



# Научный вестник автомобильного транспорта

## The Bulletin of Road Transport Research

ЛЬ  
2012  
APRIL





Издатель: Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (ОАО «НИИАТ»).

Адрес редакции: 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24, ОАО «НИИАТ»

Publisher: Open Joint-Stock Company «Scientific and Research Institute of Motor Transport» (NIIAT®).

Address: Geroyev Panfilovtsev Str., 24, 125480, Moscow, Russia, NIIAT

Телефон / Phone: +7 (495) 496-55-23. Факс / Fax: +7 (495) 496-61-36. E-mail: vestnik@niiat.ru. Internet: www.niiat.ru

Рабочие языки: русский и английский.

Статьи прошли научное рецензирование и публикуются в авторской редакции.

Ответственность за опубликованные сведения несут авторы статей.

При цитировании ссылка на журнал и авторов статей обязательна.

Перепечатка статей допускается с письменного согласия редакции.

Working languages: Russian and English.

Articles have passed scientific reviewing and are published in author's edition.

Responsibility for the data published is born by authors of articles.

At citing it is necessary to do instructions on magazine and authors of articles.

The reprint of articles is possible in the presence of the written permission of edition.

*В журнале публикуются рецензируемые статьи по различным проблемам автомобильного транспорта, преимущественно по отраслям наук и направлениям исследований: технические науки – транспорт; машиностроение (автомобилестроение); экономические науки – транспорт; логистика; юридические науки (транспортное право); исторические науки – история науки и техники (транспорт)*

*За публикацию статей плата с авторов не взимается.*

*Техническое редактирование и оригинал-макет –*

*Формат 60x84/4. Объем печ. л. Изд № \_\_\_\_\_. Бумага офисная. Печать цифровая.*

*Тираж 220 экз. Заказ № \_\_\_\_.*

*Подписано в печать 12.04.2012. Отпечатано \_\_\_\_\_ с оригинал-макета, предоставленного издательством журнала*

© Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта», 2012

© Open Joint-Stock Company «Scientific and Research Institute of Motor Transport» (NIIAT), 2012

Print version: ISSN 2078-1474

## РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Главный редактор, председатель редакционной коллегии –

Научный руководитель ОАО “НИИАТ” Донченко В.В., канд. техн. наук, ст. научн. сотр.

Редакционный совет:

Комаров В.В., канд. техн. наук, ст. научн. сотр.;

Матанцева О.Ю., д-р экон. наук, канд. техн. наук, ст. научн. сотр.;

Спирин И.В., д-р техн. наук, профессор;

Туринова Т.И., канд. техн. наук – ученый секретарь редакционной коллегии.

Члены редакционной коллегии:

Андрианов Ю.В., канд. техн. наук, ст. научн. сотр. (НИИАТ); Батищев И.И., канд. экон. наук, ст. научн. сотр. (НИИАТ); Беляев В.М., д-р техн. наук, профессор (МАДИ ГТУ); Будрина Е.В., д-р экон. наук, профессор (СПб ГИЭУ); Вайпан В.А., канд. юрид. наук, доцент (Юстицинформ); Гатауллин Т.М., д-р экон. наук, профессор (ГУУ); Герами В.Д., д-р техн. наук, профессор (МАДИ ГТУ); Гречуха В.Н., д-р юрид. наук, проф. (МГИУ); Енин Д.В., канд. техн. наук (НИИАТ); Ефимов В.Б., д-р техн. наук, профессор (Депутат Государственной Думы Российской Федерации, первый заместитель председателя Комитета по транспорту Государственной Думы Российской Федерации); Златин П.А., д-р техн. наук, канд. экон. наук, профессор (МГИУ); Иванов П.В., канд. техн. наук (Мосгортранс); Кабашкин Игорь, д-р наук, профессор (ТТИ, Riga); Колик А.В., канд. техн. наук профессор (МАДИ ГТУ); Корчагин В.А., д-р техн. наук, профессор (Липецкий ГТУ); Кравченко П.А., д-р техн. наук, профессор (СПб ГАСУ); Кузнецов Е.С., д-р техн. наук, профессор (МАТИ ГТУ); Леценко М.И., д-р техн. наук, профессор (МАИИ); Миротин Л.Б., д-р техн. наук, профессор (МАДИ ГТУ); Нарбут А.Н., д-р техн. наук, профессор (НИИАТ); Рубец А.Д., канд. экон. наук, ст. научн. сотр.; Рупперт Ласло (КТИ, Budapest); Сарбаев В.И., д-р техн. наук, профессор (МГИУ); Степанов А.А., д-р экон. наук, профессор (ГУУ); Степанов В.И., д-р экон. наук, профессор (РЭУ им. Г.В. Плеханова); Чеботаев А.А., д-р техн. наук, профессор (НЦКТП); Чочуа М.П., канд. экон. наук (ГУП “Мосавтотранс”); Шефтер Я.И., д-р техн. наук, профессор (НИИАТ)

## EDITORIAL BOARD

The Editor-in-Chief, the Chairman of Editorial Board –

The scientific leader of NIIAT Donchenko V.V., Ph.D., Deputy-Professor.

Editorial Council:

Komarov V.V., Ph.D., Depute-Professor; Matantseva O. J, Dr.Sci., Deputy-Professor;

Spirin I.V., Dr.Sci., Professor; Turinova T.I, Ph.D.– the scientific secretary of editorial board

Members of the Editorial Board:

Andrianov J.V., Ph.D., Deputy-Professor (NIIAT); Batishchev I.I., Ph.D., Deputy-Professor (NIIAT); Beljaev V. M, Dr.Sci., Professor (University MADI); Budrina E.V., Dr.Sci., Professor (St. Petersburg GEEU); Vajpan V.A., Dr. of Jurisprudence, Deputy-Professor (“Justitsinform”); Gataullin T.M., Dr.Sci., Professor (GUU); Gerami V. D, Dr.Sci., Professor (University MADI); Grechuha V. N., Dr. of Jurisprudence, Professor (MGI University); Enin D.V., Ph.D. (NIIAT); Yefimov V. B., Dr.Sci., Professor (State Duma of the Russian Federation member, First Deputy of Transport Committee of the State Duma of the Russian Federation); Zlatin P. A, Dr.Sci., Professor (MGI University); Ivanov, Ph.D. (“Mosgortrans”); Kabashkin Igor, Dr.Sci., Professor (TTI, Riga); Kolik A.V., Ph.D., Professor (University MADI); Korchagin V.A, Dr.Sci., Professor (Lipetsk University); Kravchenko P.A, Dr.Sci., Professor (St. Petersburg GASU); Kuznetsov E.C., Dr.Sci., Professor (University MATI); Leshchenko M.I, Dr.Sci., Professor (University MAI); Mirotin L.B., Dr.Sci., Professor (University MADI); Narbut A.N., Dr.Sci., Professor (NIIAT); Rubets A.D., Ph.D., Deputy-Professor; Ruppert Laslo (KTI, Budapest); Sarbaev V.I., Dr.Sci., Professor (MGI University); Stepanov A.A., Dr.Sci., Professor (GUU); Stepanov V. I, Dr.Sci., Professor (Russian Economic Academe of G.V. Plekhanov); Cheботаev A.A., Dr.Sci., Professor (Centre Problem of Transport); Chochua M.P., Ph.D. (“Mosavtotrans”); Shefter J.I., Dr.Sci., Professor (NIIAT)

## СОДЕРЖАНИЕ

- 1. Андрианов Ю.В.**  
Мониторинг технического уровня, безопасности и других потребительских свойств автотранспортных средств в условиях реальной эксплуатации
- 2. Донченко В.В., Кунин Ю.И., Казьмин Д.М.**  
Транспортные проблемы городов и механизмы их решения
- 3. Ибраев К.А., Енин Д.В.**  
Стандарты транспортного обслуживания в системе формирования и обеспечения качества перевозок пассажиров в городах
- 4. Комаров В.В., Гараган С.А.**  
Методологические основы формирования рационального облика телематических и интеллектуальных транспортных систем
- 5. Матанцева О.Ю.**  
Использование математического моделирования для расчета уровня рентабельности, обеспечивающего экономическую устойчивость автотранспортной организации
- 6. Матанцева О.Ю., Трякин К.В.**  
Повышение результативности нормативных актов в сфере обеспечения безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом
- 7. Спирин И.В.**  
Развитие теоретических основ стоимостной оценки пассажиро-часа
- 8. Титов И.В.**  
Анализ существующих экономических методов управления модернизацией и обновлением парка пассажирского транспорта общего пользования
- 9. Титов И.В.**  
Методические основы экономического механизма формирования финансовых источников инвестиций для обновления транспортных средств
- 10. Туринова Т.И.**  
Оценка эффективности обязательного социального страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний как инструмента управления профессиональными рисками работников автомобильного транспорта
- 11. Чебышев А.Е., Титов А.Е.**  
Разработка концепции государственной системы допуска водителей транспортных средств к профессиональной деятельности

## **Стандарты транспортного обслуживания в системе формирования и обеспечения качества перевозок пассажиров в городах**

**К.А. Ибраев**, канд. техн. наук, ст. научный сотрудник,  
**Д.В. Елици**, канд. техн. наук, ст. научный сотрудник

Опыт передовых зарубежных стран и отечественный опыт показывают, что формирование требований к услугам и их обеспечению основывается, как правило, на стандартизации.

В настоящее время имеется опыт разработки и применения стандартов транспортного обслуживания в отдельных регионах России. В тоже время, анализ показывает, что применение стандартов в системах транспортного обслуживания населения городов России, во-первых, недостаточно и далеко не в полной мере задействует все возможности механизмов стандартизации, во-вторых, имеют место различные подходы и принципы к их разработке, построению и применению.

В правовом аспекте проблему разработки и применения стандартов транспортного обслуживания необходимо рассматривать в двух направлениях.

Во-первых, с точки зрения подходов к статусу, структуре, способу изложения и содержанию стандартов транспортного обслуживания. Решение данного вопроса в существенной мере определяется требованиями федерального законодательства в сфере стандартизации.

Во-вторых, с точки зрения применения стандартов транспортного обслуживания в системе нормативно-правового регулирования качества транспортного обслуживания в части выполнения обязательств органов городского самоуправления по организации транспортного обслуживания населения в соответствии Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» от 06.10.2003 № 131-ФЗ.

Нормативно-правовую основу формирования системы стандартизации в сфере транспортного обслуживания населения на федеральном уровне образуют федеральные законы «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ, «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов российской федерации» от 06.10.1999 № 184-ФЗ, государственные стандарты Российской Федерации (ГОСТ Р), международные стандарты, применяемые в соответствии с правовыми нормами.

Федеральный закон «О техническом регулировании», являясь основным законодательным актом Российской Федерации в области стандартизации, определяет цели, задачи, принципы и основные правила стандартизации.

Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» установил в статье 26.3, что к полномочиям органов государственной власти субъекта Российской Федерации по предметам совместного ведения, осуществляемым данными органами самостоятельно за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации (за исключением субвенций из федерального бюджета), относится решение вопросов «...организации транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, водным, воздушным транспортом (пригородное и межмуниципальное сообщение)».

Важным положением российской системы стандартизации является то, что стандарт любого уровня является добровольным для применения. Однако обязательность соблюдения стандартов наступает при прямом указании на их применение в действующем законодательстве, договорах, контрактах, правомерно принятых нормативных документах органов исполнительной власти или предприятий любых форм собственности.

В этом плане, имеющееся в последние годы снижение интереса к разработке и применению стандартов в различных сферах экономики, в том числе в сфере транспортного обслуживания населения, представляется необоснованным. Суть проблемы заключается не в стандартах как таковых, а в создании эффективных механизмов их применения.

Принципиально важным обстоятельством в решении данного вопроса является определение места стандартов транспортного обслуживания в системе правового регулирования качества транспортного обслуживания населения городов. Здесь необходимо отметить, что по сложившейся практике, диктуемой российским законодательством, система правового регулирования качества транспортного обслуживания в различных городах в общем виде формируется, как правило, по схеме: «Закон о транспортном обслуживании населения субъекта РФ – Правила транспортного обслуживания населения города – система договорных отношений с перевозчиками». Названия указанных нормативных актов могут видоизменяться, суть остается прежней:

во-первых, в них нет упоминания о стандартах транспортного обслуживания;

во-вторых, как показано ниже, в системах правового регулирования качества транспортного обслуживания имеется существенный пробел в процедурах формирования, установления и обеспечения требований к качеству транспортного обслуживания.

По этой причине в ряде городов России в последнее время предпринимаются меры по разработке и внедрению стандартов транспортного обслуживания населения. При этом круг вопросов, связанных с определением места стандартов транспортного обслуживания, их разработкой и внедрением в системах регулирования качества транспортного обслуживания применительно к различным городам, как правило, одинаков.

Одним из примеров применения стандартизации в сфере транспортного обслуживания населения является опыт г. Красноярска. ОАО «НИИАТ» в рамках договора с администрацией города выступило разработчиком стандарта качества транспортного обслуживания населения г. Красноярска (далее - Стандарт).

Анализ механизма нормативно-правового регулирования в действующей системе транспортного обслуживания населения г. Красноярска показывает, что в нем процедуры стандартизации в части установления и предъявления требований к оказанию транспортных услуг отсутствуют. В результате имеющиеся нормы и положения транспортного законодательства города, регламентирующие процедуры установления уровня качества транспортных услуг, носят неполный, фрагментарный характер и не позволяют, во-первых, в должной мере обеспечить принцип «управляемости» качеством транспортных услуг, во-вторых, установить четкие критерии качества, относительно которых строится вся система договорных отношений при транспортном обслуживании населения.

Так, основополагающий законодательный акт в сфере транспортного обслуживания населения города – Закон Красноярского края «О транспортном обслуживании населения в Красноярском крае» среди основных принципов установил «...гарантированность предоставления услуг пассажирского транспорта; безопасность при выполнении пассажирских перевозок; доступность транспортных услуг для населения; качество транспортного обслуживания населения».

Этот же закон возлагает на уполномоченные органы в лице соответствующих органов исполнительной власти права и обязанности по осуществлению мероприятий, связанных с формированием и обеспечением качества транспортных услуг (с учетом потребности населения в перевозках, возможности обеспечения безопасных условий перевозки), а именно:

определение порядка проведения конкурсов на право заключения договоров на выполнение регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом;

разработка и утверждение типовой формы договора на выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом;

осуществление контроля за соблюдением условий договоров на выполнение пассажирских перевозок;

установление требований по количеству, категории, классу и вместимости транспортных средств на каждом маршруте регулярных перевозок исходя из пассажиропотока, пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры, производительности использования подвижного состава и с учетом соблюдения экологических норм.

В тоже время, закон не дает прямых указаний по формированию и обеспечению требований к качеству транспортного обслуживания именно в части параметров, непосредственно регламентируемых уполномоченными органами, таких как, интервалы движения, количество транспортных средств, время на поездку и прочее. Напротив, упор делается на контроль за качеством привлекаемых средств производства и персонала (проведение технического обслуживания и ремонта транспортных средств, проведение предрейсовых осмотров водителей и проч.), то есть тех требований, которые установлены иными нормативными документами, как правило, федерального уровня, и имеющими собственные процедуры контроля (надзора).

В развитие вышеуказанного закона Красноярским городским Советом утверждены Правила организации транспортного обслуживания населения в городе Красноярске (решение Красноярского городского Совета от 25.05.2006 № 10-196).

Правила устанавливают права и обязанности уполномоченного органа в лице администрации города Красноярска по организации транспортного обслуживания населения и созданию условий для предоставления транспортных услуг населению, а также устанавливают требования к перевозчикам по выполнению пассажирских перевозок. При этом уполномоченный орган в части вопросов, непосредственно связанных с установлением уровня качества транспортного обслуживания, при выполнении ограничений установленных федеральным законодательством выполняет следующие функции:

- определяет потребность населения города в услугах пассажирского транспорта;

- разрабатывает и утверждает планы перевозок пассажиров;

- устанавливает требования по количеству, категории, классу и вместимости транспортных средств на каждом маршруте исходя из пассажиропотока, пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры и производительности использования подвижного состава;

- утверждает разработанные перевозчиками расписания движения транспортных средств по маршрутам;

- организует обустройство и содержание линейных сооружений на маршрутах;

- контролирует регулярность движения транспортных средств.

Решение вышеуказанного круга вопросов обеспечивается через систему договорных отношений уполномоченного органа с перевозчиками посредством заключения договоров об организации пассажирских перевозок (с проведением конкурсов, без проведения конкурсов, на условиях временной работы).

В соответствии с Правилами перевозчики обязаны обеспечивать безопасную и качественную перевозку пассажиров в соответствии с нормативными требованиями правовых актов Российской Федерации, Красноярского края и г. Красноярска, условиями заключенных договоров, контрактов, соглашений.

Поскольку в соответствии с российским законодательством вопросы организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом относятся к полномочиям субъекта Российской Федерации, то соблюдение перевозчиком всех требований федерального уровня не гарантирует населению получение транспортных услуг должного качества. В тоже время анализ показывает, что система нормативных требований правовых актов Красноярского края и г. Красноярска не содержит норм и положений, устанавливающих критерии и процедуры формирования уровня качества транспортного обслуживания населения, его декларирования и обеспечения.

Анализ показал, что нормы и требования вышеуказанных Правил, регламентирующие процедуры установления уровня качества транспортных услуг населению, недостаточны и требуют дальнейшего совершенствования нормативного обеспечения в данной

сфере, поскольку не позволяют: во-первых, в должной мере обеспечить принцип «управляемости» качеством транспортных услуг, во-вторых, установить четкие критерии качества, относительно которых строится вся система договорных отношений при транспортном обслуживании населения.

В результате параметры и показатели транспортного обслуживания населения, закладываемые в условия договоров организации пассажирских перевозок («уполномоченный орган - перевозчик») и договоров перевозки («перевозчик - пассажир»), формируются в условиях отсутствия нормативно закрепленных критериев и показателей уровня качества, а также формализованных, документально закрепленных процедур их достижения.

В создавшихся условиях представилось целесообразным принять решением Красноярского городского совета нормативный акт, предусматривающий введение в систему правового регулирования качества транспортного обслуживания города Красноярска специального стандарта транспортного обслуживания (далее - Стандарт).

Стандарт устанавливает номенклатуру показателей качества транспортного обслуживания населения г. Красноярска, методы их определения, планирования и нормирования, а также порядок оценки соответствия фактических показателей качества их базовым значениям.

Нормы и требования к показателям качества, разработанные на основе Стандарта, а также процедуры их формирования и оценки после соответствующего утверждения Стандарта планируется применять уполномоченным органом в сфере транспортного обслуживания в лице администрации г. Красноярска путем их установления в нормативной документации, регламентирующей процедуры организации оказания услуг пассажирским транспортом общего пользования, контроля и надзора, в том числе в договорах, устанавливающих взаимоотношения перевозчиков с органами исполнительной власти и пассажирами.

Содержанием транспортного обслуживания является оказание услуг, поэтому в части построения и структуры к стандарту транспортного обслуживания применимы требования ГОСТ 1.5-2001 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Общие требования к построению, изложению, оформлению, содержанию и обозначению», в части регламентации процедур в сфере стандартизации услуг.

В соответствии с рекомендациями ГОСТ 1.5-2001 применительно к услугам могут разрабатываться стандарты следующих видов:

- основополагающие стандарты на услуги;
- стандарты на номенклатуру качества и безопасности услуг;
- стандарты общих требований;
- стандарты, устанавливающие требования к обслуживающему персоналу;
- стандарты на методы контроля (оценки) качества и безопасности услуг.

ГОСТ 1.5-2001 содержит требования к содержанию каждого из указанных видов стандартов. При этом весьма важными являются положения ГОСТ, допускающие модульный принцип построения структуры и содержания стандартов, то есть один стандарт, так называемого смешанного вида, может содержать при определенных условиях (например, при отсутствии стандарта) содержание иных видов стандартов.

Поскольку в настоящее время в системе правового регулирования транспортного обслуживания города Красноярска стандартизация транспортных услуг не получила должного развития, то на начальном этапе введения стандартизации с учетом уровня планирования и управления качеством транспортного обслуживания представилось целесообразным разработать и ввести единый стандарт транспортного обслуживания в статусе основополагающего стандарта, включающего элементы содержания всех указанных выше видов стандартов.

Таким образом, с учетом рекомендаций ГОСТ 1.5-2001, а также ограничений по уровню планирования и управления качеством транспортного обслуживания со стороны



администрации города Красноярска, осуществляющего функции уполномоченного органа, в стандарте транспортного обслуживания города Красноярск необходимо установить:

- основные положения по стандартизации транспортных услуг;
- термины и их определения;
- классификацию услуг;
- номенклатуру показателей качества услуг;
- основные положения по выбору показателей качества транспортных услуг и общие требования, которым должны отвечать эти показатели;
- указания по порядку использования данных показателей для установления на их основе требований (норм) к конкретным характеристикам услуг;
- методы контроля (оценки) качества и определения показателей (органолептический, аналитический, инструментальный, экспертный, социологический).

На основе вышеуказанных требований разработан стандарт качества транспортного обслуживания населения города Красноярск, основные положения которого изложены ниже.

Целью разработки и внедрения Стандарта явилось создание в системе транспортного обслуживания населения условий, позволяющих на основе применения процедур стандартизации систематически и планомерно повышать качество перевозок пассажирским транспортом общего пользования в соответствии с потребностями населения.

Стандарт устанавливает номенклатуру показателей качества транспортного обслуживания населения г. Красноярска, методы их определения, планирования и нормирования, а также порядок оценки соответствия фактических показателей качества их базовым значениям.

Нормы и требования к показателям качества, разработанные на основе Стандарта, применяются и устанавливаются в нормативной документации, регламентирующей процедуры организации оказания отдельных услуг пассажирским транспортом общего пользования, контроля и надзора, в т.ч. в контрактах (договорах), устанавливающих взаимоотношения исполнителей услуг с органами исполнительной власти и потребителями услуг (рис. 1).

Стандарт распространяется на услуги наземного пассажирского транспорта общего пользования (автобус, троллейбус и трамвай).

Применение Стандарта основано на установлении плановых и базовых значений показателей качества транспортного обслуживания населения и последующем их сопоставлении с фактическими значениями для принятия соответствующих решений по обеспечению должного уровня качества транспортного обслуживания населения в городе Красноярске.

Установление плановых значений показателей качества осуществляется на основе анализа возможности достижения их перспективных нормативных значений, определяемых расчетно-аналитическими методами при ограничениях, заданных нормативными правовыми документами по номенклатуре показателей, установленных Стандартом (рис. 2).

В Стандарте система показателей, связанных с установлением качества транспортного обслуживания населения разделена на три группы:

- первая группа – показатели, определяющие исходные данные для расчета показателей транспортного обслуживания населения;
- вторая группа – показатели, определяющие требования потребителей услуг (населения) к качеству их транспортного обслуживания;
- третья группа – показатели, определяющие технологические и ресурсные ограничения.



Рис.1. Стандарт транспортного обслуживания в системе договорных отношений транспортного обслуживания населения города

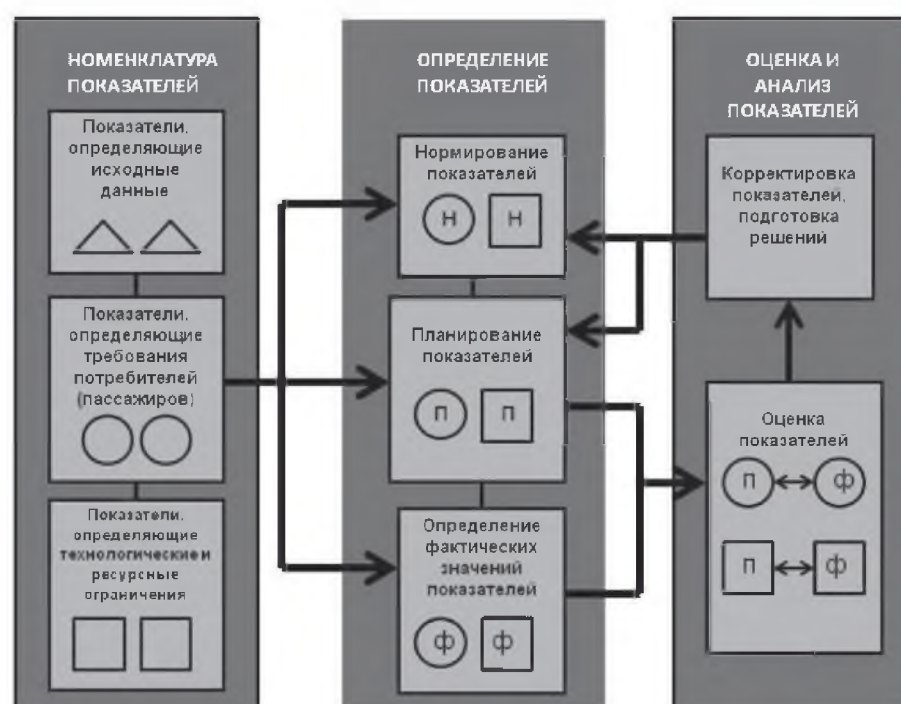


Рис. 2. Последовательность применения показателей качества транспортного обслуживания, установленная Стандартом

В первую группу показателей включено 8 показателей, связанных с архитектурно-геометрическими параметрами города (площадь застроек, протяженность маршрутов), транспортной инфраструктурой (число остановочных пунктов), численностью населения.

Требования потребителей услуг (пассажиров) к качеству транспортного обслуживания (вторая группа показателей) выражаются 20 показателями и разделены по следующим направлениям:

доступность транспортной системы (6 показателей):

уровень организации работы пассажирского транспорта общего пользования на маршруте (6 показателей);

затраты времени на передвижение (5 показателей);

комфортбельность поездки (3 показателя).

В третью группу показателей, определяющих технологические и ресурсные ограничения, включено 5 показателей. Данная группа показателей устанавливает нормообразующие зависимости между предполагаемыми возможными значениями показателей, определяющих требования потребителей, и необходимостью их обеспечения должными ресурсами (транспортными средствами).

Особенность установленных Стандартом групп показателей состоит в том, что они по своему физическому и техническому содержанию взаимоувязаны, что закреплено в приведенных в таблицах расчетных формулах и рекомендациях по определению исходных данных и источников информации. Такой подход позволяет при последующем применении показателей на стадиях нормирования, планирования и оценки уровня качества транспортного обслуживания рассматривать их в единой взаимоувязанной совокупности и тем самым исключить случаи необоснованного установления разрозненных значений показателей (рисунок 3).



Рис.3. Номенклатура показателей качества транспортного обслуживания населения, установленная Стандартом

В Стандарте по номенклатуре принятых показателей приведены их нормативные значения, а также оценочные диапазоны изменения, определенные на основе результатов проведенного ОАО «НИИАТ» обследования пассажирских потоков и применения расчетно-аналитических методов.

Стандартом установлено, что нормативные значения показателей являются основой для планирования показателей качества транспортного обслуживания населения на плановый период, включаемые затем в планы перевозок и в условия договоров организа-

ции перевозок. Значения плановых показателей устанавливаются на основе анализа возможности достижения их нормативных, перспективных значений и результатов сопоставления фактически достигнутого уровня показателей с их базовыми значениями с учетом имеющихся технологических и ресурсных ограничений.

Оценка качества транспортного обслуживания осуществляется на основе применения дифференциальных и комплексных методов оценки качества путем расчета соответствующих коэффициентов оценки качества. Коэффициент оценки качества путем сопоставления фактического значения показателя с его базовым значением обеспечивает возможность оценки качества транспортного обслуживания по рассматриваемой характеристике по 4-х бальной системе: «отлично», «хорошо», «удовлетворительно», «неудовлетворительно».

В Стандарте установлен порядок проведения работ по определению и оценке показателей качества транспортного обслуживания населения, ориентированный на применение должностными лицами уполномоченного органа (администрации города Красноярск) с привлечением компетентных специалистов и заинтересованных организаций.

Последовательность работ по внедрению и применению стандарта транспортного обслуживания населения города включает следующие этапы:

1-й этап. Утверждение Стандарта законодательным органом города (городским Советом);

2-й этап. Применение Стандарта при организации транспортного обслуживания населения города уполномоченным органом – администрацией города.

3-й этап. Организация контроля за соблюдением требований и процедур, установленных Стандартом.

Утверждение Стандарта городским Советом осуществляется в соответствии с процедурами, установленными соответствующими регламентами. В общем случае, рассмотрение данного вопроса должно быть включено в План правотворческой деятельности городского Совета депутатов.

Применение Стандарта при организации транспортного обслуживания населения города уполномоченным органом – администрацией города основано на установлении плановых значений показателей качества транспортного обслуживания населения и последующем их сопоставлении с базовыми значениями для принятия соответствующих решений о качестве транспортного обслуживания населения города.

Определение и оценка показателей качества транспортного обслуживания осуществляется на стадиях:

оценки соответствия конкретных маршрутов заданному уровню качества (далее - текущая оценка);

определения стабильности и уровня качества транспортного обслуживания на уровне маршрутной сети города (далее – периодическая (плановая) оценка).

За значения базовых показателей качества транспортного обслуживания принимаются:

при текущей оценке – плановые показатели качества транспортного обслуживания, закрепленные в плане перевозок города применительно к конкретным маршрутам (в соответствии с реестром маршрутов) и договорах организации перевозок уполномоченного органа с перевозчиками;

при периодической (плановой) оценке:

а) плановые показатели качества транспортного обслуживания, закрепленные в плане перевозок города;

б) фактические показатели качества транспортного обслуживания предыдущего планового периода;

в) нормативные значения показателей качества транспортного обслуживания, установленные Стандартом.

Текущая оценка уровня качества транспортного обслуживания проводится головным подразделением уполномоченного органа, ответственным за организацию транспортного обслуживания населения с привлечением других подразделений.

Периодическая (плановая) оценка качества транспортного обслуживания осуществляется специально создаваемой рабочей группой, формируемой из числа должностных лиц уполномоченного органа в сфере транспортного обслуживания населения. К работе рабочей группы могут привлекаться высококвалифицированные специалисты в области транспортного обслуживания – представители научно-исследовательских и проектных организаций, транспортных предприятий, общественных организаций.

Рабочая группа работает по программе, утвержденной уполномоченным органом. Порядок принятия решений и оформления актов рабочей группы устанавливается уполномоченным органом.

Проведение работ рабочей группы по определению и оценке показателей качества транспортного обслуживания включает два этапа.

Первый этап - оценка достигнутого уровня качества транспортного обслуживания за предыдущий плановый период включает:

- а) определение фактических значений показателей транспортного обслуживания за предыдущий плановый период;
- б) расчет дифференциальных и комплексных оценочных показателей качества транспортного обслуживания населения;
- в) оценка и анализ полученных значений дифференциальных и комплексных оценочных показателей качества транспортного обслуживания и принятие решения об уровне достигнутого уровня качества транспортного обслуживания за предыдущий плановый период.

На данном этапе на основе полученных результатов устанавливаются причины выявленных несоответствий между фактическими и плановыми значениями показателей, связанные с существенными изменениями в течение планового периода показателей, определяющих исходные данные и показателей, определяющих технологические и ресурсные ограничения.

При неудовлетворительном уровне качества по отдельным показателям или группе показателей и отсутствии при этом существенных изменений в течение планового периода показателей, определяющих исходные данные и показателей, определяющих технологические и ресурсные ограничения рабочей группой могут быть подготовлены предложения по корректировке, проводимых уполномоченным органом мероприятий по организации транспортного обслуживания населения, либо о необходимости внепланового пересмотра нормативных значений показателей, установленных Стандартом.

Второй этап – подготовка предложений по установлению плановых значений показателей на последующий плановый период включает:

- а) установление значений показателей, определяющих исходные данные для расчета показателей качества транспортного обслуживания;
- б) определение возможных плановых значений показателей путем расчетов на основе полученных исходных данных и показателей, определяющих технологические и ресурсные ограничения, а также нормативных значений показателей.
- в) установление плановых значений показателей путем корректировки результатов, полученных в соответствии с подпунктом б) и результатов оценки достигнутого уровня качества транспортного обслуживания за предыдущий плановый период.

Результаты оценки показателей качества транспортного обслуживания оформляются актами, к которым прикладываются протоколы: обследований, расчета показателей, принятия решений, получения исходных данных.

Акт оценки показателей транспортного обслуживания утверждается уполномоченным органом и является основанием для последующего формирования (корректировки)

плана перевозок города и учета показателей транспортного обслуживания в системе договорных отношений между уполномоченным органом, перевозчиками и пассажирами.

Организация контроля за соблюдением требований и процедур, установленных Стандартом, должна предусматривать проведение внутреннего и внешнего контроля.

При рассмотрении данного вопроса необходимо иметь в виду, что применение Стандарта охватывает несколько уровней взаимодействия (уполномоченный орган – перевозчик - пассажир), на которых используются параметры и показатели, разрабатываемые на основе Стандарта. На каждом из этих уровней применяются самостоятельные, отдельные процедуры контроля, не связанные напрямую с положениями Стандарта. Регламенты проведения этих процедур, включая применение санкций, могут вытекать из необходимости обеспечения требований иных нормативных документов.

Внутренний контроль за соблюдением требований и процедур, установленных Стандартом проводится в плановом и внеплановом порядке руководством администрации города (уполномоченным органом) за подразделениями непосредственно отвечающими за организацию транспортного обслуживания, а также за специально создаваемыми рабочими группами по оценке достигнутого уровня качества транспортного обслуживания. В свою очередь, указанные подразделения в рамках своих полномочий обеспечивают контроль за соблюдением параметров и требований Стандарта, включенных в установленном порядке в обязательства перевозчиков (в том числе в договоры организации перевозок).

Внешний контроль за соблюдением требований и процедур, установленных Стандартом, проводится в плановом и внеплановом порядке городским Советом за администрацией города.

Обязанности по применению Стандарта включаются в должностные инструкции работников соответствующих подразделений, содержание процедур внутреннего и внешнего контроля устанавливаются специальными типовыми программами, утверждаемыми в установленном порядке, результаты контроля оформляются актами.

Принятие Стандарта позволит обеспечить надлежащее исполнение администрацией города возложенных на нее функций уполномоченного органа по организации транспортного обслуживания, а также будет способствовать систематическому и планомерному повышению качества перевозок пассажирским транспортом общего пользования в соответствии с потребностями населения.

В процессе разработки Стандарта выявился ряд проблемных вопросов, к основным из которых следует отнести:

разработанный стандарт по глубине, степени охвата и детализации объектов стандартизации относится к так называемым основополагающим стандартам. Полноценное решение проблемы стандартизации в сфере транспортного обслуживания населения города объективно предполагает создание системы стандартов транспортного обслуживания населения города, иерархически соподчиненных между собой и направленных на достижение единой цели – качество перевозок. Дальнейшее совершенствование стандартизации качества транспортного обслуживания населения должно идти именно в этом направлении. При этом возникает ряд правовых, организационных и методических вопросов, в первую очередь, связанных с определением состава, структуры, содержания и места каждой из групп стандартов в общей системе обеспечения качества перевозок пассажиров;

нормативными правовыми актами федерального уровня принимаются нормы обязательные для исполнения органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и субъектами автотранспортной деятельности. При этом специфика написания этих документов такова, что в них не могут быть прописаны конкретные способы их реализации, поскольку привязка к конкретным условиям их применения обуславливает с одной стороны - большую вариантность решения вопросов, с другой – вытекающую из этого добровольность выбора варианта решения тем субъектом на кого направлена эта норма.

Несмотря на внешнюю логичность и стройность такого положения дел, опыт показывает, что существует насущная потребность в едином толковании, трактовке, методах и

способах обеспечения применения этих нормативных правовых документов при создании стандартов транспортного обслуживания на уровне субъектов Российской Федерации.

Удовлетворение этой потребности возможно только путем должного нормативного, методического и инструктивного обеспечения на более высоком уровне, что связано, в первую очередь, с созданием в рамках единой (двухступенчатой) системы стандартизации транспортного обслуживания.

#### Литература

1. ГОСТ 1.5-2001 Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Общие требования к построению, изложению, оформлению, содержанию и обозначению.
2. ГОСТ Р 50646-94 Услуги населению. Термины и определения.
3. ГОСТ Р 51004-96 Услуги транспортные. Пассажиры. Номенклатура показателей качества.
4. ГОСТ Р 51825-2001 Услуги на автомобильном транспорте. Перевозка пассажиров. Общие требования.
5. ГОСТ Р 52113-2003 Услуги населению. Номенклатура показателей качества.
6. Мун Э.Е. Руководство по нормированию подвижности пассажиров городского транспорта: Методическое пособие для работников организаций транспорта и органов государственной статистики / Э.Е. Мун, Е.С. Москвичев, И.В. Спирин, А.С. Файзулин. – М.: ИКФ «Каталог», 2005. – 128 с.
7. Спирин И.В. Перевозки пассажиров городским транспортом: Справочное пособие. Изд. 2-е. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2006. – 413 с.
8. Правила организации пассажирских перевозок на автомобильном транспорте. – М., 1983. – 512 с. – утв. приказом Минавтотранса РСФСР от 31.12.1981 № 200.