию на складирование товарно-материальных ценностей (далее - ТМЦ);
- 11) организацию и технологию складского хозяйства, погрузочно-разгрузочных работ;
- 12) условия приема, хранения, отпуска складированных ТМЦ;
- 13) виды, размеры, марки, сортность и другие качественные характеристики ТМЦ;
- 14) перечень товара, хранящегося на складе, расположение товара;
- 15) правила и инструкции по безопасности и охране труда, пожарной безопасности, производственной санитарии;

2.3. Комплектовщик электрокары должен уметь:

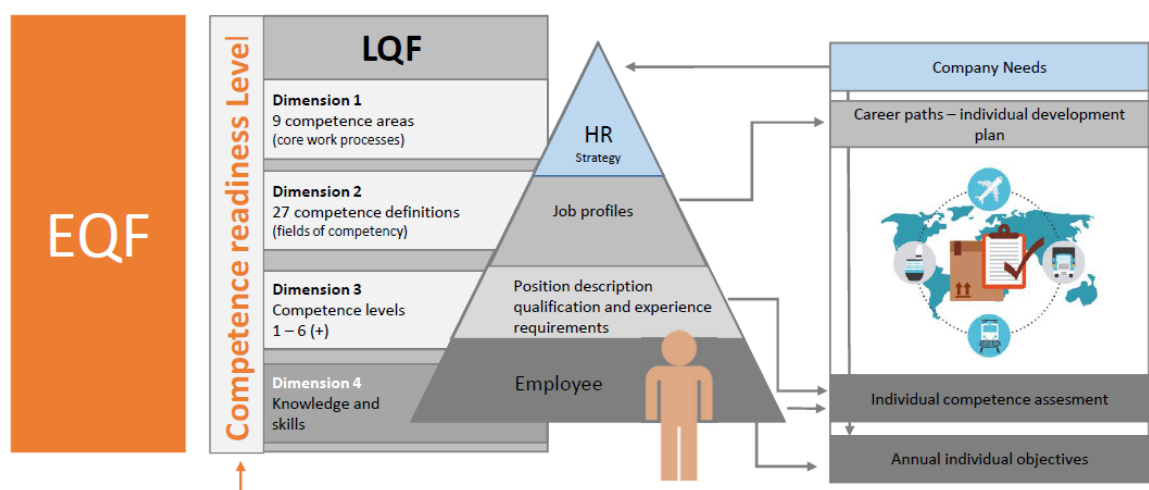
- 1) пользоваться служебными инструментами и техникой, электрокарой RX20-16 (до 5м), электротележкой EXU20 или иной техникой с подобными характеристиками;

- 2) соблюдать технологию при погрузке, выгрузке, перемещении различных ТМЦ;
- 3) учитывать и соблюдать скорость движения по территории Работодателя (или территории объекта производства работ);
- 4) пользоваться терминалом сбора данных Motorola;
- 5) правильно перемещать, укладывать, погружать и выгружать товар;
- 6) грамотно (бережно) обращаться с техникой.»

Европейская рамка квалификации в логистике. В 2015 году в Европе была разработана рамка квалификаций в логистике - Logistics Qualifications Framework (LQF). Логистика является одним из ключевых секторов роста и занятости в Европе, в котором занято около 10 млн человек. Многие из них ранее работали в других секторах экономики. Разработка отраслевой системы квалификаций, рамки квалификаций (LQF) была направлена на содействие использованию ЕРК, НРК путем достижения большей значимости дескрипторов результатов обучения посредством конкретной связи с отраслевыми рабочими процессами и функциями (рисунок 23).

Структура рамки основана на реальных рабочих процессах:

1. Обработка входящие товары и соответствующую информацию.
2. Перегрузка, переупаковка, хранение и загрузка товаров.
3. Формирование заказов.
4. Обработка исходящих товаров и соответствующей информации.
5. Контроль и администрирование товаров и отгрузки.
6. Составление предложений и подготовка контрактов, контроль за отношениями с клиентами.
7. Организация и реализация отгрузки и хранения товаров.
8. Мониторинг и повышение эффективности и спектра услуг, предлагаемых компаний.
9. Планирование деятельности и планирование ресурсов.



Источник: www.project-metalog.eu

Рисунок 23 - Европейская рамка квалификации в логистике

Рамка состоит из 9 уровней, которые соотнесены с Европейской рамкой квалификаций от 3 до 6 уровней: 3 EQF (1 – 4 LQF), 4 EQF (5 LQF), 5 EQF (6, 7

LQF), 6 EQF (8, 9 LQF). В описаниях умений, знаний, компетенций используются следующие примеры: практикует экономическое мышление, использует возможности объединения грузов в более крупные загрузочные устройства; помогает в развитии логистики концепции, используя концептуальное мышление; принимает участие в проектах, касающихся, например, гармонизации разных областей логистики.

В течение 2017-2018 годов Союзом «KAZLOGISTICS» при поддержке Министерства труда и социальной защиты населения РК разработано 9 профстандартов в сфере транспорта и логистики, и утверждено в НПП РК «Атамекен».

Союз «KAZLOGISTICS» при поддержке USAID с середины 2018 года разрабатывает профессиональные стандарты «Управление и обслуживание транспортно-логистического центра» и «Международные грузовые автоперевозки», в которые включены профессии:

<i>ПС «Управление и обслуживание ТЛЦ»</i> 1. Специалист по погруз.-разгруз. работам 2. Специалист по приему и выдаче товаров 3. Менеджер по хранению и комплектации товаров 4. Операционный логист 5. Менеджер по качеству	6. Управляющий <i>ПС «Межд. грузовые автоперевозки»</i> 1. Водитель межд. грузовых автоперевозок 2. Диспетчер межд. груз. автоперевозок 3. Менеджер межд. груз. автоперевозок 4. Руководитель компании межд. грузовых автоперевозок
---	---

Выводы:

1. На сегодняшний день разработаны профессиональные стандарты по ТЛЦ при поддержке USAID. Профессиональный стандарт «Логист-операционист», по которым сегодня обучают в ВУЗах и других организациях образования нужно актуализировать на современный лад.

2. Необходимо рассмотреть целесообразность разработки новых для нашего времени профессиональных стандартов «Специалист по перевозке опасных грузов» и «Специалист по холодовой цепи поставок». При этом надо иметь в виду, что специалистов по перевозке опасных грузов подготавливают на краткосрочных курсах некоторых организаций в Казахстане.

7.3 Образование и обучение в отрасли

По специальности «Логистика (по отраслям)» обучают 16 вузов. К выпускнику логисту определены общие компетенции:

- знать основы производства, складирования, транспортировки и сбыта товаров;
- уметь наиболее выгодно организовывать транспортировку товаров от производителя до потребителя;
- уметь проводить мониторинг и анализ рынка транспортных услуг;
- владеть навыками администрирования логистическими процессами, управлять процессами снабжения, складирования товаров;
- управлять запасами и товарными потоками, внутренними и внешними торговыми операциями.

Согласно Государственного образовательного заказа на подготовку специалистов с высшим образованием на 2018-2019 учебный год в разрезе специальностей по очной форме обучения по специальности 5В090900 –

«Логистика (по отраслям)» выделено 220 грантов. Из них на полное обучение на казахском языке – 165, и не русском – 55.

Считаем, что количество в 220 грантов в данной отрасли достаточным. Также есть примеры, где некоторые представители крупных логистических компаний непосредственно принимают участие и стимулируют повышение компетенции работников в сфере транспорта.

Так, компания TransLine, которая входит в 5-ку крупных логистических компаний в стране начало сотрудничество с университетом Нархоз, где по их инициативе была создана кафедра «Логистика», и теперь там готовят будущих логистов, в том числе и для собственных нужд TransLine, то есть с последующим трудоустройством. Также TransLine взаимодействует с Университетом международного бизнеса (UIB) и 2 года подряд предоставляет их студентам возможность пройти производственную практику у себя. Причем время показывает, что с каждым годом количество практикантов увеличивается.

Обучение (дополнительное, краткосрочное). Продолжительность повышения квалификации и получения дополнительных знаний по специальности «Логистика» составляет от 2 недель до 3 месяцев. В основном со стабильной периодичностью краткие курсы проводятся в учебных центрах транспортных ассоциаций и организаций, например, как при ОЮЛ АНЭК и ОЮЛ КазАТО. Некоторые заинтересованные организации проводят разовые обучающие курсы с приглашением иностранных специалистов.

После всех таких курсов обучившимся выдаются соответствующие сертификаты. Однако данные сертификаты не свидетельствуют о достаточном уровне освоенного материала из курса. Также не гарантирует трудоустройство либо повышение в должности. На сегодня в транспортных компаниях трудоустройство кадровых логистов остается на усмотрение руководителя непосредственно.

Нормативно утвержденных квалификационных требований к должностям по линии логистики в транспортных и логистических компаниях нет. Все требования сводятся к личному выбору руководителя, либо частной внутренней политикой фирмы, которые бывают разные в разных компаниях. Не всегда, но такое имеет место быть, где на должности логистов могут быть приняты или работают люди со смежных или других отраслей. Например, бывшие работники таможенных органов или таможенные представители (брокеры).

Во 1 квартале 2018 г. был проведен опрос среди сотрудников ТЛЦ, по итогам которого определена недостаточность следующих умений управленцев и специалистов:

- в оценке внешнего окружения, долгосрочном планировании деятельности ТЛЦ;
- по извлечению уроков из лучших практик для внедрения в ТЛЦ;
- эффективности операционного управления ТЛЦ;
- страхования и таможенного оформления товаров, сертификация товаров;
- оформления перевозочных, товаросопроводительных и иных документов;

- погрузке (выгрузке), консолидации (дроблении), хранении, упаковки, маркировки, сортировки товаров;
- при перевалке товаров, организации сопровождения грузов, консигнационной торговле;
- по автоматизации и информационном сопровождении процессов ТЛЦ.

Указанные трудности учтены при разработке профессионального стандарта по ТЛЦ, а также их необходимо учесть при составлении программ обучения. Предложен заказ на обучение и консультационные услуги (таблица 18).

Таблица 18. Трудности и заказ на обучение сотрудников ТЛЦ

№	Трудности, проблемы	Заказ на обучение и консалтинг
1. Управленцы и специалисты организационно-управленческого блока		
1	Недостаточность доступных инструментов и умений в оценке внешнего окружения, долгосрочном планировании деятельности и кооперации ТЛЦ с потенциальными партнерами.	Выполнение анализа внешней среды и разработка планов долгосрочной деятельности ТЛЦ. Определение особенностей ТЛЦ («узла», «перекрестка»), региона как основ развития ТЛЦ. Модели и механизмы кооперации ТЛЦ в регионе.
2	Недостаток умений и рекомендуемых механизмов, алгоритмов, карт развития ТЛЦ с учетом региональных и других особенностей.	Типовая модель (карта) поэтапного расширения и развития ТЛЦ
3	Недостаточность методов и умений по извлечению уроков из лучших практик для внедрения в ТЛЦ.	Извлечение уроков из международного опыта и лучших отечественных практик
4	Недостаточная эффективность операционного управления ТЛЦ	Модели и механизмы операционного (тактического) управления ТЛЦ
2. Специалисты производственного блока		
1	Недостаточность умений и знаний страхования и таможенного оформления товаров, сертификация товаров	Тренинги и интерактивные занятия
2	Недостаточность умений и знаний оформления перевозочных, товаросопроводительных и иных документов	
3	Недостаточность умений и знаний в погрузке (выгрузке), консолидации (дроблении), хранении, упаковки, маркировки, сортировки товаров	
4	Недостаточность умений и знаний при перевалке товаров, организации сопровождения грузов, консигнационной торговле	
5	Недостаточность умений и знаний по автоматизации и информационном сопровождении процессов ТЛЦ	

Выводы:

1. Выработать новые актуальные (современные) программы обучения; обучение и повышение квалификации работников, а также лекторов и преподавателей, с приглашением практикующих специалистов отрасли и зарубежных экспертов (преподавателей);

2. Проработать вопрос введения учебными центрами отраслевых ассоциаций общедоступных курсов базовой и углубленной подготовки с гибким подходом к обучению, например, онлайн-курсы, видеозаписи курсов (лекций), дистанционное обучение и т.п.

3. Организовать обучению международными экспертами местных тренеров для последующего обучения специалистов ТЛЦ.

4. Разработать учебные программы для подготовки специалистов и руководителей ТЛЦ, и компаний международных грузовых автоперевозок на основе разработанных профессиональных стандартов.

5. Организовать обмен опытом, лучшими практиками обучения молодых специалистов, студентов на рабочих местах предприятий и ТЛЦ.

6. Выработать новые актуальные (современные) программы обучения; обучение и повышение квалификации работников, а также лекторов и преподавателей;

7. В колледжах нельзя обучиться по профессии Специалист по логистике или на работников ТЛЦ. В основном для получения сертификата (допуска) для работы на складской технике необходимо пройти курсы обучения в частных организациях, которых не мало. Специалистов по логистике обучают только в ВУЗах.

8. Центры обучения и повышения квалификации, которые готовят работников этой сферы, сами же выдают сертификаты об оценке их квалификации. Дополнительно где-то подтверждать свою квалификацию нет необходимости.

7.4 Оценка профессиональных квалификаций специалистов

В Казахстане отсутствуют виды оценки квалификации специалистов в сфере логистики и стандартизация профессиональных требований к последним. При этом как ранее говорилось, следует отметить, что работники с сертификатами, аттестатами и с другими документами по обучению и повышению квалификации зачастую не имеют подавляющих преимуществ при трудоустройстве в транспортные компании МСБ.

Например, в ТЛЦ г. Астана прием на работу новых работников осуществляется на общих основаниях: через подачи резюме и поэтапное проведение собеседования. Если же нужен работник с допуском на управление складской техникой, то подбирается кандидат с уже имеющимся на руках сертификатом допуска на управление такой техникой. Так как обучать нового принятого сотрудника относительно затратно.

Выводы:

1. На сегодняшний день сложилась такая ситуация, что даже при наличии сертификата оценки профессиональных навыков специалистов в логистике, их все требования при трудоустройстве сводятся к личному выбору руководителя либо внутренней политике частной компании, которые бывают разные в разных компаниях. Не всегда, но такое имеет место быть, где на должности логистов могут быть приняты или работают люди со смежных или других отраслей, в том числе из национальных компаний и государственных организаций.

2. При отдельных ТЛЦ организовать центры сертификации (оценки профессиональных квалификаций) специалистов, и обеспечить признание полученных сертификатов в наших Центрально-Азиатских странах, в рамках нашего сотрудничества.

7.5 Механизм профессиональных квалификаций и перечень профессий

Приведена разработанная Модель системы квалификации транспортной логистики, на которой вкратце описан процесс разработки и утверждения

профессиональных стандартов, обучения, сертификация, оценки квалификации (рисунок 24). В ноябре 2018 г. была создана отраслевая комиссия отраслевой комиссий по социальному партнерству и регулированию социальных и трудовых отношений в сфере транспортной логистики при МИР РК.

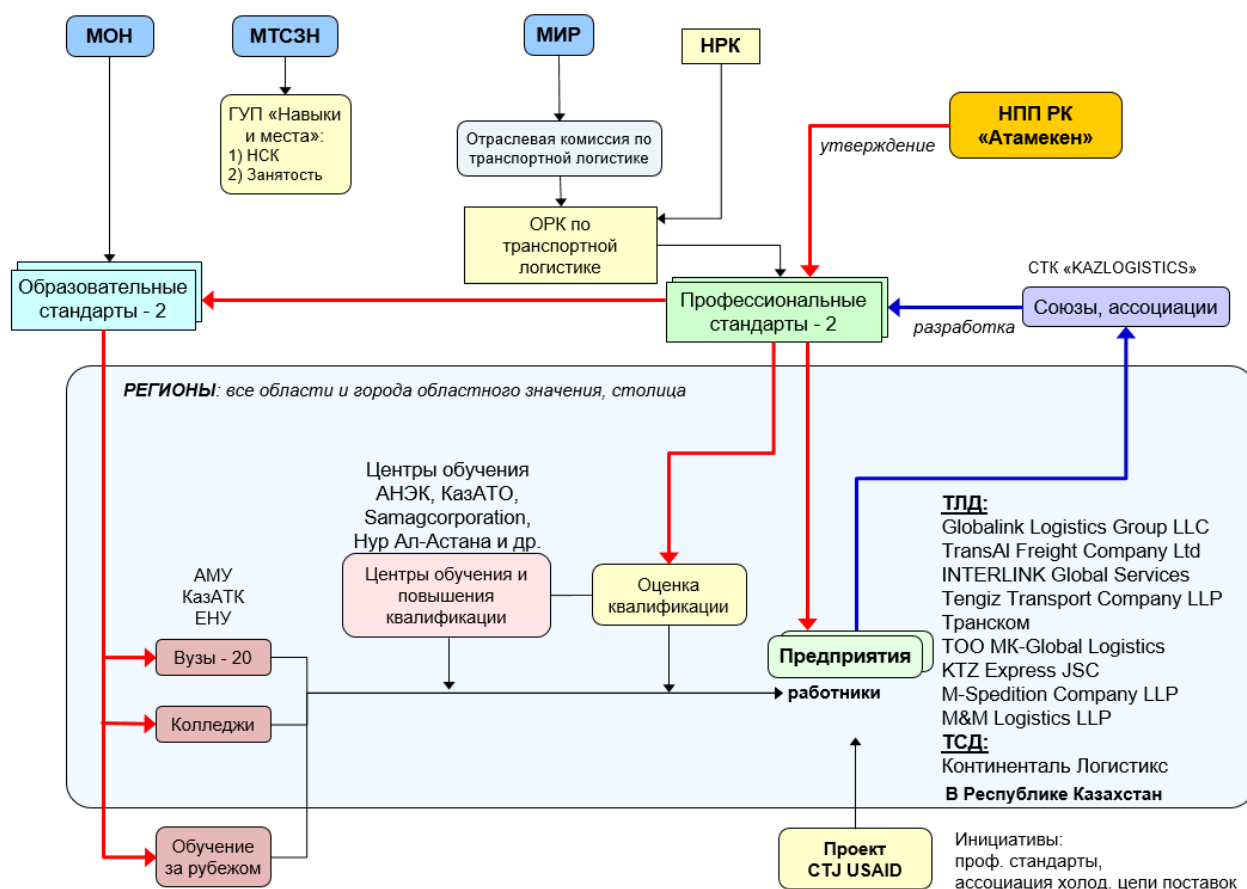


Рисунок 24 – Структура квалификаций в транспортной логистике

Профессиональные стандарты разрабатываются профессиональными Союзами и Ассоциациями. Утверждаются в Национальной палате предпринимателей РК «Атамекен». В последующем в учебных заведениях при обучении студентов учитываются требования этих разработанных профессиональных стандартов. Также работники или студенты могут повысить свою квалификацию или обучиться в учебных центрах, например, профильных ассоциаций, таких как КазАТО и АНЭК.

Согласно Национальному классификатору занятий РК видам деятельности отрасли соответствуют следующие профессии (таблица 19).

Таблица 19. Профессии в сфере транспортной логистики

№	Транспортно-логистическая деятельность	Терминально-складская деятельность
1.	Логист, 2432-0-006	Служащий склада 4321-0-014
2.	Специалист в области транспортно-экспедиционной деятельности, 2432-0-007	Учетчик по отгрузке товара (на складе), 4321-0-016

3.	Специалист по логистике, 2432-0-008	Машинист крана (крановщик), 8343-1-001
4.	Специалист по таможенному оформлению грузов, 2432-0-009	Водитель погрузчика, 8343-3-001
5.	Фрахтовщик, 2432-0-0010	Водитель электрокара, 8343-3-002
6.	Агент по таможенной очистке и сопровождению грузов и товаров 3331-0-003	Машинист погрузочной машины, 8343-3-003
7.	Агент по таможенному и транспортно-экспедиторскому обслуживанию, 3331-0-004	Оператор автопогрузчиков вилочным захватом, 8343-3-004
8.	Таможенный агент, 3331-0-005	Оператор фронтального погрузчика, 8343-3-005
9.	Транспортный экспедитор, 3331-0-007	Водитель электротележки, 8343-9-001
10.	Экспедитор, 3331-0-008	Крановщики (общий профиль) 8343-1
11.	Экспедитор по перевозке грузов, 3331-0-009	Грузчик, 9333-1-001
12.		Носильщик на складе, 9333-4-001
13.		Рабочий склада, 9333-4-002

Выводы:

1. Если взять во внимание материалы НКЗ, то рабочие профессии терминально-складской деятельности представлены шире, в то время как профессии транспортно-логистической деятельности сосредоточены больше на экспедировании и околотаможенных услугах. Не хватает более узконаправленных профессий, таких как, например, специалист по перевозке опасных, негабаритных и тяжеловесных грузов.

7.6 Проблемные ситуации и рекомендации

Проблемные ситуации	Рекомендации
1. Выработать новые актуальные (современные) программы обучения; обучение и повышение квалификации работников, а также повысить квалификацию лекторов и преподавателей, привлечь в качестве лекторов практикующих логистов;	1. Совместная работа с научными и учебными организациями, центрами обучения отраслевых ассоциаций
2. Введение учебными центрами отраслевых ассоциаций общедоступных (возможно бесплатных) курсов базовой и углубленной подготовки с гибким подходом к обучению, например, онлайн-курсы, видеозаписи курсов (лекций), дистанционное обучение и т.п.	2. Совместная работа с научными и учебными организациями, центрами обучения отраслевых ассоциаций

8. Проблемное и проектное поля систем квалификаций транспорта

На основании оценки результатов сведений о процессах, мероприятиях сферы квалификаций в 5-ти отраслях транспорта и логистики составлены обобщенные диаграммы текущего состояния систем квалификаций (таблица 20). В методах исследования описаны треугольник и пирамида квалификаций, образуемые тремя базовыми звеньями любой системы квалификаций, в т.ч. и отраслевой.

По всем пирамидам видно, что доминируют образовательные процессы (стрелка зеленого цвета максимальной длины), стандарты, которые в своем отрыве не учитывают требования как профстандартов, так и квалификационных, сертификационных стандартов. Стрелка «образования» меньше в транспортной логистике, т.к. данная отрасль обеспечивается подготовкой в вузах только одной специальностью «Логистика», и отсутствием аналогичной специальности в ТиПО.

Величины «синих» стрелок по всем отраслям минимальны, т.к. процесс разработки продолжается с 2012 года, но их использование имеет случайный, эпизодический характер. Основное предназначение профстандартов предполагается в обновлении образовательных программ без максимального их использования в отраслях по обновлению должностных инструкций и других квалификационных требований.

Таблица 20. Относительный уровень становления систем квалификаций

ЖД	АТ	ВТ
ГА	ТЛ	<i>Обозначения:</i> ЖД – железнодорож. транспорт АТ – Автотранспорт ВТ – водный транспорт ГА – гражданская авиация ТЛ – транспортн. логистика ПС – профстандарт ОС – образоват. стандарт КС – квалификац. стандарт

Квалификационные стандарты и механизмы аттестации имеют значительные наработки и регламентирующие документы в гражданской авиации и водном транспорте. Причиной этому послужило использование

международных регламентов и механизмов аттестации, сертификации в гражданской авиации и водном транспорте.

Таблица 21. Функции и задачи в внедрения систем квалификаций

№	Функции и задачи	ЖД	АТ	ВТ	ГА	ТЛ
	РАЗРАБОТКА					
1)	Определение подходов к разработке квалификаций (определение типов квалификаций, разработка рекомендаций) и приоритетов при разработке квалификаций.	+	– +	+	+	–
2)	Участие в разработке подходов и методик по разработке учебных планов, программ.	–	–	–	–	–
3)	Определение механизмов оценивания и сертификации.	– +	– +	– +	– +	–
4)	Определение порядка официального признания результатов неформального и спонтанного обучения, и потенциальных групп кандидатов, стандартов, профессиональных качеств и учреждений, поддерживающих процессы признания неформального спонтанного обучения.	– +	– +	– +	– +	–
	ВНЕДРЕНИЕ					
5)	Разработка, утверждение, официальное признание, пересмотр профессиональных стандартов.	– +	– +	– +	– +	– +
6)	Использование рамок квалификаций и профессиональных стандартов.	–	–	–	–	–
7)	Разработка, утверждение, официальное признание и использование квалификационных стандартов.	– +	– +	– +	– +	–
8)	Регистрация квалификаций в Национальном реестре квалификаций РК, отраслевых реестрах, справочниках профессий и должностей.	+	– +	+	+	–
9)	Участие в разработке классификаторов специальностей, республиканских образовательных стандартов, и в обновление учебных планов, программ на уровне вузов, колледжей, учебных центров. Участие в разработке учебных материалов. Повышение квалификации преподавателей и обучение наставников предприятий.	– +	– +	– +	– +	– +
10)	Участие в формировании госзаказа на обучение	–	–	–	–	–
11)	Проведение производственных практик и обучения на рабочих местах предприятий (в рамках дуального обучения).	– +	– +	– +	– +	– +
12)	Оценка и сертификация квалификаций (результатов обучения). Перевод квалификационных стандартов в инструменты оценивания. Определение и подготовка экспертов-оценщиков по квалификациям.	+	– +	+	+	– +
	КООРДИНАЦИЯ					
13)	Создание условий и координация действий заинтересованных сторон и институтов, для установления общего направления действий и реформ в отрасли. Налаживание механизма отраслевой системы квалификаций.	–	–	–	–	–
14)	Интерактивная (доступная онлайн) информация о квалификациях и развитии карьеры, а также возможностях обучения в течение всей жизни, связанная с отраслевым реестром квалификаций.	– +	– +	– +	– +	– +
15)	Обеспечение качества и регулирование вопросов качества. Аккредитация и регистрация квалификаций. Аккредитация обучающих структур/центров оценивания. Аккредитация структур, присваивающих квалификации. Аккредитация учебных программ.	–	–	–	–	–

Таким образом, по всем отраслям пирамиды квалификаций имеют дисгармоничный вид с «перекосами» в сторону стандартизации профессиональных требований и механизмов оценки квалификации. Указанные «перекося» являются проблемными зонами и должны быть целевыми ориентирами в планах, дорожных картах создания систем квалификаций в 5-ти отраслях транспорта и логистики.

Последовательность задач внедрения систем квалификаций в отраслях с указанием их наличия («+»), некоторой представленности («- +») или отсутствия («-») обнажают поле проблем (таблица 21). Проблемными позициями одинаковыми для все отраслей оказались задачи № 1, 2, 4, 6, 10, 13, 15.

Для решения обозначенных проблемных мест взяты 3 последовательных процесса внедрения – 1) разработка руководств, способов действий; 2) наращивание потенциала, способностей исполнителей; 3) запуск, исполнение процессов, реализация (таблица 22).

Таблица 22. Проектное поле мест улучшения систем квалификаций

№	Функции и задачи	Разработка руководств	Наращивание потенциала	Запуск процессов
1.	Определение подходов к разработке квалификаций (определение типов квалификаций, разработка рекомендаций) и приоритетов при разработке квалификаций.		☒	☒
2.	Участие в разработке подходов и методик по разработке учебных планов, программ.	☒	☒	
4.	Определение порядка официального признания результатов неформального и спонтанного обучения, и потенциальных групп кандидатов, стандартов, профессиональных качеств и учреждений, поддерживающих процессы признания неформального спонтанного обучения.		☒	
6.	Использование рамок квалификаций и профессиональных стандартов.	☒	☒	☒
10.	Участие в формировании госзаказа на обучение	☒	☒	
13.	Создание условий и координация действий заинтересованных сторон и институтов, для установления общего направления действий и реформ в отрасли. Налаживание механизма отраслевой системы квалификаций	☒	☒	
15.	Аккредитация учебных программ.	☒	☒	
	Количество отмеченных пунктов:	5	7	2

С учетом текущей ситуации, проблемных мест, ресурсного обеспечения и условий определены следующие места улучшения или шаги по внедрению систем квалификации в отраслях транспорта:

- 1) Создание координационного органа по квалификациям в отрасли.
- 2) Формирование экспертного сообщества с помощью ведения реестра экспертов профессиональных квалификаций.

3) Содействие обновлению содержания образовательных программ через аккредитацию образовательных программ и учебных заведений экспертами отраслевых объединений.

4) Разработка «руководств к действию» - рекомендаций по разработке и применению профессиональных стандартов и рамок квалификаций на транспорте и логистике.

9. Предложения по системам квалификаций на транспорте

В механизме профессиональных квалификаций отраслей транспорта (рисунок 25) базовыми субъектами выступают предприятия и их объединения. Производственные места предприятий обслуживаются вспомогательными структурами (ассоциации, МТСЗН, НПП и др.) по описанию производственных обязанностей и требований к умениям, знаниям работников. И структурами сферы образования по предоставлению будущих работников, специалистов.

Профессиональный стандарт как стандарт профессии вбирает в себя как текущие функции и компетенции (умения, знания), так и перспективные, связанные с прогнозами спроса на рынке труда. Учитывается спрос как на количество рабочих мест (работников), так и на прогнозируемые умения.

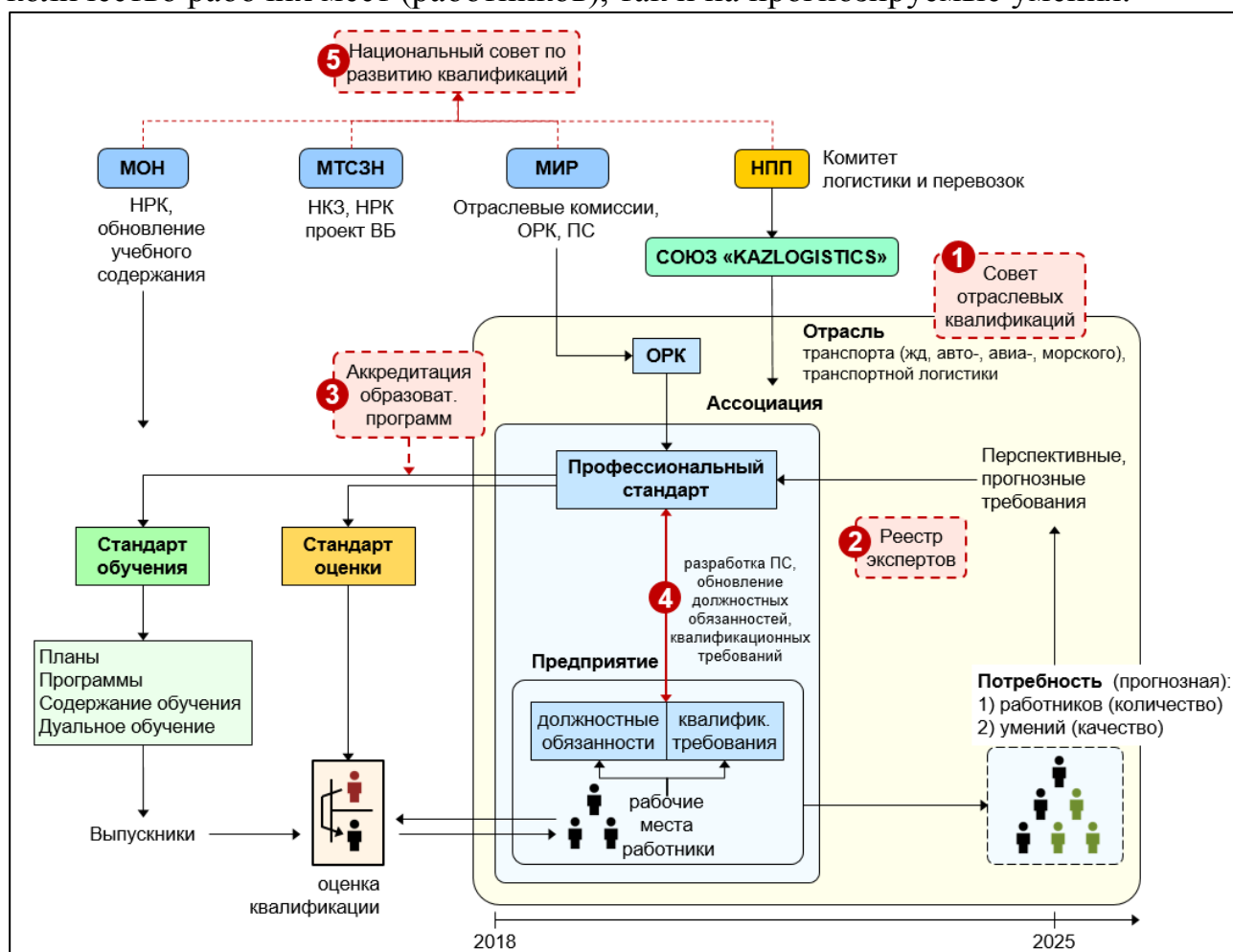


Рисунок 25 - Механизм профессиональных квалификаций отраслей транспорта

Профессиональный стандарт выступает основанием для разработки стандарта образования и стандарта оценки квалификации по соответствующим видам, областям деятельности, специальностям и квалификациям. В то же время, стандарт профессии после обсуждения, обновления, согласования на отраслевом уровне, вобравший в себя передовые подходы и перспективные компетенции может быть использован как средство обновления должностных инструкций и квалификационных требований на предприятиях.

Стратегическими факторами становления отраслевых систем квалификаций на транспорте являются:

- 1 – создание отраслевого совета по профессиональным квалификациям для координации жизненного цикла квалификаций в отрасли;
- 2 – создание и ведение реестра отраслевых экспертов по квалификациям;
- 3 – аккредитация, оценка соответствия процесса обучения в учебных заведениях актуальным профессиональным требованиям;
- 4 – разработка профессиональных стандартов и обновление на их основе внутренних производственных регламентов предприятий;
- 5 – создание и функционирование Национального совета по развитию квалификаций, на уровне которого согласовываются противоречия – межотраслевые, в сфере образования и труда;

Далее в разделах предложения по становлению отраслевых систем квалификаций на транспорте конкретизируются последовательностью шагов.

9.1 Координация отраслевых систем квалификаций

Для координации вопросов кадрового обеспечения отраслей экономики при центральных уполномоченных органах в 2011 г. были созданы отраслевые и региональные советы. Отраслевые советы ТиПО министерств и Региональные советы при областных акиматах были созданы на основании Постановления Правительства РК от 30 марта 2011 года № 298 «О создании Нацсовета по подготовке профессионально-технических кадров». Деятельность отраслевых и региональных советов была подотчетна Национальному Совету при Правительстве РК. Указанное Постановление утратило силу в результате Постановления Правительства РК от 31.08.17 № 529².

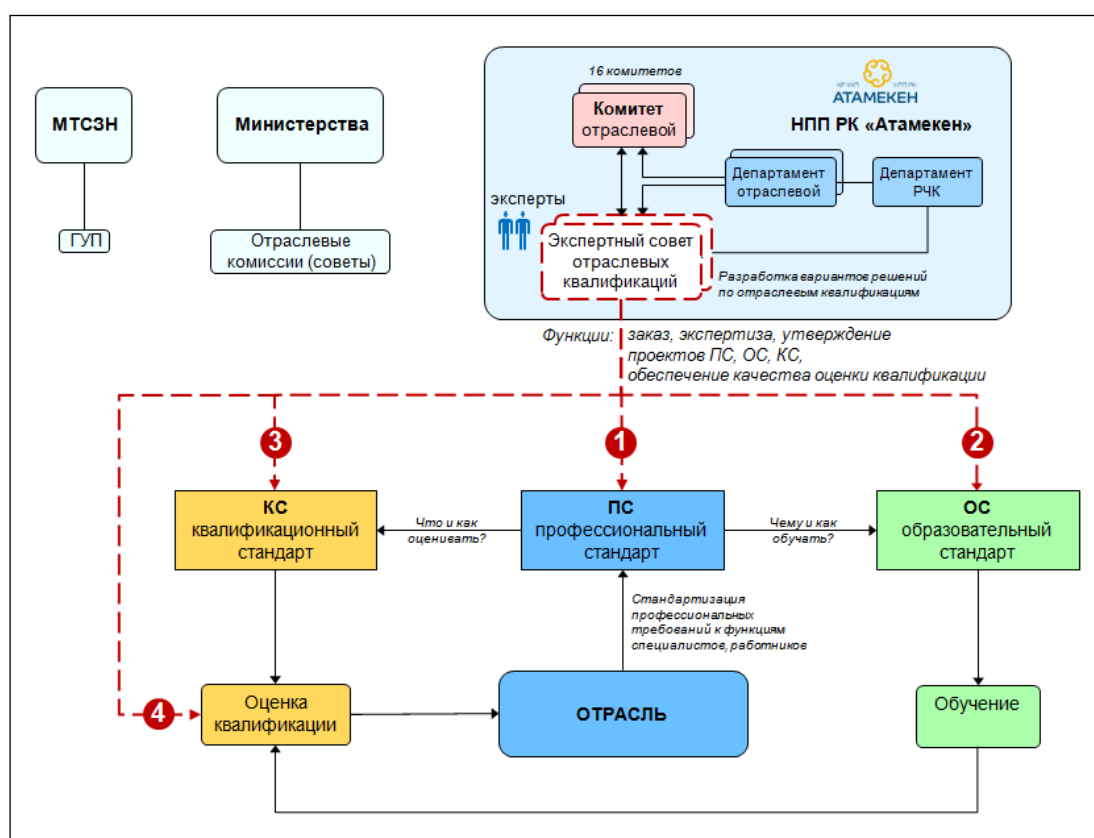


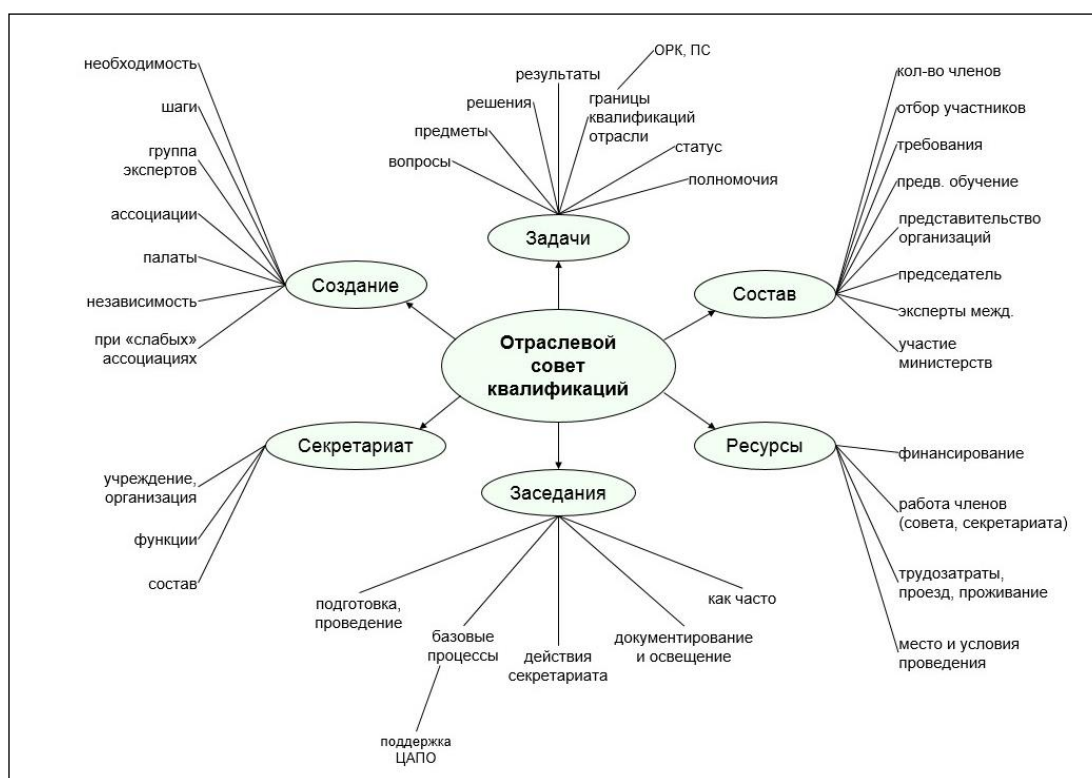
Рисунок 26 – Место и функции экспертного совета отраслевых квалификаций

² <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000298#z11>

В методике по разработке ПС (2018) органом согласования с отраслевым министерством выступает отраслевой совет, основание для деятельности которого утратило силу. Остаются отраслевые комиссии (по социальному партнерству и регулированию социальных и трудовых отношений) при министерствах, но за ними закреплена функция утверждения отраслевых рамок квалификаций.

В результате отрасли остались без согласовательного органа по вопросам профессиональных квалификаций. При этом, активность и финансовое обеспечение элементов и структур сферы квалификаций Казахстана через проект МТСЗН РК по займу ВБ достигли своего максимума. В июне 2018 г. объявлены конкурсы на разработку 480 ПС по 16 отраслевым направлениям.

Предлагается создать отраслевые квалификационные советы при отраслевых комитетах Президиума НПП РК «Атамекен» (рисунок 26).



Источник: САЕР, 4.07.18, <http://kazlogistics.kz/upload/iblock/4d1/4d1ee30439953f667307537079b846f9.pdf>

Рисунок 27 – Карта предметов и видов работ для создания отраслевого совета

Ресурсную (финансовую и др.) поддержку советов обеспечить через реализуемые в настоящее время проекты, государственные задания и контракты в сфере квалификаций МТСЗН и МОН РК (проект «Развитие трудовых навыков и стимулирование рабочих мест», экспертиза образовательных программ, рейтинг вузов), в первую очередь, через поддержку экспертных сообществ и их консолидации при отраслевых ассоциациях и НПП РК «Атамекен».

Деятельность Экспертных советов сосредоточить на трех функциях: а) заказ и экспертиза проектов профстандартов, б) оценка образовательных программ, в) оценка и присуждение профессиональных квалификаций (сертификация).

Для последовательного создания советов предлагается карта предметов и видов работ его деятельности (рисунок 27), которая выступает средством определения задач, возможностей и требуемых ресурсов.

В этих целях необходимо:

Ассоциациям отраслевым

- 1) Составить список профессий, должностей, квалификаций, задействованных в базовых видах деятельности членов ассоциаций.
- 2) На основании списка составить справочник основных профессий, должностей, квалификаций по видам деятельности членов ассоциации
- 3) Сделать заказ на разработку проектов профстандартов
- 4) Производить экспертизу проектов профстандартов
- 5) Делать независимую отраслевую оценку и присуждение профессиональных квалификаций (сертификация).
- 6) Делать независимую отраслевую оценку образовательных программ

НПП РК «Атамекен»

- 1) Организовать регулярные курсы повышения квалификации для представителей предприятий и отраслевых ассоциаций по вопросам разработки, экспертизы и использования ПС и ОРК.
- 2) Создать отраслевые квалификационные советы при отраслевых комитетах Президиума НПП РК «Атамекен». Ресурсную (финансовую и др.) поддержку советов обеспечить через реализуемые в настоящее время проекты, государственные задания и контракты в сфере квалификаций МТСЗН и МОН РК

МТСЗН

- 1) Оказывать ресурсную (финансовую и др.) поддержку отраслевым квалификационным советам при отраслевых комитетах Президиума НПП РК «Атамекен», через реализуемые в настоящее время проекты, государственные задания и контракты в сфере квалификаций

9.2 Ведение реестра экспертов профессиональных квалификаций

В настоящий момент отсутствует реестр экспертов при уполномоченной организации (НПП РК «Атамекен»), который указан в методике по разработке профстандартов (2018). Разработчику необходимо получить экспертное заключение (рецензию) на разработанный ПС от эксперта из данного реестра, но таковой отсутствует, что приводит к формальному получению экспертных заключений.

Для решения указанной проблемы Союз транспортников «KAZLOGISTICS» создал начальный реестр экспертов по профессиональным квалификациям в сфере транспорта и логистики, который размещен на сайте Союза «KAZLOGISTICS»³ После заполнения анкеты на сайте Союзом принимается решение о включении заявленного кандидатуры в реестр.

Качество профстандартов и учебных программ зависит качества работы экспертов. Поэтому Союз «KAZLOGISTICS» начал формировать реестр экспертов по профессиональным квалификациям. В реестр включаются эксперты, имеющие опыт разработки и экспертизы профстандартов, рамок квалификаций, учебных программ. В реестр включаются следующие сведения об экспертах: 1) вид профессиональной деятельности, 2) предприятие,

³ <http://kazlogistics.kz/ru/professionalnye-kvalifikatsii-na-transporte/>

организация 3) должность, степень, 4) виды экспертных работ (по выбору эксперта).

Реестр имеет статус «начального», в который включаются все желающие специалисты отраслей, как основа для сотрудничества. К сотрудничеству приглашаются отечественные и зарубежные специалисты сферы транспорта и логистики, которые желают принять участие в разработке и экспертизе проектов профессиональных стандартов, экспертизе образовательных программ колледжей, вузов, разработке оценочных (экзаменационных) материалов и проведении оценки профессиональных квалификаций. Чтобы стать экспертом данного реестра, достаточно заполнить анкету эксперта по профессиональным квалификациям в сфере транспорта и логистики на сайте.

В последующем, будут учитываться следующие требования к экспертам и устанавливаться период включения эксперта в реестр: уровень образования; ученые, академические степени, звания; стаж работы по соответствующему виду (видам) профессиональной деятельности; стаж работы в области оценки соответствия (аттестации, сертификации) персонала. На текущий период в реестр включены 42 эксперт (приложение).

В этих целях, Союзу транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS» рекомендуется:

- 1) В рамках направления развитие человеческих ресурсов обеспечить дистанционное взаимодействие с экспертами, подавшими свои анкеты.
- 2) Вести реестр экспертов на сайт Союза «KAZLOGISTICS».
- 3) Создать WhatsApp-чат для экспертов реестра.
- 4) Составить положение о реестре экспертов для определения критериев включения в реестр и продолжительности участия в нем.
- 5) Организовать в Союзе деятельность рабочих групп экспертов по квалификациям по 5-ти отраслям транспорта и логистики.

9.3 Создание органа аккредитации образовательных программ

Союз «KAZLOGISTICS» готовит создание аккредитационного органа для проведения институциональной и специализированной аккредитации организаций образования и образовательных программ транспортной отрасли.

В работе аккредитационного органа будет использован международный опыт Евразийского союза транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО / EUTFLO), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Ассоциации высших учебных заведений транспорта РФ.

Согласно приказа Министра образования и науки РК от 1 ноября 2016 года № 629 «Об утверждении Правил признания аккредитационных органов, в том числе зарубежных, и формирования реестра признанных аккредитационных органов, аккредитованных организаций образования и образовательных программ», определены требования и порядок признания аккредитационных органов в Казахстане, в том числе зарубежных.

Для признания в качестве аккредитационного органа и внесения уполномоченным органом (МОН РК) в Реестр, аккредитационному органу предъявляются следующие требования:

- 1) иметь статус юридического лица в организационно-правовой форме некоммерческой организации;

- 2) являться полноправным членом международной европейской сети по обеспечению качества образования;
- 3) обладать ресурсами, необходимыми для исполнения обязательств по аккредитованию организаций образования, образовательных программ;
- 4) иметь не менее десяти привлеченных экспертов со степенью кандидата наук или доктора наук, доктора PhD или доктора по профилю, с опытом работы в сфере аккредитации образовательных программ не менее пяти лет;

для аккредитационных органов дополнительно требуется при проведении процедуры аккредитации наличие казахстанских экспертов, составляющих 1/3 часть от состава экспертной комиссии, имеющих степени кандидата наук или доктора наук, доктора PhD или доктора по профилю и являющихся представителями профессионального сообщества, с опытом работы не менее пяти лет в сфере аккредитации образовательных программ либо по профилю подготовки специалистов аккредитуемой организацией образования;

- 5) иметь стандарты (регламенты) аккредитации, устанавливающие требования к процедуре аккредитации.

В связи с чем, необходимо будет для признания аккредитационного органа представить в уполномоченный орган заявление (по определенной форме), с приложением следующих документов:

- нотариально заверенные копии учредительных документов;
- документ, подтверждающий полноправное членство в международных европейских сетях по обеспечению качества образования;
- документы, подтверждающие наличие имеющихся материальных ресурсов с приложением подтверждающих документов;
- документы о привлеченных экспертах;
- стандарты (регламенты) аккредитации, разработанными в соответствии с Европейскими стандартами;

Далее документы аккредитационного органа, представленные для признания, рассматриваются Советом, формируемого из числа руководителей структурных подразделений уполномоченного органа, представителей Национальной палаты предпринимателей РК «Атамекен» и общественных объединений работников образования. Срок рассмотрения документов для признания аккредитационного органа составляет тридцать рабочих дней со дня принятия документов. По результатам рассмотрения документов для признания аккредитационного органа Совет принимает решение о признании аккредитационного органа и включения в Реестр, либо об отказе в его признании.

Одним из обязательных пунктов есть пункт - являться полноправным членом международной европейской сети по обеспечению качества образования. Фактически, в Казахстанских правилах прописана - Европейская ассоциация по обеспечению качества в высшем образовании (ENQA). Т.е. у аккредитационного органа нет права выбора участия в международной организации.

Европейская ассоциация по обеспечению качества в высшем образовании (ENQA) - является зонтичной организацией, которая представляет организацию контроля качества из стран - членов Европейского пространства высшего образования (EHEA). ENQA способствует европейскому сотрудничеству в области обеспечения качества в высшем образовании и распространяет

информацию и экспертные знания среди своих членов и заинтересованных сторон в целях разработки и обмена передовой практикой и содействия европейскому измерению качества.

Критериями участия, как указано в уставе ENQA, утвержденном Генеральной Ассамблеей в 2015 год, является условие членства. Все члены ENQA проходят внешний обзор не реже одного раза в пять лет. Прежде чем принять членство в качестве члена, агентство-заявитель должно соответствовать критериям членства: Европейские стандарты и руководящие принципы обеспечения качества в Европейском регионе высшего образования (ESG-4).

Соблюдение стандартов ESG является критерием членства ENQA. ENQA принимает заявки на членство в агентствах / организациях по обеспечению качества в государствах, подписавших Болонскую декларацию, которые соответствуют критериям членства. Степень соответствия критериям членства оценивается посредством внешнего обзора агентства, которое может координироваться ENQA. После принятия заявки годовой членский взнос выставляется по счету на оплату. (Членский взнос составляет 4 635 евро в год.)

Таким образом, согласно Казахстанскому законодательству (правилам) для того чтоб стать признанным аккредитационным органом на территории Казахстана, необходимо быть полноправным членом международной европейской сети по обеспечению качества образования (ENQA). А чтобы быть полноправным участником (ENQA) необходимо иметь опыт аккредитации организаций образования не менее 5 лет, и в течении 5 лет иметь статус наблюдателя в ENQA. В результате получается замкнутый круг.

В июле 2018 г. принят Закон РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам образования», согласно него будет совершенствоваться система послесреднего, технического и профессионального образования, а также меняться система аккредитации в Казахстане.

В этих целях рекомендуется:

Союзу транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

- 1) Разработать план мероприятий и необходимого ресурсного обеспечения проекта по созданию сектора Союза «KAZLOGISTICS» оценки и последующей аккредитации образовательных стандартов, программ, планов учебных заведений (колледжи, вузы) по специальностям сферы транспорта;
- 2) Создать реестр экспертов для проведения процедуры аккредитации образовательных программ;
- 3) Организовать в Союзе деятельность рабочих групп экспертов по квалификациям по 5-ти отраслям транспорта и транспортной логистики, в составе которых не менее 10 привлеченных экспертов со степенью кандидата наук или доктора наук, доктора PhD или доктора по профилю, с опытом работы в сфере аккредитации образовательных программ не менее 5 лет;
- 4) Разработать стандарты (регламенты) аккредитации, устанавливающие требования к процедуре аккредитации, разработанными в соответствии с Европейскими стандартами;

- 5) Провести пробные мероприятия по аккредитации отдельных элементов образовательных программ (колледжей, вузов) на соответствие профессиональным требованиям работодателей;
- 6) Провести мероприятия для преобразования сектора Союза «KAZLOGISTICS» в аккредитационный орган с полноправным членством международных европейских сетей по обеспечению качества образования, признанных на территории Республики Казахстан.

МИР РК

- 1) Возложить полномочия на отраслевую ассоциацию по созданию аккредитационного органа для проведения институциональной и специализированной аккредитации организаций образования и образовательных программ транспортной отрасли;
- 2) Создать совещательный орган (комиссию) при отраслевом министерстве по ежегодному выделению грантов в соответствии с потребностями отрасли. При этом необходимо создать четкую систему предварительного сбора информации о реальной потребности в специалистах по соответствующим профессиям;
- 3) Осуществлять контроль за деятельностью специализированного аккредитационного органа.

МОН РК

- 1) Инициировать аккредитацию образовательных программ колледжей и вузов профильными ассоциациями работодателей;
- 2) Поддерживать создание аккредитационного органа для проведения институциональной и специализированной аккредитации организаций образования и образовательных программ транспортной отрасли;
- 3) Проводить постоянную работу по контролю организаций образования в использовании разработанных ПС при написании образовательных программ транспортной отрасли.

9.4 Рекомендации по разработке и применению профессиональных стандартов и рамок квалификаций на транспорте и транспортной логистике

Предприятия

Для перехода к современным системам квалификаций и использованию преимуществ разработанных инструментов Национальной системы квалификации предприятиям, а именно сотрудникам управления персонала рекомендуется:

- 1) Составить таблицу должностных позиций предприятия и общепринятых профессий. Выделить должностные позиции, которые уже объединены или требуют объединения в рамках одной профессии.
- 2) Провести инвентаризацию справочников (ЕТКС, КС, НКЗ) с квалификационными требованиями по должностным позициям предприятия на предмет их актуальности и использования в должностных инструкциях. А также внести предложения с обоснованием добавления новых профессий.
- 3) Составить перечень (таблицу) профессиональных позиций предприятия – оптимального объединения наименований должностей, квалификаций и профессий.

- 4) Сопоставить перечень профессиональных позиций предприятия со специальностями колледжей, вузов, учебных центров для определения «неохваченных» сферой образования профессиональных позиций в регионе расположения предприятия.
- 5) Сопоставить перечень профессиональных позиций предприятия с карточками профессий утвержденных или разрабатываемых профессиональных стандартов на сайте НПП РК «Атамекен». Отобрать соответствующие профессиональным позициям предприятия карточки профессий из профессиональных стандартов.
- 6) Изучить возможность использования содержимого карточек (функций, задач, умения, знаний, личностных компетенций) соответствующих профессий из профессиональных стандартов для: а) обновления должностных инструкций, б) аттестации работников, в) обучения на рабочих местах предприятия как молодых специалистов, так и студентов по дуальному обучению.
- 7) Обновить перечень учебных заведений, которые готовят по специальностям, соответствующим должностям предприятия. Выделить недостающие и специальности подготовки специалистов в регионе расположения предприятия.
- 8) При определении неточностей, несоответствий бизнес и производственным процессам, устаревших сведений в содержании профессиональных стандартов и ОРК направить предложения разработчикам и соответствующей профильной отраслевой ассоциации.
- 9) Для участия в обучении на рабочих местах по профессиональным квалификациям ТиПО предприятие может обратиться для сотрудничества в соответствующий колледж и организовать дуальное обучение с ним. Для организации краткосрочного обучения предприятие имеет возможность создать на своей базе учебный центр и войти в Реестр учебных центров НПП РК «Атамекен» через региональную палату предпринимателей.
- 10) Для обучения наставников обучения на рабочем месте из числа своих работников предприятие может обратиться в региональную палату предпринимателей.
- 11) При наличии опыта производственной деятельности (не менее 3 лет) и освоения производственных квалификаций, специалистов-наставников предприятие может создать на своей базе центр оценки (сертификации) квалификаций и войти в Реестр центров оценки квалификаций НПП РК «Атамекен» через региональную палату предпринимателей. Центр оценки имеет право проводить оценку освоенных умений и знаний по освоенной квалификации выпускников колледжей и вузов, специальностей, соответствующих профессиональным квалификациям предприятия.
- 12) Определить наиболее и наименее востребованные профессии на рынке на основе анализа видов деятельности предприятия и потребность в специалистах по выделенным профессиям.

Рекомендации предприятиям по отраслям:

Железнодорожного транспорта –

- 1) Разработать единые стандарты проведения аттестации в отрасли, т.к. каждая организация железнодорожного транспорта проводит аттестацию своих

работников на основании внутренних распорядков, регламентов, положений и приказов компании.

2) Использовать выгоды от организации обучения на рабочих местах предприятий как для обучения новых работников, так и студентов колледжей, вузов в рамках дуального обучения с ними.

3) Стимулировать и подготавливать специалистов-наставников из числа опытных специалистов предприятия.

4) В Центре оценки и развития персонала железнодорожного транспорта филиале АО «НК «КТЖ» организовать учебные курсы подготовки для специалистов-наставников предприятий, и информационные мероприятия, презентации для руководителей и сотрудников управления персоналом об экономических выгодах организации обучения на рабочем месте.

Автомобильного транспорта –

1) Участвовать в формировании учебных (образовательных) программ колледжей и вузов. Существует необходимость создания и разработки системы обучения по следующему принципу: работодатель – отраслевая ассоциация – отраслевое министерство – министерство образования - учебное заведение – студент.

2) Инициировать создание совещательного органа (комиссии) при отраслевом министерстве по ежегодному выделению грантов в соответствии с потребностями отрасли.

3) Инициировать открытие специальных учебных центров в областях и городах РК для полноценное обучение специалистов автомобильного транспорта с выдачей сертификатов, подтверждающих соответствие международным стандартам.

Водного транспорта –

1) Разграничить и выделить особенности по квалификациям специалистов речного и морского транспорта (при разработке ПС, квалификационных стандартов и других нормативных документов).

2) Обеспечить прохождение практики на морских судах всех студентов, обучающихся в вузах РК, а также обязательных курсов, тренингов безопасности согласно ПДНВ.

3) Инициировать открытие учебных специальностей в вузах по речному транспорту.

4) Инициировать обновление содержания обучения в вузах по специальностям морского транспорта в соответствии с международными стандартами (ПДНВ).

Гражданской авиации –

1) Создать на территории РК учебный центр с привлечение необходимых преподавателей, специалистов, технического оснащения. Данный центр должен иметь возможность для повышения уровня авиационного персонала.

2) Повысить уровень, статус Академии гражданской авиации, путем выдачи студентам-выпускникам сертификатов с рейтингами, таких как «multyengine/typerating» и «instrumentalrating» (обучение на определенный многодвигательный борт самолета и обучение пилотированию при определенных погодных условиях).

Транспортной логистики –

1) Организовать обмен опытом, лучшими практиками обучения молодых специалистов, студентов на рабочих местах предприятий и транспортно-логистических центрах (ТЛЦ).

2) При отдельных ТЛЦ организовать центры сертификации (оценки профессиональных квалификаций) специалистов, и обеспечить признание полученных сертификатов в наших Центрально-Азиатских странах.

3) В ТЛЦ существует необходимость выполнения анализа внешней среды и разработка планов долгосрочной деятельности ТЛЦ.

Ассоциации отраслевые

Для формирования систем квалификаций отраслей в соответствии с Национальной системой квалификации Казахстана объединениям работодателей рекомендуется:

1) Составить список профессий, должностей, квалификаций, задействованных в базовых видах деятельности членов ассоциаций.

2) На основании списка составить справочник основных профессий, должностей, квалификаций по видам деятельности членов ассоциации

3) Провести оценку существующих квалификационных требований по профессиям, должностям, квалификациям ассоциации.

4) Выбрать соответствующие списку профессии из профессиональных стандартов на сайте НПП РК «Атамекен».

5) Сопоставить существующие квалификационные требования с профессиями профессиональных стандартов и ОРК на сайте НПП РК «Атамекен».

6) При обнаружении несоответствий производственных процессов, требований, компетенций в профессиональных стандартах, обратиться к разработчикам и в НПП РК «Атамекен». В случае отсутствия необходимых профессиональных стандартов обратиться в НПП РК «Атамекен» для заказа на разработку профстандартов или получения информации для инициативной разработки профстандартов самой ассоциацией.

7) Для поддержки профессиональных квалификаций предприятий-членов, ассоциация имеет возможность создать учебные центры или центры оценки квалификаций, и войти в соответствующие Реестр при НПП РК «Атамекен» через региональную палату предпринимателей.

Союз транспортников Казахстана «KAZLOGISTICS»

Для формирования и поддержки систем квалификаций в 5-ти отраслях транспорта и логистики рекомендуется:

1) Инициировать создание экспертных отраслевых советов по профессиональным квалификациям при отраслевых комитетах Президиума НПП РК «Атамекен».

2) Организовать в Союзе деятельность рабочих группы экспертов по квалификациям по 5-ти отраслям транспорта и логистики.

3) Информировать о пользе и преимуществах использования профессиональных стандартов и поддерживать членов Союза в создании учебных центров и центров оценки квалификаций с включением в соответствующие Реестры при НПП РК «Атамекен».

4) Создать аккредитационный орган для проведения институциональной и специализированной аккредитации организаций образования и образовательных

программ транспортной отрасли. Аккредитационному органу стать полноправным членом международных европейских сетей по обеспечению качества образования, признанных на территории Республики Казахстан.

НПП РК «Атамекен»

Для повышения ведущей роли бизнеса и координации усилий стороны работодателей в создании и функционировании НСК Казахстана рекомендуется:

- 1) Организовать регулярные курсы повышения квалификации для представителей предприятий и отраслевых ассоциаций по вопросам разработки, экспертизы и использования ПС и ОРК.
- 2) Организовать деятельность экспертных советов по профессиональным квалификациям при отраслевых комитетах Президиума для отраслевой координации и согласованию вопросов профессиональных квалификаций в отраслях, областях и видах деятельности.
- 3) Поддержку экспертных советов начать в рамках проекта МТСЗН по займу Всемирного банка (ГУП) оплатой проведения экспертизы разрабатываемых в проекте документов – профстандартов, образовательных программ, квалстандартов, отчетов, рекомендаций, методик и пр.
- 4) Экспертные советы по квалификациям создать при отраслевых советах региональных палат предпринимателей.
- 5) Создать Академию развития отраслевых квалификаций и соответствующий департамент развития профессиональных квалификаций.
- 6) НПП РК «Атамекен» как утверждающему профстандарты органу продемонстрировать работодателям пользу от их применения: 1) в оценке образовательных программ вузов для расчета рейтинга применять разработанные профстандарты на предмет соответствия учебных материалов профессиональным требованиям профстандартов; 2) разработать карточки профессий экспертов по отраслевым направлениям (16 карточек профессий) для использования при оценке работы экспертов департаментов, обновления должностных инструкций, аттестации сотрудников.

МИР РК

Для конструктивного согласования вопросов по становлению отраслевых систем квалификаций отраслей транспорта и логистики центральным уполномоченными государственным органам рекомендуется:

- 1) Возложить полномочия на отраслевой совет или отраслевую комиссию по социальному партнерству и регулированию социальных и трудовых отношений (по всем видам транспорта), процедуру рассмотрения и утверждения не только ОРК, но и ПС.
- 2) Разработать рекомендации для членов Отраслевой комиссии по оценке и согласованию проектов профессиональных стандартов, и утверждению отраслевой рамки квалификаций. В рекомендациях указать предметы согласования.
- 3) Организовать форматы дистанционного обсуждения вопросов заседания Отраслевых комиссий.
- 4) Создать совещательный орган (комиссию) при отраслевом министерстве по ежегодному выделению грантов в соответствии с потребностями отрасли. При

этом необходимо создать четкую систему предварительного сбора информации о реальной потребности в специалистах по соответствующим профессиям.

МТСЗН и группа управления проектом «Развитие трудовых навыков и стимулирование рабочих мест»

Для последовательного становления и функционирования НСК Казахстана, вовлечения заинтересованных сторон и распространения лучших практик, наработок проекта «Развитие трудовых навыков и стимулирование рабочих мест» рекомендуется:

- 1) Усилить, сделать доступной и «прозрачной» функцию информационного, аналитического, методического сопровождения НСК Казахстана, за департаментом социального партнерства МТСЗН РК.
- 2) Инициировать создание Национального совета по развитию квалификаций при Правительстве РК в отличие от Национального совета по подготовке кадров при МОН РК, где НСК только один из вопросов.
- 3) Разработать концепцию и стратегию становления и функционирования Национальной системы квалификаций Казахстана на основе текущих результатов пилотного проекта «Развитие трудовых навыков и стимулирование рабочих мест» МТСЗН РК.
- 4) Создать экспертную рабочую группу, ответственную за содержание, обновление и использование НРК.
- 5) Организовать периодические курсы повышения квалификации для членов отраслевых комиссии министерств по вопросам НСК и экспертизе проектов профстандартов и отраслевых рамок квалификаций.
- 6) Разработать рекомендации по использованию утвержденных профессиональных стандартов и отраслевых рамок квалификаций.
- 7) Доработать методику разработки образовательных стандартов и программ на основе профессиональных требований профстандартов и отраслевых рамок квалификаций.
- 8) Сделать открытым расчет стоимости на разработку профстандартов без завышения количества профессий в одном профстандарте при фиксированной стоимости.
- 9) Исключить требование по избыточному количеству бумажных версий отчетных документов (запрашивается до 3-х копий всех документов) и переводу на английский язык промежуточных материалов и результатов работы.

МОН РК

Для эффективного совмещения, согласования границ и процессов взаимодействия сферы образования по реализации государственного образовательного заказа на основе прогнозной потребности и НСК Казахстана рекомендуется:

- 1) Инициировать аккредитацию образовательных программ колледжей и вузов профильными ассоциациями работодателей.
- 2) Инициировать включение в отраслевые комиссии центральных уполномоченных органов кандидатуры образовательных учреждений для согласования проектов ПС и ОРК с учетом возможностей сферы образования.

- 3) Поддержать создание аккредитационного органа для проведения институциональной и специализированной аккредитации организаций образования и образовательных программ транспортной отрасли.
- 4) Проводить постоянную работу по контролю организаций образования в использовании разработанных ПС при написании образовательных программ транспортной отрасли.

Заключение

В рамках исследовательской работы были достигнуты следующие результаты:

- выполнен краткий обзор о текущей ситуации в Национальной системе квалификаций РК, оценка сферы квалификаций через призму инструментов Европейского фонда образования и опрос представителей отраслей о разработке, использовании профессиональных стандартов и отраслевых системах квалификаций;
- составлено описание и выполнена оценка сферы квалификаций в пяти отраслевых направлениях транспорта – железнодорожного, автомобильного, водного, гражданской авиации и транспортной логистики. Представлены отраслевые структуры, области и виды деятельности, существующие документы о профессиональных требованиях, учебные заведения и специальности, имеющиеся центры оценки квалификаций, механизмы профессиональных квалификаций, перечни профессий, проблемные ситуации и рекомендации;
- составлено проблемное поле сферы квалификаций в пяти отраслях и предложено проектное поле с учетом имеющихся возможностей мероприятий по трем последовательным этапам 1) разработка руководств к действиям, 2) наращивание потенциала, 3) запуск процессов;
- предложен механизмы координации отраслевых систем квалификаций на транспорте и создания органа аккредитации образовательных программ;
- сформирован реестр экспертов профессиональных квалификаций на транспорте. Размещен на сайте Союза «KAZLOGISTICS» вместе с формой заявки для включения, и включает более 30 экспертов;
- предложены рекомендации по разработке и применению профессиональных стандартов, рамок квалификаций на транспорте и транспортной логистике для предприятий, отраслевых объединений и государственных органов.

Основные рекомендации, выработанные по результатам исследовательской работы:

- 1) использовать элементы (профессиональные стандарты, рамки квалификаций и пр.) и инструменты системы квалификаций для инвентаризации и обновления представленных на производстве профессий, трудовых функций и задач с целью актуализации профессиональных требований производства к компетенциям специалистов;
- 2) согласованные в отрасли профессиональные требования по профессиям, оформленные в виде профессиональных стандартов, использовать как основание для оценки умений специалистов, обновления должностных инструкций и оценки (аккредитации) образовательных стандартов, планов, программ учебных заведений;
- 3) для координации сектора квалификаций в каждой отрасли транспорта создать экспертные советы по профессиональным квалификациям;
- 4) для выравнивания баланса между требуемыми работодателями умениями специалистов и имеющимися компетенциями выпускников учебных заведений создать отраслевые органы по аккредитации образовательных программ.

В качестве направлений продолжения работы по теме исследовательской работы можно выделить следующие:

- 1) разработка механизма и порядка деятельности органа по аккредитации образовательных программ;
- 2) разработка требований и критериев для включения экспертов в реестр;
- 3) анализ использования разработанных профессиональных стандартов;
- 4) построение детальных функциональных карт отраслей транспорта;
- 5) детализация механизма профессиональных квалификаций по отраслям транспорта.

Список использованных источников

1. Усовершенствование квалификаций: на пути к систематизации. Инструменты ЕФО.
[www.etf.europa.eu/webatt.nsf/0/6C7324DC64593D77C1258152003E9392/\\$file/Qualifications_toolkit_RU.pdf](http://www.etf.europa.eu/webatt.nsf/0/6C7324DC64593D77C1258152003E9392/$file/Qualifications_toolkit_RU.pdf)
2. Платформа квалификаций (QP) - виртуальное сообщество экспертов в области квалификаций www.qualifications.platform.net
3. Информация о разработке профессиональных стандартов на сайте НПП РК «Атамекен» <http://atameken.kz/ru/services/16-professional-nye-standarty>
4. Группа «Национальные структуры квалификаций» в фейсбуке www.facebook.com/groups/nqfcaep/
5. Группа «Разработка профессиональных стандартов» в фейсбуке www.facebook.com/groups/profstandart/
6. Исследование и инструменты ЕФО для систем квалификации «Квалификации: на пути к систематизации», 2016. <https://goo.gl/HptbQQ>
7. Совершенствование системы профессиональных квалификаций. Реформирование СПК в странах-партнёрах ЕФО. 2014 г.
8. Информация о рейтинге вузов на сайте НПП РК «Атамекен» <http://atameken.kz/ru/services/44-rejting-obrazovatel-nyh-programm-vuzov>
9. Центр оценки и развития персонала железнодорожного транспорта <http://edutransport.kz>
10. Министерство по инвестициям и развитию РК. www.mid.gov.kz
11. Министерство образования и науки РК. www.edu.gov.kz
12. Министерство труда и социальной защиты населения РК. <http://www.enbek.gov.kz/ru/node/345578>
13. АО «НК «КТЖ» www.railways.kz
14. Профессиональные стандарты в международной практике. Туманова О.М., Славнова Т.О., Исабеков М.У. Новости Госстандарта / № 4, 2017
15. Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов, утвержденных приказом МИР РК от 24 августа 2011 года № 523.
16. Интернет сайт Комитета статистики МНЭ РК <http://stat.gov.kz>
17. Интернет сайт Комитета транспорта МИР РК transport.mid.gov.kz
18. Интернет сайт ОЮЛ «СТК «KAZLOGISTICS» <http://kazlogistics.kz>
19. ЕКТС 52. <http://adilet.zan.kz/rus>
20. Общегосударственный классификатор видов экономической деятельности (ОКЭД).
21. Номенклатура видов экономической деятельности (ОКЭД 5-ти значный)
22. Национальный классификатор занятий (НКЗ).
23. Правила дипломирования и несения вахты для моряков (ПДНВ).
24. Инструктивный материал и передовая практика внедрения программы подготовки пилотов самолетов с многочисленным составом летного экипажа. 2015 www.iata.org/whatwedo/ops-infra/training-licensing/Documents/guidance-material-and-best-practices-for-mpl-implementation-2nd-ed-russian.pdf
http://www.reaa.ru/yabbfiles/Attachments/ICAO_Petition_RU.pdf
25. Стандарты ИКАО <http://aviation.mid.gov.kz/ru/kategorii/standarty-ikao>
26. Отчет по итогам обучающей поездки изучения опыта и возможностей Латвии и Литвы для организации логистической цепочки поставок, 2018 , Рига,

- Вентспилс, Лиепая, Клайпеда, Вильнюс, Каунас.
<http://kazlogistics.kz/ru/professionalnye-kvalifikatsii-na-transporte/>
27. Сайт <http://www.vipusknik.kz>
 28. Отчет Всемирного Банка по LPI за 2018 г.
 29. Logistics Qualifications Framework, 2015
<http://metalog.eu.dd23306.kasserver.com/index.php?id=92>
 30. Оценка повышения квалификации кадров в Казахстане посредством внедрения профессиональных стандартов. Отчет ОЭСР, 2015.
 31. Материалы конференции «Квалификационные рамки в странах Центральной Азии: нынешняя ситуация и перспективы сотрудничества», 2016, Рига.
<http://atameken.kz/ru/services/16-professional-nye-standarty>
 32. Отчет и предложения по итогам участия в конференции ЕФО «Квалификации: на пути к систематизации», 2016, Брюссель.
<http://atameken.kz/ru/services/16-professional-nye-standarty>
 33. Отчет и предложения по информационно-обучающей поездке в группу колледжей Warwickshire College Group (Великобритания) на тему: «Система квалификаций и организация программы ученичества», 2016.
<http://atameken.kz/ru/services/16-professional-nye-standarty>

Приложение. Реестр экспертов по профессиональным квалификациям



Реестр экспертов по профессиональным квалификациям в сфере транспорта и транспортной логистики

по состоянию на 20 ноября 2018 г.

№	Эксперт	Вид профессиональной деятельности	Предприятие, организация	Должность, степень	Город	Виды экспертных работ	Телефон	Адрес электронной почты
1	Стацурина Юлия Александровна	Транспорт и логистика	Союз транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS"	Исполнительный директор, к.э.н.	Астана	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов.	87172600440	staturina@kazlogistics.kz
2	Барабанов Роман Александрович	Транспортное планирование, пассажирские перевозки	ТОО Транспортный холдинг	Специалист по транспортному планированию	Алматы	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Внесение предложений по изменению законодательства.		romanbarabanov42@gmail.com
3	Ашимбаева Лайля Орынбасаровна	Авиация	Союз транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS"	Исполнительный директор	Астана	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза профессиональных стандартов. Проведении оценки профессиональной квалификации.	87172600076	ashimbaeva_L@kazlogistics.kz
4	Милишихин Дмитрий Олегович	Транспорт	Союз транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS"	Исполнительный директор по вопросам автомобильного транспорта	Астана	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Проведении оценки профессиональной квалификации.	87172600076	milishikhin.d@kazlogistics.kz
5	Малов Константин Васильевич	Образование	Морская академия КГУТИ им. Ш. Есенова	Заместитель директора Морской академии	Актау	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Проведении оценки профессиональной квалификации.	87292425723	konstantin.malov@yu.edu.kz
6	Сарсенбаев Болат Султанович	Образование	КГУТИ имени Ш. Есенова	Директор Морской академии	Актау	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.		bolat.sarsenbayev@yu.edu.kz
7	Байпабаев Жаркын Женисович	Транспортная логистика, профсоюз, менеджмент	ОО "Казпрофтранс"	Представитель Центрального совета	Астана	Экспертиза профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Проведении оценки профессиональной квалификации.		zzzz.b73@gmail.com
8	Альмагамбетов Канат Есмуханович	Транспорт и логистика	Союз транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS"	Генеральный директор	Астана	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.	87172600438	604358@mail.ru
9	Мукушев Канат Курмашевич	Транспорт и логистика	Союз транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS"	Заместитель генерального директора	Астана	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.	87172600438	k.mukushev@kazlogistics.kz
10	Лавриненко Юрий Иванович	Транспорт и логистика	Союз транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS"	Заместитель Председателя Президиума, к.э.н.	Астана	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.	87172600438	kz.1@mail.ru
11	Исабеков Марат Уланович	Сфера квалификаций, транспорт и логистика	Союз транспортников Казахстана "KAZLOGISTICS"	Директор Корпоративного фонда, к.т.н.	Астана	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.	87172600440	m.issabekov@kazlogistics.kz
12	Разакова Дина Ибрагимовна	Логистика, маркетинг	Университет «Туран»	Заведующая кафедрой «Маркетинг и логистика», к.э.н.	Алматы	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов.		dina_next@mail.ru
13	Арский Александр Александрович	Ученый, преподаватель вуза	Российская академия кадрового обеспечения аэропортового комплекса	Доцент кафедры управления, к.э.н, доцент	Москва	Экспертиза профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.		fuars@list.ru
14	Билиялова Галия Тулегеновна	Логистика, транспорт	Более 12 лет работы в таких крупных иностранных компаниях, как Atlas Copco и Hilti	Более 10 лет в менеджменте компании	Алматы	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.		galiya.bilyalova@icloud.com
15	Карсыбаев Ержан Ертаевич	Профессор транспорта и логистики	Университет «Туран»	Профессор, д.т.н.	Алматы	Экспертиза профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Проведение оценки профессиональной квалификации.	8(727)2788212	erzhlogis@mail.ru
16	Арапов Куаныш Серикович	Транспорт	ОЮП "Профессиональная Конфедерация транспортников Казахстана"	Исполнительный директор	Астана	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза профессиональных стандартов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.		240972@mail.ru
17	Яморгин Александр Николаевич	Подготовка водителей	ПО "OTAN GROUP"	Председатель экзаменационной комиссии	Астана	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза профессиональных стандартов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.		otan-group@roo-otan.kz
18	Тоқтамысова Алия Бейсембаевна	Транспорт и логистика	Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан	Менеджер по логистике	Алматы	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации.	87272610138	aliya_311@mail.ru
19	Василевская Елена Владимировна	Транспорт и логистика	Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан	Заместитель генерального директора по реализации проектов	Алматы	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза профессиональных стандартов.	87272722563	vassilevs@bk.ru
20	Ковтуненко Дмитрий Николаевич	Морская индустрия, образование, тренинг, международные конвенции	Казахстанская Морская Академия	Управляющий директор, декан	Алматы	Экспертиза профстандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов. Разработка оценочных (экзаменационных) материалов. Проведение оценки профессиональной квалификации. Внедрение международных конвенций в РК	87273574227	d.n.kovtunenko@stc-r.nl
21	Галузская Наталья Анатольевна	Сквозные виды профессиональной деятельности	МКПС	Директор, QR	Москва	Разработка профессиональных стандартов. Экспертиза образовательных, учебных программ колледжей, вузов.		n926825530@gmail.com

Реестр размещен по адресу:
<http://kazlogistics.kz/upload/iblock/214/214fb60a844b3fa10f5611939a21a2b8.pdf>