



В. В. Донченко,
научный руководитель
ОАО «НИИАТ»,
ст. научный сотрудник,
кандидат технич. наук

К. А. Ибраев,
ст. научный сотрудник
ОАО «НИИАТ»,
кандидат технич. наук

Д. В. Енин,
доцент кафедры логистики
Московского автомобильно-
дорожного государственного
технического университета (МАДИ),
кандидат технич. наук

О. В. Евсеев,
профессор ФГУП «Научный центр
по комплексным транспортным
проблемам Минтранса России»
(ФГУП НЦКТП),
доктор технич. наук

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К РАЗРАБОТКЕ И ПРИМЕНЕНИЮ СТАНДАРТОВ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

Представлен анализ проблемы формирования и обеспечения качества транспортного обслуживания населения с применением процедур стандартизации, по результатам которого определено место стандартов транспортного обслуживания в системе правового регулирования качества транспортного обслуживания населения субъектов Российской Федерации. Сформулированы требования к построению и структуре стандартов транспортного обслуживания населения, даны методология разработки, общая характеристика и описание разработанных стандартов транспортного обслуживания населения, а также последовательность работ по внедрению и применению стандартов транспортного обслуживания населения.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, транспортное обслуживание, стандарт транспортного обслуживания населения.

The article analyses the problems of assessment and ensuring of public transport services quality, defines the place of standards of transport services in the system of legal regulation of urban transport service quality. On an example of the city formulated requirements to the construction and structure of the transport service standard there are presented the General characteristics and the description of the developed standard of transport service of population, and also the sequence of works on introduction of this standard.

Keywords: automobile transport, transport services, standard of transport service of the population.

Значительная роль сферы услуг в современном мире находит адекватное отражение в методах государственного регулирования данного вида деятельности. Подтверждением этому может являться опыт ряда зарубежных стран, строящих свою государственную техническую политику на процедурах формирования специальных требований к услугам и их исполнителям, а также на использовании различных механизмов их контроля и оценки соответствия установленным требованиям.

Формирование требований к услугам в целом и их обеспечению основывается, как правило,

на процедурах стандартизации. Однако в настоящее время применение стандартов в системах транспортного обслуживания населения России недостаточно и далеко не в полной мере задействует все возможности механизмов стандартизации.

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 и места



стандартов транспортного обслуживания в системе нормативно-правового регулирования качества транспортного обслуживания на различных уровнях управления.

Первое направление решения вопроса стандартизации в сфере транспортного обслуживания связано с рассмотрением федеральных законов «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ и «О стандартизации в Российской Федерации» от 29.07.2015 № 162-ФЗ. Вышеуказанные федеральные законы, являясь основными законодательными документами Российской Федерации в области стандартизации, определяют ее цели, задачи, принципы, основные элементы и т. п.

Правовое регулирование отношений в сфере стандартизации осуществляется Федеральным законом РФ от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации», другими федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Закон № 162-ФЗ устанавливает правовые основы стандартизации в России, в том числе функционирования национальной системы стандартизации, и направлен на обеспечение проведения единой государственной политики в сфере стандартизации. Указанный федеральный закон регулирует отношения в сфере стандартизации, включая отношения, возникающие при разработке (ведении), утверждении, изменении (актуализации), отмене, опубликовании и применении следующих документов по стандартизации (статья 14 закона):

- 1) документы национальной системы стандартизации;
- 2) общероссийские классификаторы;
- 3) стандарты организаций, в том числе технические условия;
- 4) своды правил.

Одним из основных документов по стандартизации является национальный стандарт, а объектами стандартизации определены продукция, работы, услуги, процессы, системы менеджмента, терминология, условные обозначения, исследования (испытания), измерения (включая отбор образцов) и методы испытаний, маркировка, процедуры оценки соответствия и иные объекты.

Применение документов по стандартизации для целей технического регулирования устанавливается в соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании», который является основным законодательным документом Российской Федерации в области технического регулирования, определяет его цели, задачи, принципы, основные элементы и т. п.

В Федеральном законе «О техническом регулировании» стандарты применяются в рамках двухуровневой схемы, при которой на первом уровне разрабатываются и утверждаются на законодательном уровне технические регламенты, устанавливающие обязательные требования исключительно применительно к продукции и связанным с нею процессам, а на втором уровне национальные стандарты для применения на добровольной основе либо в целях подтверждения требований технических регламентов, либо безотносительно к техническим регламентам для применения в сферах,

отношения в которых не регулируются законодательством о техническом регулировании. Последнее касается в основном объектов технического регулирования, не относящихся к продукции, в том числе к выполнению работ и оказанию услуг.

В результате в законодательстве о техническом регулировании вопросы применения стандартов на услуги, в том числе на автотранспортные услуги, носят безадресный виртуальный характер, не имеющий направленности на сферу обязательных требований в виде регламентов (в широком понимании этого международного термина как нормативного документа, устанавливающего обязательные нормы). Как следствие, в сфере стандартизации услуг в Российской Федерации, в том числе транспортных услуг, включая услуги на автомобильном транспорте, за последнее десятилетие имеют место очевидные стагнационные процессы.

Данный вывод содержит также в «Концепции развития национальной системы стандартизации Российской Федерации на период до 2020 года» (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2012 г. № 1762-р). В частности, в указанной концепции констатируется, что «...существующие проблемы в национальной системе стандартизации в значительной степени обусловлены тем, что в Федеральном законе «О техническом регулировании» стандартизация в основном рассматривается как инструмент обеспечения выполнения требований технических регламентов. Между тем стандартизация должна рассматриваться как инструмент повышения качества жизни граждан и конкурентоспособности продукции (работ, услуг). Кроме того, данный закон не регулирует отношения в области охраны труда, в социальной сфере, в области систем менеджмента, оказания услуг и других областях, применительно к которым разрабатываются национальные стандарты».

Из изложенного следует, что в настоящее время применение положений рассмотренных выше законов к сфере транспортного обслуживания населения малоэффективно и проблематично.

Наиболее приемлемым решением в сложившихся условиях является разработка и введение на законодательном уровне принципиально новой категории стандартов, а именно стандартов транспортного обслуживания (рис.).

Данное положение закреплено в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года», которая предусматривает в качестве одного из приоритетных направлений развития транспорта разработку и реализацию социальных транспортных стандартов, направленных на повышение качества транспортного обслуживания населения, повышение безопасности перевозок и снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду (уменьшение выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов) при осуществлении регулярных перевозок транспортом общего пользования.

Пунктом 63 «Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации

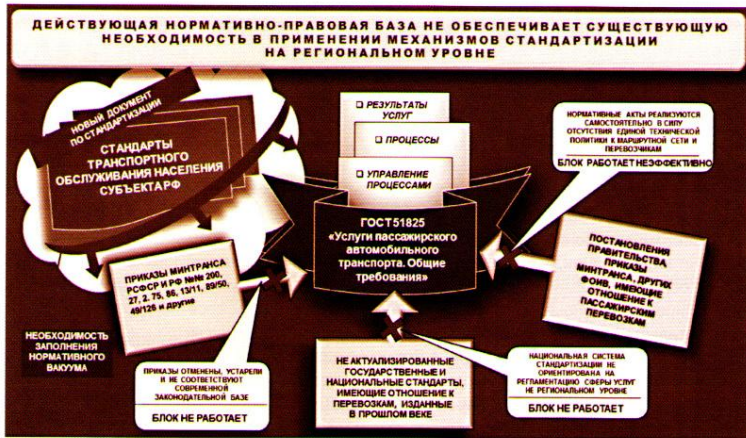


Рис. Место стандартов транспортного обслуживания населения в системе нормативного правового регулирования

на среднесрочный период (2014–2018 годы) в 2015–2016 гг.» предусмотрены «разработка и принятие на федеральном уровне социальных автотранспортных стандартов, устанавливающих показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом в городском, пригородном, междугородном и международном сообщении, включая маломобильных граждан». В 2016–2018 гг. пунктом 52 «Плана мероприятий по реализации транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014–2018 годы)» предусмотрены «разработка и введение в действие системы минимальных социальных транспортных стандартов для населения». Для выполнения этих пунктов плана должны быть проведены научно-исследовательские работы, разработаны государственные автотранспортные стандарты, принято постановление Правительства Российской Федерации о системе минимальных социальных транспортных стандартов для населения.

Успешная реализация указанных задач во многом определяется наличием четкой и понятной методологии разработки и применения стандартов транспортного обслуживания населения.

Состояние и уровень автомобилизации, безопасности и организации дорожного движения во многом определяются соотношением использования личного и общественного транспорта.

Установление рационального баланса в данном вопросе связано с управлением транспортным спросом за счет приоритетного развития транспорта общего пользования, обеспечения его конкурентности с личным автотранспортом, что закреплено в стратегических документах развития транспорта России. Именно в этих целях необходима разработка системы оценки качества услуг общественного пассажирского транспорта, их стандартизации.

Анализ показывает, что в настоящее время в системе нормативного правового регулирования управлением автомобильным транспортом общего пользования

нет механизмов применения технических индикаторов, позволяющих осуществлять целенаправленную разработку нормативно-технических документов и оценивать эффективность их применения в процедурах управления.

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 всей системы транспортного обслуживания, а также формализованных, документально закрепленных процедур их достижения и контроля.

По этой причине базовым звеном модели управления автомобильным пассажирским транспортом должно являться применение стандартов транспортного обслуживания населения, относительно которых должна быть выстроена вся система норм и положений транспортного законодательства, связанных с установлением и регулированием уровня качества транспортных услуг.

Полноценное решение проблемы стандартизации в сфере транспортного обслуживания населения на уровне субъектов Российской Федерации и муниципальных образований объективно предполагает создание системы стандартизации качества транспортных услуг, предусматривающей введение механизмов разработки, принятия и применения в системе транспортного обслуживания населения на различных уровнях управления целостного блока стандартов, иерархически соподчиненных между собой и направленных на достижение единой цели – качества и безопасности перевозок.

Сложность создания подобной системы стандартизации обусловлена наличием серьезного принципиального недостатка, присущего традиционно сложившимся подходам к разработке и применению стандартов в рамках имеющегося законодательства, в особенности применительно к регулируемым перевозкам пассажиров.

Суть проблемы заключается в том, что разработанные ранее в 1990–2000 гг. отраслевые и федеральные стандарты в сфере оказания транспортных услуг не были в полной мере адаптированы к специфике управления транспортом общего пользования, а с переходом на рыночные механизмы вовсе оказались не востребовавшими без должного законодательного обеспечения.

В результате сложилась ситуация, когда целый блок характеристик, параметров и показателей, закрепляемых в стандартах (включая нормативно-технические документы) и связанных с маркетингом и изучением рынка, установлением уровня качества и безопасности транспортных услуг, проектированием технологических процессов оказания услуг по перевозке, выходил за рамки компетенции конкретного перевозчика, так как при сложившейся системе организации перевозок он является лишь отдельным звеном в общей системе транспортного обслуживания, и единичные параметры и показатели транспортного обслуживания поступают к нему в виде договорных обязательств.

Если обратиться к классической «петле качества», являющейся основой модели качества стандартов серии ИСО 9000, получалось, что в результате вывода из состава требований к качеству транспортного обслуживания вышеуказанного блока характеристик, параметров и показателей «петля», отражающая жизненный цикл услуги, оказывалась разорванной, незамкнутой, что в конечном итоге приводило к практической невостребованности стандартов.

Таким образом, концептуальная постановка задачи разработки и применения стандартов транспортного обслуживания в методологическом плане сводится к созданию единой системы качества, включающей помимо традиционно понимаемых исполнителей транспортных услуг также и органы исполнительной власти и предусматривающей управление качеством на всех этапах жизненного цикла услуги по перевозке пассажиров, начиная от изучения пассажиропотоков и прогнозирования спроса на перевозки (маркетинг перевозок) и кончая анализом результатов представленных услуг по данным контроля и надзора (замкнутая «петля качества»).

При этом органы исполнительной власти устанавливают требования к уровню качества транспортного обслуживания, в том числе в виде параметров и показателей всей системы транспортного обслуживания, а предприятия-перевозчики создают у себя условия по соблюдению этих параметров.

Указанная концептуальная схема подтверждается также зарубежным опытом. Так, в соответствии с требованиями пункта 5.2 стандарта EN 13816 Европейского комитета по стандартизации зоны ответственности заказчика перевозок и перевозчика могут быть организационно объединены единой системой качества или же могут быть сформированы независимые службы контроля качества перевозчика и организатора перевозок. Действовать эти субъекты должны в интересах общества, а перевозчик в ЕС является скорее объектом применения стандарта. Пункт 5.1 EN 13816 устанавливает, что настоятельно рекомендуется обязательства сторон по выполнению стандарта закреплять договором,

при этом следует четко выделять зоны ответственности перевозчика и заказчика перевозок.

Таким образом, принципиально важным обстоятельством в решении рассматриваемого вопроса является определение места стандартов транспортного обслуживания в системе правового регулирования качества транспортного обслуживания населения, в первую очередь в городах как наиболее показательных в части качества транспортного обслуживания. 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, в системах правового регулирования качества транспортного обслуживания имеется существенный пробел в процедурах формирования, установления и обеспечения требований к качеству транспортного обслуживания.

Тем не менее в силу объективной востребованности в установлении и контроле уровня качества в ряде городов России в последнее время предпринимаются меры по разработке и внедрению стандартов транспортного обслуживания населения. При этом круг проблемных 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 и сводится к следующему.

Анализ опыта стандартизации услуг пассажирского автомобильного транспорта позволяет сделать вывод о том, что в России исторически развивались две параллельные (в существенной мере конкурирующие) ветви организации работ по стандартизации: одна – основанная на отраслевом подходе с регламентацией требований к параметрам всей транспортной сети с участием в качестве субъектов деятельности органов исполнительной власти, другая – в рамках традиционной схемы, диктуемой федеральным законодательством по стандартизации с предъявлением требований к качеству транспортного обслуживания исключительно на уровне предприятий и организаций. К сожалению, в нынешних условиях при отсутствии должного законодательного, организационного и методического обеспечения в регионах снять указанное противоречие не удастся. В результате процессы разработки и применения стандартов автотранспортных услуг во многом носят фрагментарный, недолговременный характер без органичного включения в систему управления качеством транспортного обслуживания.

Окончание статьи в следующем номере журнала.





В. В. Донченко,
научный руководитель
ОАО «НИИАТ», старший научный
сотрудник, кандидат технич. наук

К. А. Ибраев,
старший научный сотрудник
ОАО «НИИАТ»,
кандидат технич. наук

Д. В. Енин,
доцент кафедры логистики
Московского автомобильно-
дорожного государственного
технического университета (МАДИ),
кандидат технич. наук

О. В. Евсеев,
профессор ФГУП «Научный центр
по комплексным транспортным
проблемам Минтранса России»
(ФГУП НЦКТП),
доктор технич. наук

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К РАЗРАБОТКЕ И ПРИМЕНЕНИЮ СТАНДАРТОВ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

Представлен анализ проблемы формирования и обеспечения качества транспортного обслуживания населения с применением процедур стандартизации, по результатам которого определено место стандартов транспортного обслуживания в системе правового регулирования качества транспортного обслуживания населения субъектов Российской Федерации. Сформулированы требования к построению и структуре стандартов транспортного обслуживания населения, даны методология разработки, общая характеристика и описание разработанных стандартов транспортного обслуживания населения, а также последовательность работ по внедрению и применению стандартов транспортного обслуживания населения.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, транспортное обслуживание, стандарт транспортного обслуживания населения.

The article analyses the problems of assessment and ensuring of public transport services quality, defines the place of standards of transport services in the system of legal regulation of urban transport service quality. On an example of the city formulated requirements to the construction and structure of the transport service standard there are presented the General characteristics and the description of the developed standard of transport service of population, and also the sequence of works on introduction of this standard.

Keywords: automobile transport, transport services, standard of transport service of the population.

Авторы отметили несколько сценариев дальнейших действий по разработке и применению стандартов транспортного обслуживания населения.

Сценарий I. Сохранение прежних тенденций, основанных на инициативных разрозненных разработках в различных субъектах Российской Федерации в виде единичных стандартов, как правило, недолговременного применения в условиях неполной нормативной базы.

Сценарий II. Разработка и внедрение системы стандартов транспортного обслуживания исключительно на специальной создаваемой нормативной базе субъекта Российской Федерации при отсутствии федеральных требований по данному вопросу.

Сценарий III. Разработка и внедрение системы стандартов транспортного обслуживания на базе

гармоничного сочетания федерального и регионального законодательства, охватывающих полный цикл разработки и применения механизма стандартизации в системе транспортного обслуживания населения.



Описание сценария I не представляется необходимым в силу его очевидной бесперспективности.

При реализации сценария II можно выделить три укупных этапа, суть которых сводится к следующему.

1-й этап. Разработка концепции создания и функционирования системы стандартов транспортного обслуживания, внесение изменений и дополнений в нормативные акты субъекта Российской Федерации по применению стандартов, разработка и утверждение основополагающих документов системы, разработка плана по разработке и применению первоочередных стандартов транспортного обслуживания.

2-й этап. Разработка и внедрение первоочередных стандартов транспортного обслуживания, включенных в план по разработке и применению первоочередных стандартов транспортного обслуживания.

3-й этап. Штатное функционирование системы в соответствии с принятыми документами (формирование планов разработки и пересмотра стандартов, ведения реестра, мониторинг).

При реализации сценария III большее значение приобретает содержательная часть мероприятий для различных уровней управления. В этом плане принципиально важно отметить следующее.

На федеральном уровне. Внесение изменений и дополнений в законодательные акты Российской Федерации, устанавливающих единые принципы и подходы к стандартизации качества транспортных услуг населения, включая:

- определение стандартов транспортного обслуживания как самостоятельного вида стандартов, разрабатываемых, утверждаемых и применяемых субъектами Российской Федерации;
- установление ответственности и обязательств федеральных органов исполнительной власти по нормативному, методическому и инструктивному обеспечению разработки и применения стандартов транспортного обслуживания;
- обеспечение качества и безопасности транспортного обслуживания населения на уровне субъектов Российской Федерации посредством установления норм и параметров транспортного обслуживания, а также способов и методов их достижения и контроля на основе применения процедур стандартизации.

На региональном и местном уровне. Внесение изменений и дополнений в законодательные акты субъектов Российской Федерации, предусматривающие обязательное применение стандартов транспортного обслуживания, включая:

- установление норм и параметров транспортного обслуживания населения и ответственности органов исполнительной власти за их соблюдение и обеспечение;
- введение порядка организации работ по стандартизации качества и безопасности транспортного обслуживания населения, устанавливающего номенклатуру показателей качества и безопасности, методы определения показателей, их планирования

и нормирования, оценки соответствия фактических значений показателей их базовым значениям;

- применение стандартов транспортного обслуживания в системе договорных отношений с перевозчиками;
- применение стандартов транспортного обслуживания в процедурах контроля и надзора.

По очевидным соображениям, с точки зрения системности, стройности и логичности построения нормативной правовой базы наиболее перспективным выглядит сценарий III.

В то же время, учитывая инерционность разработки и внедрения законодательных актов в сфере транспорта в стратегическом аспекте с позиций достижения глобальной цели, а именно органичное внедрение стандартов в систему управления качеством транспортного обслуживания населения, возможна с определенной потерей эффективности последовательная реализация сценариев II и III.

Построение системы стандартов транспортного обслуживания, предусмотренных перспективным сценарием III, основано на дальнейшем развитии нормативной правовой базы с учетом следующих принципиальных положений:

1. Вводится двухуровневая система управления планированием, разработкой, принятием и применением стандартов, включающая в себя:
 - федеральные стандарты;
 - региональные стандарты.

Управление системами стандартизации на каждом из уровней осуществляется специально уполномоченными структурами на базе соответствующих органов управления транспортом.

На федеральном уровне – уполномоченным федеральным органом исполнительной власти по стандартизации в сфере транспортного обслуживания населения – федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации на осуществление функций по организации стандартизации транспортного обслуживания населения.

На региональном уровне – уполномоченными органами по стандартизации – органами государственной власти субъекта Российской Федерации и органами местного самоуправления, уполномоченными законом или иным нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации на осуществление функций по организации работ по стандартизации в сфере транспортного обслуживания населения;

2. Оба уровня (федеральный и региональный) имеют единообразную систему построения, включающую:
 - основополагающие стандарты, устанавливающие общие положения создания и функционирования данной системы стандартизации (объекты стандартизации, виды стандартов, порядок планирования, разработки и применения и пр.);
 - стандарты, определяющие параметры и показатели системы транспортного обслуживания;
 - стандарты общих требований;
 - стандарты, устанавливающие требования к процессам, методам контроля, испытаний, проверок, терминологии и пр.;

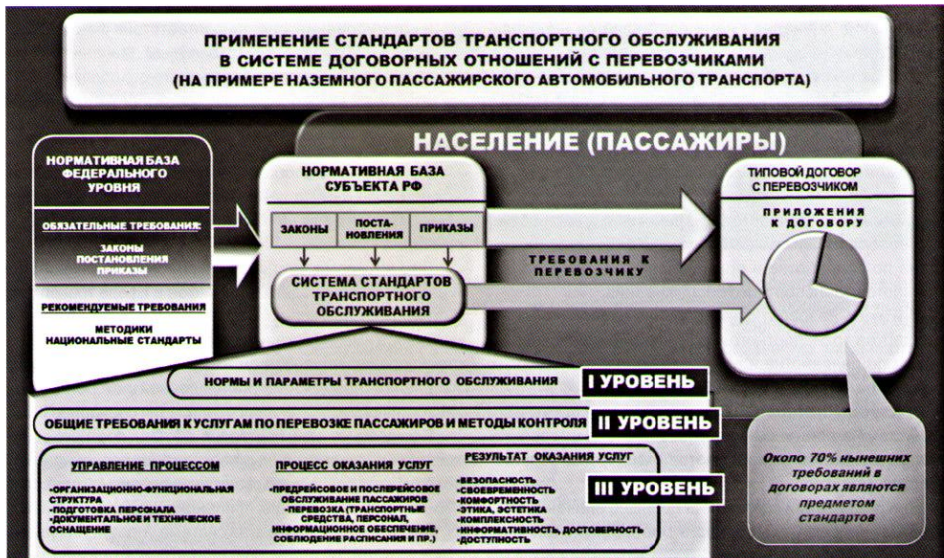


Рис. Применение стандартов транспортного обслуживания в системе договорных отношений с перевозчиками

- Стандарты вышеуказанных уровней по методологии построения, изложения и детализации требований иерархически соподчинены между собой, что обуславливает их различное содержательное наполнение. Федеральные стандарты содержат общие рекомендации по изложению, построению, расчету показателей, методам проверок и установлению иных требований при разработке и применении стандартов нижнего уровня. При этом уполномоченный орган по стандартизации региона в пределах своей компетенции вправе при соответствующем обосновании разрабатывать и применять стандарты на объекты стандартизации, установленные своей системой с учетом рекомендации федеральных стандартов;
- Ограничениями на бесконтрольное расширение сферы разработки и применения стандартов и определения границ системы стандартизации является четкое и обоснованное установление объектов стандартизации транспортного обслуживания и их идентификационных признаков, в качестве которых понимаются следующие:
 - объект стандартизации транспортного обслуживания – услуги автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также используемые либо реализуемые в их составе продукция и работы (процессы), системы качества и производства, персонал и рабочие места, их отдельные свойства и показатели, а также процессы организации и управления деятельностью на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте;
- Стандарты транспортного обслуживания в соответствии с общепринятыми принципами стандартизации

изначально носят добровольный характер. Любое юридическое лицо вправе применять их при осуществлении своей деятельности. В то же время требования стандарта, утвержденного к применению в рамках нормативно-технического обеспечения выполнения какого-либо регламента (в международной практике – документа, содержащего обязательные нормы) с целью достижения максимальной степени упорядоченности в решении вопроса, становятся обязательными.

Например, в требованиях конкурсных процедур по законодательно закрепленным критериям оценки и отбора претендентов, при формировании и обеспечении документов планирования регулярных перевозок, обязательного декларирования соответствия, закрепления стандартов в договорных обязательствах и пр. (рис.).

В заключение необходимо отметить, что Минтранс России для обеспечения выполнения требований ряда федеральных законов в сфере автомобильного транспорта, безопасности дорожного движения, организации законодательных и исполнительных органов государственной власти субъектов и органов местного самоуправления Российской Федерации, а также пункта 63 «Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014–2018 годы)» и мероприятия «Разработка научно обоснованных предложений по системе оценки качества и эффективности организации дорожного движения в Российской Федерации» федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864, начаты работы по поэтапной реализации вышеуказанных методологических подходов.

Так, в частности, ОАО «НИИАТ» совместно с ФГУП «НЦКТП» на основании договора с Минтранс России выполнена НИР, предусматривающая разработку научно обоснованных предложений по структуре и содержанию автотранспортных стандартов, устанавливающих показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом в городском, пригородном, междугородном и международном сообщениях.

В указанной НИР на основе анализа тенденции развития национальной и международной стандартизации в части возможностей разработки и применения стандартов качества транспортного обслуживания и безопасности транспортных услуг в системе пассажирского транспорта, организации дорожного движения подготовлены предложения по внедрению системы стандартов транспортного обслуживания населения с учетом проведения необходимых мероприятий на федеральном, региональном и местном уровнях, включая проект изменений в Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В НИР дано описание правового и организационного механизма разработки, планирования и применения системы стандартов транспортного обслуживания населения, классификация, описание и определение объектов стандартизации в сфере транспортного обслуживания населения, а также характеристика основных положений разработки, планирования и применения стандартов транспортного обслуживания в системе автомобильного и городского электрического транспорта.

В рамках НИР на основе изложенных принципов и подходов к созданию системы стандартизации транспортного обслуживания населения подготовлены проекты первоочередных стандартов, применение которых возможно в рамках вышеупомянутого сценария II. Так, в ранге основополагающего стандарта регионального уровня подготовлен проект документа для внедрения на региональном уровне «Стандарт транспортного обслуживания населения. Система стандартизации автотранспортных услуг и услуг городского электрического транспорта. Основные положения», а также два проекта

документов, устанавливающих показатели качества обслуживания населения пассажирским транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщениях, включая:

- «Стандарт транспортного обслуживания населения. Система стандартизации автотранспортных услуг и услуг городского электрического транспорта. Номенклатура показателей качества транспортного обслуживания»;
- «Стандарт транспортного обслуживания населения. Система стандартизации автотранспортных услуг и услуг городского электрического транспорта. Методы расчета показателей качества транспортного обслуживания, их планирования, нормирования, оценки соответствия фактических значений показателей их базовым значениям».

Проекты вышеуказанных стандартов после соответствующей апробации в одном-двух пилотных регионах планируется направить в виде методических рекомендаций от имени Минтранса России в субъекты Российской Федерации. При этом параллельно будут проводиться работы по реализации сценария III, предусматривающего разработку и внедрение системы стандартов транспортного обслуживания на базе гармоничного сочетания федерального и регионального законодательства, охватывающих полный цикл разработки и применения механизма стандартизации в системе транспортного обслуживания населения.

Следует отметить, что разработанные проекты стандартов не формируют завершённую систему стандартизации в рассматриваемой сфере, поскольку полный перечень стандартов в соответствии с заложенными принципами всегда является открытым и может по мере необходимости и при соответствующем обосновании включать в свой состав стандарты на термины и определения, методы исследований, методы измерения, методы контроля, методы расчетов и др. Кроме того, сама система стандартизации качества транспортного обслуживания населения должна рассматриваться шире и распространяться на все виды транспорта и транспортных коммуникаций. Только в этом случае возможно обеспечить завершённость транспортной системы как единой для каждого потребителя ее услуг.

НОВОСТИ МОСТРАНСАВТО

НОВЫЕ «ГАЗЕЛИ NEXT» ПОСТУПИЛИ В ФИЛИАЛЫ «МОСТРАНСАВТО»

В филиалы ГУП МО «Мострансавто» поступило 19 новых автобусов «ГАЗель Next». Об этом сообщил генеральный директор предприятия Александр Зайцев.

По его словам, новые автобусы были распределены между тремя филиалами: 9 единиц поступило в Домодедово (маршруты № 508, 466), 8 – в Подольск (маршруты № 1, 29, 35, 54, 65, 432, 10, 21), еще 2 автобуса отправились на маршруты в Чехове (маршруты № 3 и № 8).

Напомним, что в январе этого года «Мострансавто» уже получило 10 машин «ГАЗель Next», которые были распределены в Видновское ПАТП и сейчас успешно курсируют по маршрутам № 355 и № 367.

Новые автобусы Горьковского завода надежны в эксплуатации и удобны для пассажиров. Все они оснащены кондиционерами, камерами видеонаблюдения, маршрутными информаторами, видеорегистраторами, дополнительным воздушным отопителем для использования в зимнее время.

Автобусы «ГАЗель Next» оборудованы дизельными двигателями Cummins 2.8, которые соответствуют экологическому стандарту «Евро-4».

По словам Александра Зайцева, новые «ГАЗель Next» призваны заменить устаревшие модели Mercedes sprinter.

Пресс-служба ГУП МО «Мострансавто»