

ПРОТОКОЛ

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

Москва

1 ноября 2023 г.

№ _____

Всероссийский круглый стол организован Союзом транспортников России **совместно** с Торгово-промышленной палатой Российской Федерации, Минтрансом России, Российским автотранспортным союзом

Вел Всероссийский круглый стол:

В.Б. ЕФИМОВ - президент СТР, депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации

Участники:

1. От субъектов Российской Федерации:

- руководители транспортных администраций из 60 субъектов Российской Федерации;

- руководители 11 Торгово-промышленных палат субъектов Российской Федерации

2. От Министерства транспорта Российской Федерации

СЕМЕНОВ
Сергей Юрьевич

— директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России

ЛУГОВЕНКО
Владимир Владимирович

— заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта;

ЕНИН
Андрей Александрович

— заместитель директора Департамента государственной политики в области

автомобильного и городского пассажирского транспорта;

ЕРКАШОВ

Владимир Александрович

- начальник отдела технической политики Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта

3. От Министерства просвещения Российской Федерации

ЧЕКУШИНА

Юлия Александровна

- зам. начальника отдела развития опережающей подготовки и обучения Департамента государственной политики в сфере среднего профессионального образования и профессионального обучения

4. От Министерства труда и социального развития Российской Федерации

ШАМГУНОВ

Денис Амирович

- заместитель директора Департамента занятости населения и трудовой миграции

5. От Министерства экономического развития Российской Федерации

МЕДВЕДЕВА

Анна Вячеславовна

- зам. начальника отдела Департамента развития секторов экономики

6. От Министерства финансов Российской Федерации

КОЗАКОВ

Михаил Александрович

- консультант отдела по взаимодействию с Федеральным Собранием Российской Федерации

7. От Торгово-промышленной палаты Российской Федерации

ПАДАЛКО

Владимир Иванович

МОНАХОВ

Евгений Игоревич

- вице-президент Торгово-промышленной палаты Российской Федерации
- старший эксперт Департамента по работе с объединениями предпринимателей ТПП РФ, ответственный секретарь Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию

8. От организаций-членов Союза транспортников России

СТАРОВОЙТОВ

Олег Игоревич

- Президент РАС

вице-президент РАС

АЛЕКСЕЕВ

Валерий Иванович

Советник президента РАС

КАРАЧУН

Сергей Михайлович

АХМЕТШИН
Альберт Юнусович

Генеральный директор
АО «Группа Автолайн»

СВЕШНИКОВ
Юрий Юрьевич

президент Московского транспортного союза

ЖИЛЬЦОВ
Андрей Яковлевич

Президент Ассоциации сотрудничества и
защиты интересов транспортных,
промышленных и ресурсных предприятий
автотранспортного комплекса «Авторесурс»

МЕЛЬНИКОВА
Ольга Васильевна
Президент

Президент Российской ассоциации
экспедиторских и логистических организаций

СОЛОГУБОВА
Алла Петровна

– директор направления СТР

9. От Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства

ЛОМАКИН

Владимир Владимирович – председатель

При открытии Всероссийского круглого стола выступил с приветственным словом
В.И. Падалко, вице-президент ТПП РФ.

I. Описание проблемы

В период подготовки Всероссийского круглого стола, а также в ходе его проведения, в своих выступлениях участники круглого стола отмечали, что при большой поддержке государства по закупке значительного количества нового, в том числе экологически чистого, современного подвижного состава автомобильного пассажирского, а также электрического городского общественного транспорта сложилась крайне сложная ситуация с обеспеченностью автотранспортных предприятий водительским составом.

По экспертным оценкам, в среднем по стране дефицит водителей составляет около 30 процентов, а в некоторых регионах доходит до 40%. Из-за дефицита водителей сокращается маршрутная сеть, имеются проблемы с выходом на линию нового подвижного состава, закупленного по федеральным программам. При этом средний возраст водителей автобусов приближается к 50 годам.

Учитывая особую роль пассажирских перевозок в социальном обеспечении населения России по перевозкам на предприятия, объекты здравоохранения и образования, в другие социальные и административные учреждения, а также для личных нужд граждан, необходимо принять на уровне нормативных правовых и управленческих актов особый подход по обеспечению необходимыми законодательными нормами, особенно касающимися водительского состава.

Пассажирские перевозки автомобильным транспортом общего пользования **носят особо социальный характер**, поэтому сокращение рейсов, маршрутов пассажирских перевозок из-за нехватки водителей негативно сказывается на социальной сфере.

Наземный автомобильный и городской электрический транспорт обеспечивает около 80% всех пассажирским перевозок в 1117 городах, а также «сшивает» 140 тыс. населенных пунктов с областными и районными центрами.

Важнейшую роль в обеспечении функционирования и развития практически всех секторов экономики страны играет грузовой автомобильный транспорт, так как около **95%** грузовладельцев и грузополучателей, а это - предприятия промышленности, строительной сферы, сельского хозяйства, сырьевого сектора и т.п., **имеют транспортную связь только по автомобильным дорогам**.

На заседании Президиума Государственного Совета Российской Федерации, посвященном рассмотрению вопросов развития общественного транспорта, под руководством Президента страны **В.В. Путина**, 17 августа 2023 г., одним из вопросов было обсуждение проблемы, связанной с дефицитом водителей автотранспортных средств.

По итогам рассмотрения данного вопроса Президентом Российской Федерации был дан ряд соответствующих поручений, в том числе **о принятии мер по повышению конкурентоспособности и престижности на рынке труда профессии водителя общественного транспорта**.

Как отметили участники круглого стола, в настоящее время, к сожалению, отсутствует статистика по кадровому балансу секторов транспортного комплекса, в том числе водителей – по категориям, возрасту и другим необходимым критериям. Участники высказали **просьбу к Минтрансу России** в целях выполнения Транспортной стратегии **начать формировать в кратчайшие сроки транспортный баланс на ближайшую перспективу, среднесрочный и долгосрочный периоды**.

Также необходимо указать потенциал возможности подготовки учебными заведениями не только специалистов среднего и высшего звена, но и квалифицированных специалистов рабочих профессий, в том числе водителей и ремонтников.

В настоящее время резко **снизилась престижность профессии водителя**, особенно у молодежи и среднего поколения. Средний возраст водителя составляет около **50 лет**. Это связано с тем, что **профессия опасная, сложная, психологически, физически, экологически перегружена** (ранние и поздние рейсы, неудобный график работы, напряженные дорожно-транспортные условия, требующие постоянной концентрации внимания и ответственности – за жизнь и здоровье пассажиров).

На престижность профессии также влияет то, что в настоящий период, при проведении пенсионной реформы, **водителей** пригородных и междугородных автобусных маршрутов регулярных перевозок, а также водителей тяжелых

грузовиков - автомобилей категории N3-максимальной массой более 12 тонн, **профессии которых по всем критериям являются, по сути, опасными - со сложными и вредными условиями труда, приравнивали к рядовым профессиям по возрасту выхода на пенсию в 65 лет**, в то время как водителям транспорта общего пользования на городских маршрутах регулярных перевозок сохранено право на досрочное назначение страховой пенсии по старости (мужчинам - по достижении 55 лет и женщинам по достижении 50 лет).

Критерии, по которым сделан вывод, что труд водителей при обслуживании пригородных и междугородных регулярных автобусных маршрутов, а также тяжелых грузовиков легче труда на городских маршрутах регулярных перевозок, носят не достаточно аргументированный характер.

У водителей пригородных и междугородных маршрутов регулярных перевозок труд такой же напряженный, сложный, с вредными условиями, как и на городских маршрутах регулярных перевозок. Он также сопряжен с ранним выездом на линию и поздним возвращением с линии, работой по строгому расписанию, с посадкой-высадкой пассажиров на остановочных пунктах, ответственностью за жизнь и здоровье пассажиров. **Кроме того, данные маршруты проходят большей частью за чертой города, где дорожно-транспортные (в условиях интенсивных транспортных потоков с более высокой скоростью движения, которая в городе имеет ограничения), погодные и вредные условия могут быть кратно сложнее и более напряженные и опасные, чем в городских условиях.**

Кроме того, протяженность пригородных маршрутов доходит до 50 км, а междугородных – более 50 км и достигает на некоторых маршрутах нескольких сотен км. При такой протяженности сказывается фактор усталости водителя, который с возрастом только увеличивается, при этом слабеет концентрация внимания, скорость реакции, способность оценивать ситуацию на дороге, а длительное пребывание за рулем в вынужденной позе, значительное физическое и нервно-психологическое напряжение негативно сказывается на самочувствии и здоровье водителя.

У водителей тяжелых грузовиков не менее сложная и вредная работа, так как требуется постоянная концентрация внимания на дороге, быстрые физиологические реакции из-за высоких рисков аварийности, большая физическая выносливость, а также ответственность за многотонный груз и своевременную его доставку. Также на здоровье и самочувствии таких водителей сказывается необходимость работы в большинстве случаев в ночное время, когда повышены риски ДТП из-за усталости водителей, в том числе автомобилей встречного потока, сложные санитарно-бытовые условия в пути следования, как правило, многодневного, вдали от постоянного места жительства. Однако таким водителям установлен выход на пенсию на общих основаниях - в 65 лет.

Общероссийским профессиональным союзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства предоставлены данные, что по экспертной оценке около 50% мужчин не доживают до 65 лет.

Анализ классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов при оценке условий труда, установленных в соответствии с Методикой проведения специальной оценки условий труда (утверждена приказом Минтруда России от 24 января 2014 г. № 33н), показывает, что многие из указанных в ней факторов относятся к работе водителей отдельных категорий автотранспортных средств (в том числе проработавшим в качестве водителей автобусов, троллейбусов, трамваев **на пригородных и междугородных пассажирских маршрутах регулярных перевозок, а также в качестве водителей грузовых транспортных средств категории N3-максимальной массой более 12 тонн**).

В связи с этим при выполнении уполномоченной организацией оценки условий труда водителей должны проводиться необходимые исследования и измерения фактических значений вредных и (или) опасных факторов для отнесения условий труда водителей к вредным условиям труда (3 класс).

Объективная оценка условий труда водителей будет являться основанием для подготовки правовых актов для предоставления гарантий и компенсаций за работу с вредными и (или) опасными условиями труда, а также досрочного назначения страховой пенсии по старости.

Работа пассажирского транспорта начинается в 6 часов утра и раньше, заканчивается в 22-23 часа и позже, в подавляющем большинстве муниципалитетов водители вынуждены добираться до работы и с работы на такси или своими средствами (часто пешком).

Особую негативную роль в снижении престижности и конкурентоспособности профессии водителя играет низкая заработная плата, которая не соответствует уровню ответственности за жизнь пассажиров, а также пешеходов, физической и психологической нагруженности при современной интенсивности дорожного трафика и постоянно меняющихся погодных и дорожно-транспортных условиях.

В настоящее время на рынке труда можно найти менее ответственную и менее загруженную работу - по приемлемому графику с более высокой зарплатой (водители уходят из профессии в другие сферы, а молодежь и женщины на такую работу не стремятся - отпугивают большие нагрузки, невысокая зарплата, непрестижность и неконкурентоспособность профессии).

На торгах, чтобы выиграть право на обслуживание автобусных маршрутов регулярных перевозок, **перевозчики обычно соревнуются в снижении цены**. В результате это происходит за счет снижения зарплаты и обеспечения всех необходимых процедур **по подготовке экипажей и техники к безопасной работе на линии**, поскольку невозможно экономить на топливе, тепло- и электроэнергии, запчастях, а тем более на закупке нового подвижного состава.

Пассажирские автотранспортные предприятия оказывают **социально ориентированные услуги** по перевозкам пассажиров маршрутами регулярных

перевозок по регулируемым тарифам, величина которых значительно ниже себестоимости перевозки.

Имеются многочисленные случаи, когда субъекты Российской Федерации и органы местного самоуправления в связи с финансовой необеспеченностью не имеют возможности финансировать перевозчиков соразмерно выполненным объемам работ.

У водителя отсутствуют другие стимулы и мотивации (ликвидирована система классности, не учитывается стаж работы, отсутствуют дополнительные начисления к заработной плате и пенсии и др.).

Отнесение этой профессии к рядовым привело к тому, что в России, в единственной из всех развитых стран, **отсутствует профессия профессионального водителя.**

Так как в настоящее время нет разделения на водителей-любителей и водителей-профессионалов, отсутствует разделение программ обучения, все водители в автошколах для ВАЗов и КАМАЗов готовятся по одной программе. Все попытки Минтранса России решить данную проблему в настоящее время блокируются Минпросвещения России.

Водители-профессионалы в отличие от водителей-любителей должны изучить и знать в совершенстве большой массив документов по выполнению федеральных законов № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом...», других федеральных законов, многочисленных нормативных документов, изданных в соответствии с этими законами, особенно по перевозке пассажиров, а также документов по перевозкам опасных, негабаритных, скоропортящихся грузов.

Многочисленные автошколы часто не имеют преподавателей соответствующего уровня. А большей части слушателей, которые не предполагают профессиональной деятельности, знания многих положений отраслевого законодательства не требуются.

Требования к оборудованию и содержанию автодрома, а также отдельным транспортным средствам, предусмотренные образовательной программой, таковы, что одним, часто небольшим учебным заведением (автошколой), трудно выполнимы и очень затратны, и в этой связи для обучения вождению не имеется достаточного количества автодромов, их технологического оборудования, а также учебных автобусов и грузовых автомобилей различных категорий. В большинстве случаев в регионах обучение вождению осуществляется на легковых автомобилях.

В других видах транспорта (авиационном, железнодорожном, водном) практическое обучение начинается на тренажерах, а для водителей более потенциально опасных транспортных средств (в т.ч. автобусов и грузовых автомобилей (на всех видах транспорта гибнет около 300 человек, а на автомобильном транспорте около 18 тыс. человек) не имеется стандарта по обучению на тренажерах.

Участники круглого стола, в целях исполнения поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина, объективно оценивая сложившуюся ситуацию, предлагают для совместной реализации федеральным, муниципальным, региональным органам исполнительной власти, а также перевозчикам комплекс системных мер, которые позволят повысить конкурентоспособность, престижность и безопасность на рынке труда профессий водителя общественного транспорта и водителя грузового автотранспорта, а также повысить качество подготовки профессиональных водителей.

II. Перечень предложений, направленных на повышение престижности на рынке труда профессий водителя автобуса и водителя грузового автомобиля

2.1. Просить Минтранс России в целях исполнения Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года **ускорить разработку отраслевого документа по кадровому балансу в транспортном комплексе и в первую очередь в автомобильном транспорте** с прогнозами кадрового обеспечения на среднесрочный и долгосрочный период в разрезе регионов и видов транспорта, в том числе по водителям автобусов и грузовых автомобилей.

2.2. В целях повышения заработной платы, пенсий и других мер стимулирования водителей автобусов и грузовых автомобилей предлагается:

1) Минтрансу России:

- для реализации предложения **о введении на федеральном уровне** единой системы классности водителей, выполняющих перевозки пассажиров автобусами по маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам, а также водителей грузовых автомобилей 3-его, 2-ого и 1-ого класса **утвердить критерии** оценки работы водителя для установления классности различных уровней и условий присвоения классности;

- **рекомендовать региональным и муниципальным органам исполнительной власти, а также перевозчикам** рассмотреть возможность начисления дополнительных выплат к заработной плате водителям автобусов, выполняющим перевозки пассажиров по маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам, а также водителям грузовых автомобилей за наличие классности у водителя (при установлении такой системы классности).

2) Министерству труда и социальной защиты Российской Федерации с участием Минтранса России и ГУОБДД МВД России для реализации предложения об учете непрерывного стажа при выплатах утвердить:

- условия и порядок учета непрерывного стажа водителя автобуса, выполняющего перевозки пассажиров по маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам, а также водителя грузового автомобиля;

- внести предложение о предоставлении одного дополнительного дня оплачиваемого отпуска за каждые 5 лет непрерывного стажа водителя автобуса, выполняющего перевозки пассажиров по маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам, а также водителя грузового автомобиля.

3) Просить Правительство Российской Федерации поручить Минтруду России совместно с Минтрансом России:

- в целях досрочного назначения страховой пенсии по старости водителям автобусов, троллейбусов, трамваев на пригородных и междугородных пассажирских маршрутах регулярных перевозок, а также водителям грузовых транспортных средств категории N3-максимальной массой более 12 тонн - по аналогии с наличием такого права у водителей городских пассажирских маршрутов регулярных перевозок, внести соответствующее дополнение в пункт 10 части 1 ст. 30 Федерального закона от 28.12.2013 № 400-ФЗ «О страховых пенсиях»;

- внести изменения в Методику проведения специальной оценки условий труда, утвержденную приказом Минтруда России от 24 января 2014 г. № 33н, в части уточнения классификатора вредных и (или) опасных производственных факторов при оценке условий труда водителей автотранспортных средств;

- подготовить предложения по внесению изменений в статью 30 Федерального закона «О страховых пенсиях», статью 27 Федерального закона "О трудовых пенсиях в Российской Федерации" и постановление Правительства Российской Федерации от 16.07.2014 № 665 и другие нормативные акты в целях досрочного назначения вышеуказанным водителям страховой пенсии по старости, предоставления гарантий и компенсаций водителям отдельных категорий автотранспортных средств с учетом условий труда и стажа их работы.

4) Просить Правительство Российской Федерации поручить соответствующим министерствам, в том числе Минтрансу России и Минтруду России, подготовить и внести в установленном порядке проекты нормативных правовых актов для обеспечения преимущественного права получения звания «Ветеран труда» водителям, награжденным нагрудным знаком отличия «За безаварийную работу» I степени».

2.2. В целях установления мер социальной поддержки водителей автобусов и грузовых автомобилей и улучшения условий их труда предлагается:

1) Минтрансу России рекомендовать региональным органам исполнительной власти и органам местного самоуправления разработать и реализовать:

а) комплекс мер (программу) поддержки (с софинансированием из региональных и местных бюджетов) водителей транспорта общего пользования (автобусов, троллейбусов, трамваев), включающий в том числе:

- предоставление ведомственного или социального жилья;
- для активного привлечения граждан, в том числе женщин, к профессии водителя автотранспортных средств общего пользования оказание поддержки агитационным и рекламным мероприятиям в СМИ по приобретению профессии водителя транспортных средств общего пользования;
- оптимизацию графиков работы водителей (возможно, с оптимизацией маршрутной сети), в целях исключения или сокращения времени неоплачиваемого перерыва между частями рабочего дня (смены);
- оказание финансовой поддержки (вплоть до организации бесплатного) обучения и переобучения профессии водителя на определенных условиях (например, при подписании договора с автопредприятием о работе в нем после обучения и получения прав);
- при введении требования о ношении форменной одежды, предоставлять ее бесплатно;
- бесплатную доставку (или компенсацию поездки на такси) водителей общественного транспорта на работу и с работы, если графиком работы водителя предусмотрен ранний выход на линию (до начала работы транспорта общего пользования) или позднее возвращение с линии (после окончания движения транспорта общего пользования);

б) план мероприятий по улучшению условий труда водителей транспорта общего пользования, предусматривающий в том числе:

- утверждение перечня маршрутов регулярных перевозок городского и пригородного сообщения, в начальных/конечных остановочных пунктах которых не имеется санитарно-бытовых объектов для комфортных условий работы водителя на маршруте;
- реализацию к 2027 году всего комплекса работ по оборудованию вышеуказанных маршрутов необходимыми санитарно-бытовыми объектами;
- выполнение требования об оборудовании необходимыми санитарно-бытовыми объектами **вновь устанавливаемых** маршрутов регулярных перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщении **до начала работы таких**

маршрутов (до внесения сведений о данных маршрутах регулярных перевозок в соответствующие реестры).

2) Просить Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства совместно с Минздравом России:

проработать предложение о сокращении сроков (периодов) диспансеризации для водителей, работающих на маршрутах регулярных пассажирских перевозок.

2.3. В целях стабилизации ситуации, связанной с оттоком водительских кадров, и восполнения кадрового состава водителей предлагается:

1) Минтрансу России совместно с Минтрудом России и Минпросвещения России:

в связи с тем, что в настоящее время складывается ситуация, когда в ряде регионов водителей **не хватает даже для работы на новых автобусах**, полученных в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», **включить обязательные требования** к региональным органам власти, желающим участвовать в данном проекте в части обновления парка общественного транспорта, по разработке и реализации мероприятий, направленных на предоставление социальных гарантий водителям общественного транспорта, улучшение их условий труда и бытовых условий, организацию и софинансирование их обучения (переобучения) и т.п..

2) Минтрансу России совместно с Минтрудом России, Минюстом России, Главным управлением по вопросам миграции МВД России, Федеральной налоговой службой, субъектами Российской Федерации:

в связи с тем, что в настоящее время для работы водителями автобусов и грузовых автомобилей активно привлекаются иностранные граждане, которые для этого должны получить региональный патент, действующий только в пределах того субъекта Российской Федерации, где он получен, **с участием бизнес-сообщества, в т.ч. Российского автотранспортного союза, проработать вопросы** о снятии ограничений для возможности допуска иностранных граждан к работе водителем на **межрегиональных маршрутах перевозок**.

3) Минтрансу России совместно с ГУВМ и ГУОБДД МВД России, Минюстом России:

в связи с тем, что в настоящее время иностранным гражданам, в том числе работающим водителями автобусов и грузовых автомобилей, в случае совершения ими **даже незначительных административных правонарушений**, запрещают

въезд на территорию Российской Федерации или депортируют, с участием **бизнес-сообщества, в т.ч. Российского автотранспортного союза, проработать вопрос** о возможности не применения санкций в виде выдворения иностранных граждан, работающих водителями автобусов и грузовых автомобилей, за пределы Российской Федерации, если ими совершено незначительное административное правонарушение ПДД;

4) **Просить Минтруд России, Минтранс России разработать совместно с региональными органами исполнительной власти и органами местного самоуправления** программу целевого приглашения граждан из дружественных стран для работы водителями в Российской Федерации.

III. Перечень предложений, направленных на стабильное функционирование пассажирских автотранспортных предприятий, с установлением особого порядка финансирования организаций, осуществляющих перевозки пассажиров общественным транспортом

3.1. В целях совершенствования норм законодательства в сфере контрактной системы, в том числе в части установления начальной максимальной цены контракта на выполнение работ по перевозке пассажиров (НМЦК) и порядка оплаты транспортной работы предлагается:

1) **Просить Правительство Российской Федерации, учитывая особую роль автомобильного транспорта общего пользования в социально-экономическом развитии территорий, обеспечении благоприятной социальной среды для жителей России в части доступности совершения поездок на работу, к социальным и административным объектам, деловых поездок и для собственных нужд, поручить Минтрансу России совместно с Минфином России** подготовить и внести в установленном порядке проекты нормативных правовых актов для **установления на федеральном уровне особого порядка финансирования регулярных пассажирских перевозок со следующей концепцией:**

а) при расчете НМЦК при проведении торгов или конкурсов **выделять** в отдельную финансовую часть, предусматривающую расходы на заработную плату, а также затраты на выполнение всего перечня процедур по подготовке экипажей и техники к безопасной работе на линии;

б) данная финансовая часть НМЦК **должна иметь статус «окрашенных средств», которая не может снижаться или расходоваться на другие цели;**

в) при снижении претендентами на обслуживание маршрутов регулярных перевозок в ходе торгов при снижении оставшейся части цены контракта **предоставлять** перечень мер с соответствующими расчетами, позволяющими установить, за счет какой экономии снижается цена контракта;

г) при заключении брутто-контрактов с оплатой транспортной работы **применять** ту же формулу расчета затрат на заработную плату и выполнение мероприятий по подготовке экипажей и техники к безопасной и безаварийной работе на линии и реализацию требований в сфере обеспечения безопасности перевозок **со статусом «окрашенных средств»** без права их снижения;

д) при переходе муниципалитетов на брутто-контракты в случае отсутствия возможности оплатить транспортную работу в полном объеме из муниципального бюджета **предоставлять** недостающие средства из регионального бюджета по обоснованным заявкам муниципалитетов;

е) при отсутствии возможности оплатить транспортную работу из регионального бюджета Минфину России **рассматривать** и при обоснованности заявки региона, содержащей необходимые расчеты, **софинансировать** оплату брутто-контрактов.

2) **Просить Правительство Российской Федерации**, в рамках реализации исполнения пункта 12 раздела 8.2 Общенационального плана действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике, и в соответствии с успешными итогами проведенного Минтрансом России в ряде регионов Российской Федерации эксперимента, **утвердить график перехода** субъектов Российской Федерации на оплату транспортной работы по осуществлению регулярных перевозок по регулируемым тарифам **по брутто-контрактам**.

3) **Минфину России совместно с Минтрансом России направить в региональные органы исполнительной власти разъяснения, а Генеральную прокуратуру Российской Федерации просить проконтролировать, что:**

- приказ Минтранса России от 20.10.2021 № 351 «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта ...» **является обязательным** для применения при расчете начальной (максимальной) цены контракта (НМЦК);

- недопустимо снижение НМЦК для обозначенного объема работ, рассчитанной по приказу № 351, до имеющихся в бюджете средств финансирования, без пропорционального снижения такого объема работ.

4) **Обязать Федеральную налоговую службу проводить контроль за выполнением хозяйствующими субъектами приказа Минтранса России от 20.10.2021 № 351.**

5) **Минтрансу России совместно с Минфином России:**

- разработать поправки в законодательство Российской Федерации в сфере контрактной системы, в том числе, при необходимости, в Федеральный закон № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок...», в целях:

установления гибкого механизма изменения цены контракта на выполнение работ по перевозке пассажиров, если он заключен на долгосрочный период, в связи с тем, что цены в долгосрочном периоде меняются, также меняются расходы предприятий, в том числе на повышение (индексацию) заработной платы водителям и другим работникам;

включения в целях учета ситуации на рынке труда при формировании цен государственных контрактов соответствующего уровня индексации, в том числе в целях повышения заработных плат водителей с учетом дополнительных выплат за стаж и другие показатели (если это предусмотрено в автопредприятии), либо применения к такому типу контрактов «формульного ценообразования», которое оперативно учитывает инфляционные параметры в стране.

3.2. В целях исключения возможности осуществления нелегальных перевозок грузов и пассажиров, которые негативно сказываются на обеспечении безопасности перевозок, подрывают экономику добросовестных перевозчиков, экономику региона, предлагается:

1) В связи с тем, что внедрение цифровых форматов перевозочных документов через Государственную информационную систему электронных перевозочных документов будет способствовать устранению нелегальных перевозчиков с рынка перевозок, просить Минтранс России:

создать межведомственную рабочую группу с участием специалистов **Минэкономразвития России, ФТС России, ФНС России, Минпромторга России, Минсельхоза России, Минстроя России, ГУОБДД МВД России, Ространснадзора**, других ведомств, в ведении которых находится деятельность грузовладельцев и грузополучателей, экспертов организаций-членов СТР, ТПП РФ, по итогам работы которой разработать комплексный межведомственный план, в том числе предусматривающий реализацию мероприятий по скорейшему освоению всеми участниками рынка перевозок работы в ГИС ЭПД и внедрению цифровых форматов перевозочных документов.

2) В целях пресечения деятельности нелегальных перевозчиков Ространснадзору совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ГУОБДД МВД России и Российским автотранспортным союзом разработать дополнительный комплекс мер, в том числе в сфере административного права, нормативно-правового регулирования, технического, технологического и организационного характера, реализация которых позволит

гарантировать отсутствие на рынке перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом нелегальных перевозчиков.

IV. Перечень предложений, направленных на совершенствование подготовки профессиональных водителей автобусов и грузовых автомобилей

4.1. В целях введения профессии водителя-профессионала и разделения программ обучения для водителей-любителей и водителей-профессионалов предлагается:

1) В связи с тем, что в настоящее время профессия **«Водитель транспортного средства»** отсутствует в Едином тарифно-квалификационном справочнике профессий (ЕТКС):

а) Минтруду России совместно с Минтрансом России и ГУОБДД МВД России:

- внедрить Профстандарт по профессии «Водитель транспортного средства» с указанием **категорий профессии, соответствующих категориям водительских удостоверений**, так как водитель-профессионал при перевозках грузов или пассажиров должен владеть знаниями соответствующих нормативных правовых актов в сфере перевозок, в том числе:

документов, предусмотренных в соответствии с требованиями федеральных законов «О безопасности дорожного движения», «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», документов предусмотренных санитарными, таможенными, карантинными, иными правилами в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, а также сертификатов, паспортов качества, удостоверений, других документов, наличие которых установлено федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, в том числе в части перевозок тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, опасных грузов, скоропортящихся грузов и т.п., а при перевозке пассажиров - касающимися специфики перевозки групп детей, инвалидов, транспортной безопасности, цифровых технологий; другими навыками юридической грамотности.

б) Минпросвещения России:

- в соответствии с категориями профессии «Водитель транспортного средства» внести соответствующие дополнения в ведомственные нормативные правовые акты, в том числе приказы №№ **534, 336**;

- в соответствии с установленными профстандартами по профессии «Водитель транспортного средства» с указанием **категорий профессии** разработать совместно

с Минтрансом России, ГУОБДД МВД России и Национальным Союзом Ассоциаций Автошкол учебные программы подготовки водителей-профессионалов.

4.2. В целях совершенствования организации и процесса обучения профессии «Водитель автотранспортного средства», а также деятельности учебных организаций (автошкол) предлагается:

1) Минпросвещения России:

проработать вопрос о внедрении (с 9 по 11 классы в средних образовательных заведениях в рамках дополнительного обучения, в том числе на базе автошкол) программы по изучению устройства и эксплуатации автомобилей различных категорий для перевозки пассажиров и грузов, для возможности получения учениками в 18 лет водительского удостоверения на право управления транспортного средства категории «С».

2) Просить Правительство Российской Федерации поручить Минпросвещения России совместно с Минтрансом России, Минтрудом России и ГУОБДД МВД России:

а) разработать и внедрить (с созданием технической, технологической, учебной базы и формированием необходимого преподавательского состава) с использованием средств федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги» в организациях среднего профессионального образования, в том числе технического, сельскохозяйственного, строительного направлений, образовательные **программы обучения** учащихся **по направлениям «Водитель автобуса» и «Водитель грузового автомобиля»** с последующим получением прав управления транспортного средства соответствующих категорий, с возможностью работы такой образовательной организации в качестве автошколы не только для учащихся, но и для всех желающих обучиться указанным профессиям;

б) включить указанные образовательные программы в программы федерального проекта «Профессионалитет», что позволит начать профориентацию по данной специальности и создать кадровую базу для автотранспортной отрасли.

в) разработать и внедрить механизм целевого обучения по образовательным программам обучения по направлениям «Водитель автобуса» и «Водитель грузового автомобиля» **по аналогии с** целевым обучением по образовательным программам среднего профессионального и высшего образования, предусмотренным постановлением Правительства Российской Федерации от 13 октября 2020 г. № 1681.

3) В целях создания корпоративных - для общего использования – автодромов, оборудованных с учетом требований, установленных постановлением Правительства Российской Федерации от 24.10.2014 № 1097, а также **тренажерными**

системами, техническими и технологическими средствами, необходимым автопарком учебной техники, а также имеющих квалифицированный преподавательский состав для практической подготовки вождению водителей автобусов и грузовых автомобилей, так как одной автошколе в рамках своей деятельности крайне затруднительно оборудовать и содержать такой автодром:

а) **Минстрою России совместно с Минтрансом России, ГУОБДД МВД России и Минпросвещения России разработать для региональных и муниципальных органов власти рекомендации по включению в генеральные планы развития населенных пунктов мероприятия, предусматривающее выделение земельных участков для размещения и оборудования корпоративных автодромов - с возможностью их совместного использования автошколами;**

б) **МВД России совместно с Минтрансом России и Минпросвещения России рассмотреть возможность включения в федеральный проект «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные качественные дороги» наряду с мероприятиями по развитию детско-юношеских автошкол, мероприятий по развитию региональных корпоративных автодромов, оснащенных тренажерными системами, техническими и технологическими средствами, необходимым автопарком учебной техники, учитывая, что от качества обучения таких водителей навыкам вождения зависит и безопасность дорожного движения, и безопасность перевозок пассажиров и грузов;**

в) **Минпросвещения России совместно с Минтрансом России:**

- с учетом опыта использования тренажеров при обучении на других видах транспорта **ввести обязательное требование для автошкол о подготовке водителей автобусов и грузовых автомобилей с использованием автотренажеров и программы обучения на них;**

- при обучении водителей автобусов и грузовых автомобилей предусмотреть на базе автошколы **теоретическую подготовку и подготовку на автотренажерах, а практическую подготовку навыкам вождения осуществлять на корпоративных автодромах.**

4) **Минтрансу России разработать рекомендации для региональных органов исполнительной власти по введению в автотранспортных предприятиях системы наставничества, при которой водитель работает с наставником (опытным водителем) до положительного заключения наставника о готовности водителя к самостоятельной работе.**

V. Контроль выполнения протокола Всероссийского круглого стола

1) **Поручить В.Б. Ефимову от имени участников Всероссийского круглого стола:**

а) направить выработанный **комплекс мер** по решению проблемы с обеспеченностью водителями пассажирского транспорта общего пользования, а также грузовых автотранспортных средств:

- в соответствующие министерства и ведомства **для проработки и принятия решений по его реализации;**

- при необходимости - в адрес Председателя Правительства Российской Федерации **М.В. Мишустина;**

б) в связи с поручением Президента Российской Федерации **В.В. Путина** по итогам состоявшегося 17 августа 2023 г. заседания Президиума Государственного Совета Российской Федерации **о принятии мер** по повышению конкурентоспособности и престижности на рынке труда профессии водителя общественного транспорта, **проинформировать** аппарат Президента Российской Федерации о состоявшемся Всероссийском круглом столе и выработанном по его итогам комплексе мер, которые **позволят повысить конкурентоспособность, престижность на рынке труда профессий водителя общественного транспорта и водителя грузового автотранспорта**, а также **повысить качество подготовки профессиональных водителей**, с просьбой оказать поддержку его реализации.

2) Поручить представившим предложения организациям-членам СТР обеспечить взаимодействие с причастными федеральными органами исполнительной власти и ведомствами в целях всесторонней совместной проработки и реализации каждого из предложений, предоставив, в случае необходимости, дополнительные аргументы и обоснования.

3) Просить **Общероссийский профессиональный союз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства** оказать необходимую помощь в реализации предложений в части его компетенции.

Президент СТР,
депутат Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации

В.Б. Ефимов