

# 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** – директор Департамента государственной  
Сергей Юрьевич политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России

**ЛУГОВЕНКО** – заместитель директора Департамента  
Владимир Владимирович государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта;

**ЕНИН** – заместитель директора Департамента  
Андрей Александрович 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) Минтранс 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 Минтранс 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 транспортным средством 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 транспортным средством 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**