

УДК 37.07:377:378

DOI 10.23968/1999-5571-2017-14-4-220-229

© И. О. Черняев, канд. техн. наук, доцент

© I. O. Chernyaev, PhD in Sci. Tech., Associate Professor

© Е. М. Олещенко, канд. техн. наук, доцент

© E. M. Oleshchenko, PhD in Sci. Tech., Associate Professor

(Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет)

(Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering)

© А. И. Ушаков, д-р техн. наук, профессор

© A. I. Ushakov, Dr. Sci. Tech., Professor

(ООО «НПИКЦ-ПЛУС»)

(JSC «NPIKTs-PLUS»)

E-mail: oleshchenko.elena@mail.ru, chernyaev@rambler.ru

E-mail: oleshchenko.elena@mail.ru, chernyaev@rambler.ru

## ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА: ОБЩИЕ ПРОБЛЕМЫ И ЧАСТНЫЕ ЗАДАЧИ

### CONTINUING PROFESSIONAL EDUCATION IN THE SPHERE OF ROAD TRANSPORT: GENERAL PROBLEMS AND SPECIFIC OBJECTIVES

Описаны общие системные проблемы сферы дополнительного профессионального образования в Российской Федерации. Более подробно проанализированы задачи, решение которых необходимо для обеспечения качества дополнительного профессионального образования в сфере автомобильного транспорта. На основе обобщения сведений о работе профильных организаций составлена схема процесса реализации дополнительных профессиональных программ. На схеме выявлены так называемые «болевы́е точки», определяющие задачи, которые требуют решения. По каждой «болевой точке» описаны причины ее возникновения и предложены мероприятия, позволяющие ее устранить.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт, дополнительное профессиональное образование, компетенции, независимая оценка квалификации.

The article presents a description of the common systemic problems in the sphere of continuing professional education in the Russian Federation. Tasks, the solving of which is necessary for ensuring a high quality extended professional education in the field of the motor transport, are analyzed in detail. On the basis of generalization of information concerning the work of specialized organizations, there has been made up a scheme of process of continuing professional education programs' implementation. In the scheme, the so-called «pain points» are specified, these are the tasks that need to be urgently addressed. For each «pain point», the authors provide a description of causes and measures to be taken in order to solve the problem.

**Keywords:** automotive transport, continuing professional education, competence, independent assessment of qualification.

Действующий Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» определяет дополнительное профессиональное образование как одну из составляющих частей непрерывного образования гражданина в течение всей жизни [1].

Авторы, анализирующие проблемы современной системы дополнительного образования, в том числе профессионального (далее — ДПО), как правило, рассматривают ДПО в качестве последней ступени, стадии образования [2].

Если возможно вольное сравнение процесса образования с процессом изготовления и обеспечения работоспособности детали, то ДПО можно рассматривать, с одной стороны, как финишную обработку, обеспечивающую наилучшие эксплуатационные свойства детали, сам процесс производства которой сосредоточен в сфере профессионального образования, материал для которого готовится на различных уровнях общего образования. С другой стороны, ДПО можно трактовать и как периодическое техническое обслуживание или ремонт, целью которых

является обеспечение надлежащего функционирования и восстановление работоспособности детали.

Данное сравнение подтверждает актуальность формирования такой системы ДПО, которая на выходе обеспечивала бы необходимое качество подготовки слушателей и традиционно потребляла бы для этого минимальные ресурсы.

Актуальность анализа и поиска путей устранения проблем в сфере ДПО подтверждается и наличием множества публикаций по данной тематике, в заголовках которых, как и в заголовке данной статьи, неизменно присутствуют слова «проблемы», «вызовы», «перспективы», «тенденции», «решение» [3–6]. А также модные сегодня слова «инновация», «интегративный» [7], «hard skills», «soft skills», «special skills».

В связи с этим можно говорить и о своеобразной моде на ДПО, формирующее как раз soft skills, special skills, и к тому же использующее при этом технологии e-learning.

В этом заключается одна из общих комплексных проблем сферы ДПО — некоторая инерционность образовательных организаций, реализующих дополнительные профессиональные программы (далее — ОО и ДПП соответственно), несоответствие скорости изменения образовательных программ и технологий обучения скорости изменений запросов потребителей. (Для различных ОО это несоответствие характерно в большей или меньшей степени — см. ниже «большую точку 1».)

Видимо для того, чтобы снять барьеры, мешающие выравниванию этих скоростей, и дать некоторую свободу ОО в части принятия решений и оперативной коррекции программ в соответствии с требованиями заказчиков, законодательство в сфере ДПО упрощается.

Так, в законе об образовании ДПО посвящена одна глава, состоящая всего из двух статей [1]. Появившийся в 2013 году Порядок организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам снизил минимальную трудоемкость реализации программ профессиональной переподготовки в два раза, а программ повышения квалификации — в 4,5 раза [8]. Отсутствует аккредитация ДПП, а лицензирование ОО осуществляется региональными органами испол-

нительной власти и достаточно упрощено. Формы документов, выдаваемые освоившим ДПП, разрабатываются и утверждаются самими ОО. Оценка качества освоения программ предусмотрена в основном в самостоятельно устанавливаемой ОО форме внутренней оценки. Слушатели не обязательно должны присутствовать в аудиториях — в 2015 году Минобрнауки распространило Методические рекомендации по реализации дополнительных профессиональных программ с использованием дистанционных образовательных технологий [9].

Данные обстоятельства, неоднократно отмечаемые в статьях других авторов [2–7], приводят к тому, что не все ОО добросовестно используют открывающиеся в данных условиях возможности, а добросовестные ОО экономически проигрывают недобросовестным, что приводит к снижению качества реализации отдельных ДПП и — в пределе — просто к продаже документов о квалификации. Это другая общая комплексная проблема сферы ДПО, связанная с первой.

Для того чтобы не допустить совершенного правового нигилизма и оставить за собой инструменты регулирования, со стороны государства последовала своеобразная реакция. Во второй половине 2016 года Росстатом была утверждена форма 1-ПК, которая представляет собой «статистический инструментарий для организации Минобрнауки России федерального статистического наблюдения за деятельностью организаций, осуществляющих образовательную деятельность по дополнительным профессиональным программам» [10]. А с 1 января 2017 года при формировании кадров ОО должны руководствоваться профессиональным стандартом «Педагог профессионального обучения, профессионального образования и дополнительного профессионального образования» [11].

У специалистов, работающих в том числе в сфере ДПО, существует ряд вопросов к содержанию и применению указанных документов, что является третьей общей комплексной проблемой сферы ДПО — несовершенством имеющегося законодательства и его недостаточностью, а в некоторых случаях — несогласованностью и противоречивостью (как произошло с приобретающими все большее значение

профессиональными стандартами, на требования которых сегодня должны быть ориентированы все ДПП).

Обозначенные проблемы являются общесистемными и затрагивают все сферы ДПО. Целью настоящей статьи является анализ того, как эти проблемы трансформируются в конкретные задачи, требующие решения для ДПО в сфере автомобильного транспорта, и формирование возможных вариантов их решения.

Для систематизации этих задач на основе обобщения опыта работы соответствующих ОО Санкт-Петербурга была разработана схема процесса реализации ДПП в сфере автомобильного транспорта. Ее обобщенный вариант представлен на рисунке.

Предложенная схема позволяет проанализировать процесс и выделить так называемые «болевы точки» (обозначены на схеме аббревиатурой БТ). «Болевые точки» формируются в результате существования описанных выше общесистемных проблем. В них как раз и возникают задачи, требующие решений. Данные решения позволят частично или полностью снизить негативное влияние общесистемных проблем для конкретной

сферы ДПО (но, однако, вряд ли позволят устранить сами общесистемные проблемы).

Традиционно «болевы точки» можно разделить на внутренние, связанные с функционированием самой ОО и ее внутренней работой и ресурсами, и внешние, связанные с внешними условиями, конъюнктурой рынка образовательных услуг, требованиями законодательства.

«Болевая точка 1»: Реализация ДПП и ресурсы

Это единственная внутренняя «болевая точка», и связана она с тем, что все ОО, реализующие ДПП в сфере автомобильного транспорта, возможно разделить на две группы:

1-я группа — ОО на базе организаций высшего образования или профессиональных образовательных организаций;

2-я группа — самостоятельные организации ДПО.

Сравнение организаций, относящихся к обозначенным группам, по ряду характерных позиций приведено в табл. 1.

Следует отметить, что предложенное деление на группы и соответствующие характеристики носит условный характер. Существуют ОО, занимающие промежуточное положение. Но в це-



Схема процесса реализации ДПП в сфере автомобильного транспорта: БТ — «болевы точки»

лом приведенное в табл. 1 сравнение отражает общую тенденцию.

ОО первой группы характеризуются меньшими затратами на преподавательский состав и аудиторный фонд, большей «имиджевой составляющей». Но эти особенности, позволяющие снизить себестоимость предоставляемых услуг и использовать для привлечения клиентов бренд головной организации, зачастую нивелируются слишком высокой «инерционностью», невозможностью в силу особенностей механизмов реализации ДПП и финансовой деятельности обеспечить удовлетворение потребностей клиентов в режиме реального времени.

Исключить долгое перечисление позиций, по которым организации 1-й группы проигрывают организациям 2-й группы, позволяет аналогия сравнения работы многофункциональных офисных устройств с работой устройств только для одной задачи — функций больше, но время и качество страдают (здесь, видимо, следует напомнить, что под качеством образовательных услуг ДПО необходимо понимать не только полученный слушателями багаж знаний, но и то, как оценивает качество потребитель — удобство, скорость, доступность и пр.).

Предложение мероприятий по устранению несоответствия ОО 1-й и 2-й групп возможно при осознании руководством ОО 1-й группы того, что жизненный цикл ДПП в разы (иногда в десятки раз) короче жизненного цикла программ высшего или среднего профессионального образования.

В некоторых случаях ДПП может формироваться под единичного заказчика, никогда больше не реализовываться, а ее жизненный цикл может быть меньше календарного месяца, за который нужно обсудить с заказчиком условия, заключить договор, сформировать группы, расписание, штат преподавателей, провести занятия, итоговую аттестацию, выдать документы о квалификации и решить все финансовые вопросы. Учитывая это, соответствующие процессы для подразделений, реализующих ДПП, должны быть максимально упрощены, а персонал должен быть освобожден от других функций, не связанных с реализацией ДПП.

*«Болевая точка 2»: Потребности заказчиков*

Эта, как и следующие «болевые точки», является внешней. Это означает, что при решении возникающих задач ОО может только подстраи-

Таблица 1

### Сравнение образовательных организаций, реализующих ДПП

Позиции сравнения	1-я группа	2-я группа
Особенности организационной структуры	Являются структурными подразделениями ОО, несамостоятельны. Сотрудники иногда выполняют дополнительные функции, связанные с работой ОО	Являются самостоятельными юридическими лицами
Особенности лицензирования	Лицензия от Минобразования или регионального органа исполнительной власти, порядок получения аналогичен лицензированию ВО или СПО	Лицензия от регионального органа исполнительной власти, только на ДПП
Формирование штата преподавателей	«Свои» преподаватели, находящиеся в штате ОО	Сторонние преподаватели, привлекаемые на основе гражданско-правовых договоров
Наличие аудиторного фонда	Используется аудиторный фонд ОО	Для проведения занятий арендуются помещения
Особенности механизма реализации ДПП	Реализация ДПП включена в общий процесс реализации образовательных программ ОО	Оперативная работа по реализации исключительно ДПП, имеющих иногда малый жизненный цикл
Особенности финансовой деятельности	Финансовая деятельность включена в общий процесс финансовой деятельности ОО	Оперативная работа исключительно по программам ДПП, применение упрощенных систем налогообложения

ваться под внешние условия, соответствующим образом корректируя свою деятельность.

Если первая «болевая точка» разделяла на группы образовательные организации, реализующие ДПП, то данная «болевая точка» возникает из разделения ДПП по отношению к ним заказчиков:

- обязательные ДПП, обучение по которым связано с выполнением положений нормативных документов, устанавливающих требования к квалификации персонала;
- добровольные ДПП, обучение по которым происходит по самостоятельной инициативе заказчика.

Учитывая сложившуюся экономическую ситуацию, в том числе в сфере автомобильного транспорта, приоритетными для заказчиков следует признать обязательные ДПП. С ними в отдельных случаях связан основной доход ОО. На образовательном рынке данные ДПП может реализовывать достаточно большое количество конкурирующих между собой ОО.

В связи с этим основные мероприятия, обеспечивающие увеличение доходности по данным программам, должны быть направлены на повышение привлекательности образовательных услуг для заказчиков — минимизацию стоимости, сроков обучения, использование дистанционных образовательных технологий. Очевидно, что данные мероприятия для ОО 1-й группы возможно реализовать только при решении задач, сформулированных в первой «болевой точке».

Также к мероприятиям, направленным на увеличение доходности по обязательным ДПП, можно отнести постоянный мониторинг законодательства, в частности, профессиональных стандартов, содержащих обязательные требования к квалификации. Возможно, это будет способствовать тому, что ОО окажется первой на образовательном рынке, кто начнет реализацию новой обязательной ДПП.

При обучении по добровольным ДПП заказчик платит не за обеспечение соответствия обязательным требованиям (иными словами — за разрешение осуществлять свою деятельность), а за инструмент, позволяющий ему повысить эффективность этой деятельности (которая в 99 % случаев определяется финансовыми показателями). Таким образом, в отличие от обязательных

ДПП, качество добровольных ДПП заказчики оценивают практикоориентированностью и качеством полученных знаний. В связи с этим для увеличения доходности по добровольным ДПП необходимы грамотные маркетинговые мероприятия (что, как правило, всегда связано с дополнительным финансированием и чаще всего практически не реализуется ОО 1-й группы), а также привлечение к проведению занятий преподавателей самой высокой квалификации, «носителей знаний» (желательно, чтобы данные преподаватели действительно вели занятия, а не просто числились в списке лекторов и появлялись перед слушателями на минимальное время).

*«Болевая точка 3»: Регулирование рынка образовательных услуг ДПО*

Данная болевая точка связана в основном с реализацией обязательных ДПП, причем ОО 2-й группы (см. предыдущие две «болевые точки»). Условиями для ее формирования являются стремление наиболее полно соответствовать потребностям заказчиков, а также обозначенное выше достаточно «мягкое» регулирование сферы ДПО.

Устранить «болеву точку» позволяет исключение условий ее формирования. Очевидно, что с этой точки зрения необходимо рассматривать только второе условие, связанное с несовершенством законодательства в сфере ДПО. Оно, как показано выше, является общесистемной проблемой и не может быть решено на уровне ОО. Основными мероприятиями в данном случае являются мероприятия, связанные с совершенствованием нормативно-правовой базы, регулирующей сферу ДПО, что является темой отдельной статьи.

Основными мероприятиями, реализация которых целесообразна на уровне ОО, помимо информирования соответствующих структур о выявленных фактах недобросовестной конкуренции, могут быть мероприятия, направленные на приближение условий предоставления образовательных услуг для заказчиков к существующим на рынке наиболее выгодным для них. Но, как показывает практика, во многих случаях это не представляется возможным сделать без снижения качества.

*«Болевая точка 4»: Специфика автомобильного транспорта*

Данная «болевая точка» определяется содержанием нормативных документов, устанавлива-



ющих обязательные квалификационные требования к работникам предприятий автомобильного транспорта. С учетом именно этих нормативных документов формируются обязательные ДПП (см. «болеву точку 2»).

Состояние данного сегмента нормативно-правовой базы в настоящее время характеризуется некоторой бессистемностью и несогласованностью. Возможно предложить следующую обобщенную группировку обязательных ДПП, позволяющую систематизировать их перечень, реализуемых ОО. Это программы подготовки:

- персонала автошкол;
- экспертов и лиц, проводящих контрольные мероприятия (эксперты-техники, технические эксперты, контролеры весовых параметров);
- персонала автопредприятий (ответственные за безопасность движения, контролеры технического состояния, диспетчеры; ежегодные 20-часовые программы для водителей);
- персонала для работы с транспортными средствами на компримированном природном газе (инженерно-технический персонал, механики, водители);
- персонала для работы с тахографами;
- персонала для работы с опасными грузами (консультанты по перевозке опасных грузов, водители);
- водителей (водители транспортных средств со спецсигналами, водители-наставники).

Ситуация осложняется новым вектором в области квалификационных требований к персоналу — разработкой и внедрением профессиональных стандартов. Их требования необходимо учитывать как при формировании ДПП, так и, например, при проектировании образовательных программ высшего образования. Связь между ними, профстандартами и ДПП актуальна для ОО 1-й группы. В табл. 2 приведен перечень профстандартов, планирующих к использованию при проектировании и реализации программ высшего образования по направлениям подготовки бакалавриата и специалитета укрупненной группы 23.00.00 «Техника и технологии наземного транспорта».

Перечень, представленный в табл. 2, сформирован на основе анализа проектов федеральных государственных образовательных стандартов так называемого «поколения 3++».

Интересно отметить, что в данный перечень, включающий на момент написания статьи 26 позиций, из раздела «Транспорт» национального реестра профессиональных стандартов [12] не попал ни один профстандарт.

Видимо, данная ситуация объясняется озвученной на одной из многочисленных профильных конференций позицией Минтруда по отношению к разработке и внедрению профстандартов в сфере автомобильного транспорта, которая заключается в том, что все полномочия по разработке соответствующих квалификационных требований в настоящее время сосредоточены у Минтранса. Министерство транспорта, обновив в 2016 году квалификационные требования к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [13], судя по информации из различных источников, считает, что в связи с этим профстандарты в области автомобильного транспорта будут уже лишними.

Тем не менее, упомянутые новые квалификационные требования также вызывают у специалистов определенные вопросы. В частности, из-за вновь появившихся требований к базовому образованию заведомо несоответствующей квалификационным требованиям оказалась значительная часть персонала автопредприятий с многолетним опытом работы на соответствующих должностях.

В связи с этим мероприятием, направленным на устранение этой «болевой точки», может являться разработка программ профессиональной переподготовки, позволяющих устранить возможные несоответствия требованиям к базовому образованию.

Также, учитывая большой спектр ДПП в области автомобильного транспорта, включающий только в первом приближении, приведенном выше, семь основных блоков, и его постоянное обновление, связанное с изменением законодательства и введением в действие профстандартов, целесообразным является использование модульного принципа проектирования ДПП. Тематика занятий в некоторых случаях повторяется для различных ДПП. Имея в распоряжении набор готовых базовых модулей с полностью

Таблица 2

**Проект перечня профстандартов для УГС(Н) высшего образования**  
**23.00.00 «Техника и технологии наземного транспорта»**

№	Код профессионального стандарта	Наименование профессионального стандарта
<i>06 Связь, информационные и коммуникационные технологии</i>		
1	06.015	Специалист по информационным системам
2	06.016	Руководитель проектов в области информационных технологий
3	06.022	Системный аналитик
<i>07 Административно-управленческая и офисная деятельность</i>		
4	07.003	Специалист по управлению персоналом
<i>16 Строительство и жилищно-коммунальное хозяйство</i>		
5	16.031	Специалист в области обеспечения строительного производства строительными машинами и механизмами
6	16.032	Специалист в области производственно-технического и технологического обеспечения строительного производства
7	16.038	Руководитель строительной организации
8	16.043	Дорожный рабочий
<i>28. Производство машин и оборудования</i>		
9	28.001	Специалист по проектированию технологических комплексов механосборочных производств
<i>31 Автомобилестроение</i>		
10	31.002	Специалист по мехатронике в автомобилестроении
11	31.003	Специалист по инструментальной оснастке в автомобилестроении
12	31.004	Специалист по мехатронным системам автомобиля
13	31.005	Специалист окрасочного производства в автомобилестроении
14	31.007	Специалист по сборке агрегатов и автомобиля
15	31.010	Конструктор в автомобилестроении
16	31.011	Специалист по продажам в автомобилестроении
17	31.014	Технолог в автомобилестроении
18	31.015	Специалист технологической подготовки производства
19	31.017	Специалист по наладке оборудования в автомобилестроении
<i>33 Сервис, оказание услуг населению</i>		
20	33.005	Специалист по техническому диагностированию и контролю технического состояния автотранспортных средств при периодическом техническом осмотре
<i>40 Сквозные виды профессиональной деятельности</i>		
21	40.049	Специалист по логистике на транспорте
22	40.057	Специалист по автоматизированным системам управления производством
23	40.062	Специалист по качеству продукции
24	40.112	Работник по монтажу и наладке подъемных сооружений
25	40.113	Работник по эксплуатации, ремонту и обслуживанию подъемных сооружений
26	40.116	Специалист по обеспечению промышленной безопасности при эксплуатации оборудования, работающего под избыточным давлением, и/или подъемных сооружений

разработанной документацией, ОО необходимо будет затратить уже значительно меньшие средств на разработку недостающих модулей и формирование ДПП в целом.

Так же, как и в случае со второй «болевым точкой», для отслеживания изменяющегося законодательства и коррекции ДПП в соответствии с новыми квалификационными требованиями необходим его постоянный мониторинг.

**Мероприятия для осуществления образовательными организациями с целью обеспечения качества реализации дополнительных профессиональных программ**

«Болевая точка» (см. рисунок)	Цель	Мероприятия
1. Реализация ДПП и ресурсы	Обеспечение максимального соответствия требованиям заказчика. Возможность оперативной реализации ДПП минимального жизненного цикла	Максимальное упрощение (без снижения качества) обеспечивающих процессов, связанных с реализацией ДПП, освобождение исполнителей от дополнительных функций
2. Потребности заказчиков	Обеспечение максимального соответствия требованиям заказчика	Минимизация стоимости, сроков обучения, использование дистанционных образовательных технологий
	Приоритет в продвижении образовательных услуг, удовлетворение спроса, не обеспеченного предложением	Мониторинг законодательства на предмет введения новых квалификационных требования
	Увеличение доходности по добровольным ДПП	Маркетинговые мероприятия. Привлечение в качестве преподавателей «носителей знаний»
3. Регулирование рынка образовательных услуг ДПО	Обеспечение конкурентоспособности в условиях недобросовестной конкуренции	Информирование о выявленных фактах недобросовестной конкуренции. Приближение условий предоставления образовательных услуг для заказчиков к существующим на рынке наиболее выгодным для них
4. Специфика автомобильного транспорта	Обеспечение качества ДПП и их соответствия действующему законодательству	Мониторинг законодательства на предмет введения новых и коррекции действующих квалификационных требования
	Минимизация затрат на проектирование и реализацию ДПП	Использование модульного принципа формирования ДПП
5. Независимая оценка квалификации	Отсутствие претензий со стороны заказчиков к качеству образования	Мониторинг формирования системы независимой оценки квалификации

*«Болевая точка 5»: Независимая оценка квалификации*

Данная болевая точка на данный момент фактически не сформировалась, так как она связана с вступлением в действие с 1 января 2017 года Федерального закона «О независимой оценке квалификации» от 03.07.2016 № 238-ФЗ.

Согласно данному нормативному документу, независимая оценка квалификации представляет собой процедуру подтверждения соответствия квалификации соискателя положениям профессионального стандарта или квалификационным требованиям [15].

В настоящее время система независимой оценки квалификации только формируется. И независимой она является, в первую очередь,

от образовательных организаций — среди участников системы эти организации не фигурируют [15]. Поэтому формирование данной «болевого точки» связано с общностью подходов к оценке квалификаций у образовательных организаций и у центров оценки квалификаций, к формированию компетенций, степени «соприкосновения» содержания ДПП и процедур оценки квалификаций.

Вполне возможно, что данная «болевая точка» на практике так и не возникнет, оставшись только предметом рассуждения в рамках данной статьи, в которой предпринята попытка обобщить существующие задачи, требующие решения для нормального функционирования системы ДПО в сфере автомобильного транспорта.



Для структурирования задач был применен подход «болевых точек», обобщенные результаты которого приведены в табл. 3. Данная информация может быть использована как образовательными организациями, реализующими дополнительные профессиональные программы, так и всеми участниками системы ДПО при обеспечении ее работы.

### Библиографический список

1. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» от 29.12.2012 № 273-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_140174/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/) (дата обращения: 05.07.2017).
2. Медянцева Е. В. Дополнительное профессиональное образование: проблемы и перспективы // сб. тр. 5-й Междунар. науч.-метод. конф. «Непрерывное профессиональное образование в автотракторостроении». М.: МГТУ МАМИ, 2009. С. 31–33.
3. Бобешко Е. В. Проблемы и перспективы отечественного дополнительного профессионального образования // NovaInfo. 2016. № 54. Т. 2. С. 210–214.
4. Парахина О. В. Современные тенденции системы дополнительного профессионального образования в России // Фундаментальные исследования. 2013. № 6 (ч. 2). С. 445–448.
5. Тряпичкина А. О. Проблемы и перспективы развития дополнительного образования в РФ // Наука, образование, общество: тенденции и перспективы развития: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 13 дек. 2015 г.) / редкол.: О. Н. Широков [и др.]. Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2015. С. 138–140.
6. Ковалев В. А. Система дополнительного профессионального образования: основные проблемы и перспективы развития // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2014. № 4 (16). С. 8–13.
7. Кудряшова И. А., Колеватова А. В. Дополнительное профессиональное образование как институт инновационной инфраструктуры интегративного типа // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2014. № 4 (16). С. 49–52.
8. Приказ Минобрнауки России «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам» от 01.07.2013 № 499. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_151143/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_151143/) (дата обращения: 05.07.2017).
9. Письмо Минобрнауки России «О направлении методических рекомендаций по реализации дополнительных профессиональных программ» от 21.04.2015 № ВК-1013/06. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_178777/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_178777/) (Дата обращения: 05.07.2017).

ru/document/cons\_doc\_LAW\_178777/ (Дата обращения: 05.07.2017).

10. Приказ Росстата «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерства образования и науки Российской Федерации федерального статистического наблюдения за деятельностью образовательных организаций, осуществляющих образовательную деятельность по дополнительным профессиональным программам и организаций, осуществляющих образовательную деятельность по основным программам профессионального обучения» от 10.08.2016 № 409. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_203665/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_203665/) (дата обращения: 05.07.2017).

11. Приказ Минтруда России «Об утверждении профессионального стандарта “Педагог профессионального обучения, профессионального образования и дополнительного профессионального образования”» от 08.09.2015 № 608н. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_186851/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_186851/) (дата обращения: 05.07.2017).

12. Реестр профессиональных стандартов. Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации. URL: <http://profstandart.rosmintrud.ru/obshchiy-informatsionnyy-blok/natsionalnyy-reestr-professionalnykh-standartov/reestr-professionalnykh-standartov/archive.php?> (дата обращения: 05.07.2017).

13. Приказ Минтранса России «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» от 28.09.2015 № 287. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_190457/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_190457/) (дата обращения: 05.07.2017).

14. Федеральный закон «О независимой оценке квалификации» от 03.07.2016 № 238-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_200485/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_200485/) (дата обращения: 05.07.2017).

### References

1. *Federal'nyy zakon «Ob obrazovanii v Rossiyskoy Federatsii» ot 29.12.2012 no. 273-FZ* [Federal Law “About Education in the Russian Federation” from 29.12.2012 no. 273-FZ]. Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_140174/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_140174/) (accessed: 05.07.2017).
2. Medyankova E. V. *Dopolnitel'noe professional'noe obrazovanie: problemy i perspektivy* [Additional professional education: problems and prospects]. *Trudy 5-y Mezhdunar. nauch.-metod. konf. «Neprieryvnoe professional'noe obrazovanie v avtotraktorostroenii»* [Proc. of the V Int. sci.-pract. conf. “Continuing professional education in auto-

tractor construction"]. Moscow, MSTU MAMI Publ., 2009, pp. 31–33.

3. Bobeshko E. V. *Problemy i perspektivy otechestvennogo dopolnitel'nogo professional'nogo obrazovaniya* [Problems and prospects of domestic additional professional education]. *NovaInfo*, 2016, no. 54, vol. 2, pp. 210–214.

4. Parakhina O. V. *Sovremennye tendentsii sistemy dopolnitel'nogo professional'nogo obrazovaniya v Rossii* [Current trends of additional professional education system in Russia]. *Fundamentalnye issledovaniya – Fundamental Research*, 2013, no. 6 (pt. 2), pp. 445–448.

5. Tryapichkina A. O. *Problemy i perspektivy razvitiya dopolnitel'nogo obrazovaniya v RF* [Problems and the prospects of development of additional education in the Russian Federation]. *Trudy Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. "Nauka, obrazovanie, obshchestvo: tendentsii i perspektivy razvitiya"* [Proc. of the Int. sci.- pract. conf. "Science, education, society: tendencies and prospects of development"]. Cheboksary, Interaktiv Plyus Publ., 2015, pp. 138–140.

6. Kovalev V. A. *Sistema dopolnitel'nogo professional'nogo obrazovaniya: osnovnye problemy i perspektivy razvitiya* [The system of additional professional education: the main problems and the prospects of development]. *Professional'noe obrazovanie v Rossii i za rubezhom – Professional education in Russia and abroad*, 2014, no. 4 (16), pp. 8–13.

7. Kudryashova I. A., Kolevatova A. V. *Dopolnitel'noe professional'noe obrazovanie kak institut innovatsionnoy infrastruktury integrativnogo tipa* [Additional professional education as an institute of innovative infrastructure of integrative type]. *Professional'noe obrazovanie v Rossii i za rubezhom – Professional education in Russia and abroad*, 2014, no. 4 (16), pp. 49–52.

8. *Prikaz Minobrnauki Rossii «Ob utverzhdenii Poryadka organizatsii i osushchestvleniya obrazovatel'noy deyatel'nosti po dopolnitel'nym professional'nym programmam» ot 01.07.2013 no. 499* [The Order of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation "About establishing of the Order of the organization and implementation of educational activities for additional professional programs" from 01.07.2013, no. 499.]. Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_151143/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_151143/) (accessed: 05.07.2017).

9. *Pis'mo Minobrnauki Rossii «O napravlenii metodicheskikh rekomendatsiy po realizatsii dopolnitel'nykh professional'nykh programm» ot 21.04.2015 no. VK-1013/06* [The Letter of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation "About the direction of methodical recommendations about implementation of additional professional programs" from 21.04.2015 no. BK-1013/06.]. Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_178777/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_178777/) (accessed: 05.07.2017).

10. *Prikaz Rosstat «Ob utverzhdenii statisticheskogo instrumentariya dlya organizatsii Ministerstvom obrazovaniya i nauki Rossiyskoy Federatsii federal'nogo statisticheskogo na-*

*blyudeniya za deyatel'nost'yu obrazovatel'nykh organizatsiy, osushchestvlyayushchikh obrazovatel'nyuyu deyatel'nost' po dopolnitel'nym professional'nym programmam i organizatsiy, osushchestvlyayushchikh obrazovatel'nyuyu deyatel'nost' po osnovnym programmam professional'nogo obucheniya» ot 10.08.2016 no. 409* [The Order of Rosstat "About the statement of statistical tools for the organization by the Ministry of Education and Science of the Russian Federation of federal statistical observation of educational organizations activities for additional professional programs and organizations which are carrying out educational activities for the main programs of vocational education" from 10.08.2016 no. 409]. Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_203665/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_203665/) (accessed: 05.07.2017).

11. *Prikaz Mintruda Rossii «Ob utverzhdenii professional'nogo standarta "Pedagog professional'nogo obucheniya, professional'nogo obrazovaniya i dopolnitel'nogo professional'nogo obrazovaniya"» ot 08.09.2015 no. 608n* [The Order of Ministry of Labour and Social Protection of the Russian Federation "About the approval of the professional standard "Teacher of Vocational Education, Professional Education and Additional Professional Education" from 08.09.2015 no. 608n]. Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_186851/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_186851/) (accessed: 05.07.2017).

12. *Reestr professional'nykh standartov. Ministerstvo truda i sotsial'noy zashchity Rossyiskoy Federatsii* [Register of professional standards. Ministry of Labour and Social Protection of Russian Federation]. Available at: <http://profstandart.rosmintrud.ru/obshchiy-informatsionnyy-blok/natsionalnyy-reestr-professionalnykh-standartov/reestr-professionalnykh-standartov/archive.php?> (accessed: 05.07.2017).

13. *Prikaz Mintransa Rossii «Ob utverzhdenii professional'nykh i kvalifikatsionnykh trebovaniy k rabotnikam yuridicheskikh lits i individual'nykh predprinimateley, osushchestvlyayushchikh perevozki avtomobil'nykh transportom i gorodskim nazemnym ehlektricheskim transportom» ot 28.09.2015 no. 287* [The Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation "About the approval of professional and qualification requirements to employees of the legal entities and individual entrepreneurs transporting the motor transport and urban ground electric transportation" of 28.09.2015 no. 287] Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_190457/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_190457/) (accessed: 05.07.2017).

14. *Federal'nyy zakon «O nezavisimoy otsenke kvalifikatsii» ot 03.07.2016 no. 238-FZ* [Federal Law "About Independent Assessment of Qualification" of 03.07.2016 no. 238-FZ]. Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_200485/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_200485/) (accessed: 05.07.2017).