



С. М. Мороз,

профессор кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта и автосервис» МАДИ, доктор технич. наук



А. Н. Ременцов,

зав. кафедрой «Эксплуатация автомобильного транспорта и автосервис» МАДИ, доктор педагогич. наук, профессор

Работы по проверке безопасности транспортных средств при техническом осмотре относятся к наиболее высокотехнологичным видам деятельности на автомобильном транспорте. Технический осмотр обычно проводится непосредственно после ТО и ремонта, а его результаты отражают выполняемость сервисных работ. Поэтому квалификация исполнителей осмотра должна быть никак не ниже, чем у исполнителей ТО и ремонта. Это в равной мере применимо к техническим экспертам в пунктах технического осмотра и в сертифицированных автосервисах.

Реформой технического осмотра до 2014 г. предусмотрен переходный период для отработки новых организационных механизмов. Одной из необходимых составляющих осмотра является его кадровое обеспечение. Однако, к сожалению, в принятом комплексе нормативно-правовых актов по техническому осмотру кадровое обеспечение практически упущено.

КАДРОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Рассматривается проблема кадрового обеспечения техосмотра, возникшая вследствие незавершенности его нормативно-правовой базы. Если бы при ее формировании органы власти организовали всестороннюю экспертизу структуры и содержания проектов нормативных правовых актов с участием профессионального сообщества, задачи подготовки кадров для техосмотра уже были бы решены.



Эффективность воздействия технического осмотра на безопасность автомобильного парка в решающей мере зависит от подготовленности и мотивированности исполнителей работ. В Западной Европе к этим работам допускаются только специально подготовленные и сравнительно высокооплачиваемые профессионалы с высшим образованием после прохождения дополнительной узкопрофессиональной подготовки продолжительностью не менее 6 месяцев.



В России подготовку кадров для осмотра организовали путем повышения квалификации уже работающих диагностов и автомехаников «по сокращенным программам», в пределах одного месяца. Нельзя утверждать, что к 2012 г. была сформирована законченная система подготовки кадров для осмотра. Госавтоинспекция вполне резонно не относила ее построение к своим прямым задачам. Тем не менее, в России имелось более 10 учебных центров, в которых готовились контролеры технического состояния транспортных средств. К 2011 г. при осмотре было занято 8,2 тыс. (что соответствует 60% потребности) контролеров технического состояния транспортных средств, преимущественно со средним специальным и средним образованием. Из них до 40% не имели ни среднего, ни высшего специального профессионального образования по эксплуатационным автотранспортным специальностям.

Квалификация контролеров технического состояния была тогда отнесена к рабочим специальностям, подготовку которых вели предприниматели в специально организованных учебных центрах. Уровень подготовки много ниже западноевропейского, где «инженеров по контролю» готовят из числа лиц с высшим образованием по программам, по сложности вдесятеро превышающим российские. Согласно Федеральному закону от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ и приказу Минпромторга России от 01.12.2011 г. № 1664-2011, вводится подготовка технических экспертов с высшим образованием взамен контролеров.



С позиций обеспечения безопасности автомобильного парка вновь принятая нормативно-правовая база технического осмотра содержит ряд упущений в отношении кадрового обеспечения работ осмотра.

1. Федеральный закон от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ не содержит норм, обязывающих профессиональное сообщество автостраховщиков организовывать кадровое обеспечение техосмотра, или регламентирующих допуск образовательных учреждений к деятельности по подготовке технических экспертов. Ранее таких обязательств не существовало и у Госавтоинспекции МВД России. В результате единой системы подготовки,

аттестации и учета контролеров технического состояния транспортных средств не было создано. Не было единообразия ни в подготовленности кадров для техосмотра и формах выдаваемых им документов о получении дополнительной профессиональной подготовки, ни в деятельности и оснащенности учебных центров.

2. Не существует утвержденных учебных программ и требований к учебной базе подготовки специалистов для техосмотра.
3. Федеральным законом от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ и приказом Минпромторга России от 01.12.2011 г. № 1664-2011 не установлены требования к порядку подготовки и аттестации технических экспертов, порядку переаттестации контролеров с присвоением квалификации «технический эксперт», программы подготовки и периодического повышения квалификации технических экспертов отсутствуют.
4. Вместо квалификационной характеристики исполнителей работ Федеральный закон от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ указывает наименование их должности: «технический эксперт – работник оператора технического осмотра». Соответственно, никакой ответственности для технических экспертов этот закон не предусматривает. Занижая значимость квалификационной характеристики технических экспертов, закон понижает доверие к проверкам и их реальную достоверность, сближая техосмотр с уплатой налогов и пошлин. Это никак не соответствует полувековому западноевропейскому опыту.

5. Не установлены порядок поэтапного замещения контролеров на технических экспертов с высшим образованием и порядок периодического повышения квалификации технических экспертов (а фактически – специалистов по безопасности транспортных средств в эксплуатации) каждые три года, подобно специалистам по безопасности труда или безопасности дорожного движения.

6. Упущена принятая в Западной Европе необходимость обязательного повышения квалификации руководителей пунктов технического осмотра и преподавателей, занятых

подготовкой технических экспертов.

7. Федеральным законом от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ и приказом Минпромторга России от 01.12.2011 г. № 1664-2011 не установлены обязательность и порядок инспекционного контроля за деятельностью и результатами подготовки технических экспертов.
8. Не предусмотрено ведение реестра технических экспертов, допущенных к выполнению работ технического осмотра в Российской Федерации.

В сложившейся ситуации представляется необходимым организовать единую в России систему подготовки и аттестации кадров для технического осмотра.

Предложения МАДИ по созданию такой системы были подготовлены и представлены Комитету Государственной Думы по транспорту, Минобрнауки России и Российскому союзу автостраховщиков.

Организационную основу предлагаемой системы может обеспечить Учебно-методическое объединение 132 технических университетов по автотранспортному образованию во главе с МАДИ. В рамках Учебно-методического объединения предлагается на правах саморегулируемой организации и под эгидой Российского союза автостраховщиков организовать некоммерческое профессиональное узкопрофильное объединение (ассоциацию) технических университетов и действующих в них учебных центров, участвующих в подготовке и аттестации технических экспертов. Представляется, что в такую ассоциацию пожелают вступить не более 20–25 технических университетов и учебных центров. Их деятельность по подготовке технических экспертов возможно будет охватить инспектированием, что обеспечит единообразие функционирования создаваемой системы.

МАДИ предлагает сохранение контингента контролеров технического состояния транспортных средств со средним образованием, но с условием их переаттестации до 2014 г. для присвоения квалификации «технический эксперт». В последующем создаваемую систему подготовки технических экспертов целесообразно, как и в Западной Европе, ориентировать на присвоение квалификации «технический эксперт» только лицам с высшим профессиональным образованием.

Согласно предварительным оценкам, в России в 2014 г. при условии достижения нормативной численности пунктов технического осмотра потребуется 14–15 тыс. технических экспертов. За два года дополнительно потребуется подготовить еще 6–7 тыс. технических экспертов. Это весомый аргумент в пользу бережного сохранения нынешнего контингента уже работающих контролеров технического состояния и безотлагательной отработки системы подготовки и аттестации кадров для технического осмотра.

В целях реализации предлагаемой системы подготовки и аттестации кадров для технического осмотра целесообразно предварительно организовать подготовку необходимых изменений и дополнений нормативно-правовой базы кадрового обеспечения техосмотра, включая Федеральный закон от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ, приказ Минпромторга России от 01.12.2011 г. № 1664-2011, а также подготовку проектов новых нормативных документов:

- порядок подготовки и периодического повышения квалификации технических экспертов для технического осмотра;
- требования к содержанию и объему подготовки специалистов для получения дополнительной квалификации «технический эксперт»;

- порядок переаттестации контролеров технического состояния с присвоением квалификации «технический эксперт»;
- требования к учебной базе подготовки специалистов для получения дополнительной квалификации «технический эксперт»;
- федеральный государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования (бакалавриат) по направлению «Контроль безопасности автотранспортных средств в эксплуатации»;
- программы подготовки и периодического повышения квалификации специалистов для получения дополнительной квалификации «технический эксперт».



Ввиду малочисленности требуемых объемов подготовки технических экспертов в сравнении с объемами деятельности технических университетов, утверждать в Минобрнауки России предлагаемые нормативные документы не придется. Их можно будет утвердить в виде стандартов Учебно-методического объединения технических университетов по автотранспортному образованию и (или) Российского союза автостраховщиков.

Таким образом, в рамках предлагаемой организации единой в России системы подготовки и аттестации кадров для технического осмотра предлагается:

- в технических университетах на базе бакалавриата развернуть подготовку технических экспертов для технического осмотра транспортных средств с целью постепенного перехода в перспективе на подготовку технических экспертов только с высшим профессиональным образованием;
- в МАДИ – головной учебно-методический и научный центр подготовки технических экспертов, руководителей пунктов технического осмотра и преподавателей, занятых подготовкой технических экспертов;
- придать Учебно-методическому объединению технических университетов по автотранспортному образованию функцию допуска технических университетов к подготовке персонала для технического осмотра, как особого узкопрофильного вида послевузовского профессионального образования.

