

Д. И. ДЫБАЛЬ, П. В. БЕНЮШ

ГНУ «Научно-исследовательский экономический институт Министерства экономики Республики Беларусь», г. Минск

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ СИСТЕМЫ СОЦИАЛЬНЫХ СТАНДАРТОВ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ

В ходе исследования был проведен анализ формирования системы государственных социальных стандартов в Европейском союзе, США, Китае, Российской Федерации. Следует отметить, что во многих странах отсутствуют государственные социальные стандарты в сфере транспорта. В то же время особое внимание уделяется проблемам качества перевозок пассажиров. В основу комплексного управления качеством услуг и системы качества транспортных организаций, механизмов и процессов управления качеством перевозок пассажиров положены стандарты транспортного обслуживания населения. Основное назначение данных стандартов – сделать общественный транспорт доступным, надежным и комфортным.

Таким образом, показатели доступности, надежности и комфортности составляют основу системы оценки работы общественного пассажирского транспорта. Данные показатели универсальны и направлены на постепенный переход пассажиров от использования личного транспорта на общественный. При этом перечень стандартов и их нормативные значения устанавливаются каждой страной индивидуально, в зависимости от уровня располагаемых доходов населения, тенденций градостроительного развития и традиций.

В зарубежных странах успешное применение нашли методики оценки уровня качества транспортного обслуживания населения. Особый интерес представляют стандарты транспортного обслуживания населения, используемые в странах Европы и США. Так, в странах ЕС с 2001 г. действует единый стандарт качества пассажирских перевозок – EN13816 «Транспортные услуги. Общественный пассажирский транспорт. Определение качества услуг, постановка целей и их измерение». Стандарт не является обязательным, однако в большинстве стран ЕС требуется, чтобы деятельность транспортных компаний соответствовала ему. Например, в том случае, если компания участвует в конкурсах на получение государственных контрактов на перевозку. Также в соответствии со стандартом оценивается и эффективность крупных проектов модернизации транспортных сетей. В Европе к основным критериям оценки качества пассажирского транспорта относятся: наличие и зона покрытия транспортными маршрутами; доступность; информирование о расписании и движении; время планирования поездки и ее

осуществления; клиентоориентированность; комфорт; безопасность; воздействие на окружающую среду [1].

В основу транспортной политики ЕС положена «Белая книга», в ней впервые была поставлена цель создания транспортной системы, которая сочетает в себе такие характеристики как высокое качество услуг, безопасность для людей и окружающей среды, комплексное развитие коммуникаций для всех видов передвижений населения. Данный документ акцентирует внимание на необходимости разработки и принятия Планов устойчивой мобильности (Sustainable Urban Mobility Plan или SUMP) – стратегических планов, разработанных для удовлетворения потребностей в мобильности людей и предприятий в городах и их окрестностях для повышения качества жизни. Разработка SUMP является обязательной для городов с населением более 100 тыс. человек.

В США качество транспортного обслуживания населения оценивается в соответствии с «Руководством по оценке провозной способности и уровня качества общественного транспорта» (Transit Capacity and Quality of Service Manual). Основные факторы, оказывающие влияние на качество обслуживания: частота рейсов, время ожидания, продолжительность обслуживания; уровень загруженности пассажирских транспортных средств; надежность; стоимость проезда; близость остановочных пунктов к начальной и конечной точкам маршрута; безопасность вождения. Руководство также не является стандартом, обязательным для исполнения. Помимо этого, в США и ЕС используют формальные стандарты планирования услуг [1].

Для стандарта транспортного обслуживания в ЕС характерна нацеленность на потребности пассажира, а стандарт США помимо этого, учитывает также интересы муниципалитета и отраслевых ассоциаций. Стандартами обеспечивается гарантия минимального уровня качества транспортного обслуживания. Мониторинг исполнения положений стандартов осуществляется путем проведения опросов, для анализа эксплуатационных показателей используются геоинформационные системы и GPS-технологии с целью определения зоны покрытия сети, выполнения расписания, кроме того, проводится тестирование персонала, исследование статистической отчетности. Оценку качества транспортного обслуживания осуществляют профильные министерства и региональные органы власти. По итогам контроля принимаются соответствующие меры к перевозчикам, включая разрешение или запрет на участие в конкурсах на получение государственных контрактов на перевозку.

В последние годы, в связи с быстрым ростом городского населения, спрос на городские поездки в городах Китая резко возрос, что привело к разработке комплексных городских транспортных систем для удовлетворения растущих потребностей в городских перевозках. В целях содействия развитию городского общественного транспорта правительство Китая в 2005 г. начало реализацию стратегии приоритетного развития общественно-

го транспорта с целью повышения привлекательности систем общественно-го транспорта, снижения зависимости населения от частных автомобилей и повышения эффективности работы городских транспортных систем.

Полномасштабная реализация инициированной правительством стратегии предоставления приоритета городскому общественному транспорту привела к появлению множества важных характеристик общественного транспорта в крупных и средних городах Китая: ускорение строительства инфраструктуры, постоянное улучшение общественного транспорта, уровня обслуживания, ускорение применения ИТ, все больший упор на устойчивое развитие, значительные социальные льготы. На основе опыта реализации стратегии определения приоритетности городского общественного транспорта была разработана многоуровневая система индексов оценки уровня развития городского общественного транспорта [2].

В Российской Федерации предусмотрено обязательное принятие и соблюдение региональных стандартов транспортного обслуживания населения различными видами транспорта, разработанных на основе базового федерального стандарта. Данные стандарты предназначены для приведения качества пассажирского транспорта в соответствие с запросами населения.

Распоряжением Минтранспорта Российской Федерации от 31 января 2017 г. № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» утвержден социальный стандарт, устанавливающий уровень и показатели качества транспортного обслуживания населения [3]. Документом установлены нормативы доступности, надежности, стоимости и комфортности пассажирских перевозок: расстояние пешеходного пути до остановочного пункта, оснащенность остановочных пунктов и транспорта средствами зрительного информирования пассажиров, температурный режим в салонах подвижного состава, нормы наполненности транспортного средства, общее количество пересадок, требования к экологическому классу автобусов и другие нормативы.

Федеральный социальный стандарт носит рекомендательный характер. Однако в целях обеспечения надлежащего уровня транспортных услуг для субъектов РФ является обязательным принятие и соблюдение региональных стандартов, разработанных на основе базового федерального стандарта и учитывающих специфику каждого региона [4]. При этом местные органы власти могут добавлять свои показатели или устанавливать повышающее нормативное значение. Данные стандарты, кроме прочего, учитываются при заключении и исполнении контрактов между заказчиками, юридическими лицами и ИП, выполняющими работы, связанные с осуществлением регулярных перевозок как по регулируемым, так и нерегулируемым тарифам.

Таким образом, в транспортной сфере происходит переориентация с отраслевой эффективности на устойчивое развитие и комплексную мобильность населения. Акцент смещается с увеличения пропускной способности сети и скорости транспортных потоков к доступности и повышению качества жизни населения.

Зарубежные подходы демонстрируют многолетнюю проработку методической специфики оценки качества, затрагивая многочисленные аспекты функционирования общественного транспорта. В ЕС и США отсутствуют государственные социальные стандарты в сфере транспорта, однако применяются стандарты качества транспортного обслуживания населения, которые не являются обязательными. В Китае действует система оценки уровня развития городского общественного транспорта. Социальный стандарт транспортного обслуживания населения, установленный в России, также носит рекомендательный характер, однако разработанные на его основе региональные стандарты являются обязательными к исполнению.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Public Transit Planning and Operation : Theory, Modeling and Practice [Electronic resource]. – UK, 2007. – Mode of access : <http://imantaraddod.com/wp-content/uploads/2017/07/337-Public-Transit-Planning-and-Operation-Theory-Modeling-and-Practice-Avishai-Ceder-075066166.pdf>. – Date of access : 21.02.2021.

2 Research on Assessment Methods for Urban Public Transport Development in China [Electronic resource] / National Center for Biotechnology Information. – USA, 2014. – Mode of access : <http://imantaraddod.com/wp-content/uploads/2017/07/337-Public-Transit-Planning-and-Operation-Theory-Modeling-and-Practice-Avishai-Ceder-075066166.pdf>. – Date of access : 21.02.2021.

3 Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [Электронный ресурс] : распоряжение М-ва трансп. РФ, 31 янв. 2017 г., № НА-19-р // КонсультантПлюс. Россия / ЗАО «Консультант Плюс». – М., 2021.

4 Об обеспечении выполнения поручений Президента России по итогам заседания президиума Госсовета по вопросам комплексного развития пассажирских перевозок [Электронный ресурс] : сайт Правительства Российской Федерации. – Минск, 2021. – Режим доступа : <http://government.ru/all/30081/>. – Дата доступа : 05.03.2021.

D. DYBAL, P. BENIUSH

State scientific institution «the economic research institute of the ministry of economy of the republic of Belarus», Minsk

METHODOLOGICAL APPROACHES TO THE FORMATION OF A SYSTEM OF SOCIAL STANDARDS IN THE SPHERE OF TRANSPORTATION IN WORLD PRACTICE