

обслуживанием и эксплуатацией. Целевая группа: водители легковых автомобилей, водители грузовиков. Методы опроса: почтовый опрос + телефонное интервью с теми, кто не ответил. Выборка: 2800 частных водителей в возрасте от 18 до 70 лет, 2100 водителей грузовых автомобилей. Частота: 1 раз в два года (зима и лето). Область опроса: удовлетворенность содержанием автомобильных дорог; приоритетность вопросов эксплуатации. Оценочная шкала: от 1 до 5, где 1 – очень доволен, 5 – очень недоволен (дополнительно: 6 – не знаю). Наименование опроса: Promises – satisfaction with service level. Цель: Удовлетворенность клиентов уровнем обслуживания в определенных областях. Целевая группа: водители и транспортные компании. Методы опроса: веб-панель Шведской дорожной администрации. Выборка: 6041 человек. Частота: 3 опроса в год. Область опроса: дорожные работы – нарушение доступности; придорожный отдых; дорожные работы – ограничения скорости; предоставление актуальной информации о зимних условиях. Информация – нарушение трафика. Оценочная шкала: от 1 до 5, где 1 – очень плохо, 5 – очень хорошо (дополнительно: 6 – не знаю).

*Великобритания.* Наименование опроса: National Road Users' Satisfaction Survey (NRUSS). Цель: оценка осведомленности и удовлетворенности услугами Дорожного Агентства. Целевая группа: пользователи автомобильными дорогами Дорожного агентства. Методы опроса: личный опрос. Выборка: 2000 человек, равномерно распределенными между семи регионами. Частота: 1 опрос в год. Область опроса: осведомленность об автомобильных дорогах Дорожного агентства; проезд по автомагистралям и магистральным дорогам; данные о последнем путешествии; задержки и время в пути; дорожные работы; безопасность дорожного движения; общее содержание; информация / знаки; дорожная полиция и телефоны скорой помощи; предупреждения о плохой погоде; личные данные и разрешение на повторный контакт. Оценочная шкала: от 1 до 5, где 5 – очень недоволен, 1 – очень доволен (дополнительно: 6 – не знаю). Наименование опроса: Area Road Users' Satisfaction Survey (ARUSS). Цель: оценка осведомленности и удовлетворенности услугами Дорожного Агентства в рассматриваемой области. Целевая группа: пользователи местными автомобильными дорогами. Методы опроса: личный опрос. Выборка: 5502 человека, равномерно распределенными между 14 регионами. Частота: 1 опрос в год в течение 6 месяцев. Область опроса: вопросы безопасности, состояния дороги (например, дорожного шума), мусора, заторов на дорогах и дорожных работ. Оценочная шкала: от 1 до 5, где 5 – очень недоволен, 1 – очень доволен (дополнительно: 6 – не знаю).

УДК 656.13.07

## **ПЕРЕСМОТР ПОДХОДОВ И СТРУКТУРЫ УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ЦЕЛЮ СОЗДАНИЯ И ВНЕДРЕНИЯ УСТОЙЧИВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ**

*Д. В. КАПСКИЙ, С. В. БОГДАНОВИЧ*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

*С. В. СКИРКОВСКИЙ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель;*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

В 2006 году в нашей стране была принята (в 2016 г. – дополнена) **Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь** (далее – Концепция) (утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь 14.06.2006 № 757; в ред. постановлений Совмина от 18.10.2012 № 947, от 17.08.2016 № 642). *Ответственным разработчиком Концепции, в которой были учтены передовые для того времени положения, являлось Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.* В Концепции было определено, что дорожное движение отличается повышенной опасностью и содержит следующие 4 основные угрозы: физическую и имущественную (связанную с дорожно-транспортными происшествиями); экологическую (связанную с выбросами в атмосферу от двигателей транспортных средств, шумовым воздействием от транспортных средств и т. п.); социальную (вызываемую негативными общественными отношениями, возникающими в процессе дорожного движения и подготовки к нему); экономическую (связанную с расходом ресурсов на перемещения с использованием дорожных транспортных средств). Таким образом, безопасность дорожного движения (БДД) определяется не одной лишь *дорожно-транспортной аварийностью*, а совокупностью всех четырех основных угроз, при этом доля издержек от аварийности составляет около 7–15 %. В со-

ответствии с мировыми подходами Концепция определила направления широкомасштабных мультидисциплинарных воздействий в сфере дорожного (автомобильного) транспорта и дорожного движения. Концепция состоит из 33 сущностных подпунктов, три из которых относятся транспортным средствам, шесть – к дорожной инфраструктуре (дорожно-транспортной сети) и ее проектированию, 24 – к компетенции современной сферы организации дорожного движения (ОДД).

Однако последняя группа положений (относящаяся к ОДД) не имела (и не имеет) своих адресатов, поскольку нет сформированных структур, системно занимающихся вопросами дорожного транспорта, в том числе ОДД. Поэтому данная группа положения Концепции практически не была выполнена. В результате прогрессивная по сути Концепция не стала достаточным правовым обеспечением современного управления движением. **Закон** от 5 января 2008 г. № 313-З «**О дорожном движении**» (далее – Закон) связывает БДД только с «физической» ее составляющей (ДТП). *Ответственным разработчиком Закона 313-З и последующих дополнений к нему является Министерство внутренних дел (Государственная автомобильная инспекция – ГАИ).* В дальнейшем в Закон вносили изменения (ред. Законов Республики Беларусь от 08.05.2009 № 17-З, от 07.01.2011 № 240-З, от 04.01.2012 № 337-З, от 10.07.2012 № 426-З, от 12.07.2013 № 62-З, от 11.07.2014 № 176-З, от 13.07.2016 № 397-З). Действующий Закон «О дорожном движении» не содержит пояснений сущности дорожного движения, к какой системе (отрасли, подотрасли) оно относится, каковы его функции, цели, задачи, оценочные критерии качества, кто конкретно обеспечивает управление им и кто отвечает за качество. В статье 7 Закона указано, что государственное регулирование и управление в **области дорожного движения** осуществляются 8 структурами управления, а контроль обеспечивают МВД, ГАИ МВД, Минтранс; Минсельхозпрод; МЧС; иные госорганы. Таким образом, дорожное движение, не имеющее собственных структур управления, для которого системно не сформированы функции, задачи и оценочные критерии качества, управляется (не считая Президента и Совмина) более чем восемью непрофильными органами и структурами (у каждой из них есть своя профессиональная деятельность). В Законе не упоминается даже понятие «дорожный (автодорожный) транспорт», для которого дорожное движение является «технологическим процессом». При этом применяется понятие «область дорожного движения» (в Правилах дорожного движения «сфера дорожного движения»). Правила дорожного движения, утверждаемые **Главой** Государства, должны также четко согласовываться с Законом о дорожном движении и готовиться мультидисциплинарным коллективом авторов, а не только контрольным органом – ГАИ МВД.

При этом роль дорожного транспорта растет. В настоящее время управление дорожно-транспортной отраслью распределено между Министерством транспорта и коммуникаций, МВД, другими ведомствами, а также местными исполнительными и распорядительными органами власти. При достигнутом уровне автомобилизации указанное распределение функций не может обеспечить высокое качество создаваемых транспортных услуг. Из-за отсутствия системы управления дорожным транспортом ОДД также не имеет своей структуры управления. Поэтому сегодня функции такой структуры рассредоточены среди многих ведомств и организаций, которые не несут ответственности за уровень и качество дорожного движения, не имеют для этого ни материально-финансовых, ни научно-технических, ни кадровых возможностей. Для улучшения ситуации необходима системная структура управления дорожным транспортом, в одно из подразделений которой нужно передать функции по управлению дорожным движением от многих органов власти (МВД и т. п.). Наличие компетентного и ответственного головного ведомства с соответствующей структурой, осуществляющей руководство обеспечением БДД (во всех ее аспектах) на уровне страны (области, района, города) на современном этапе является важнейшим условием. При отсутствии такого головного ведомства, внимание которого было бы постоянно нацелено на достижение результата, положительные сдвиги, например, в сфере координации программ развития дорожно-транспортной отрасли будут незначительными и недолговечными. Планы действий по реализации разработанных концепций и программ, которые подготовлены без участия специализированного учреждения, отвечающего за их выполнение, а также без стабильного источника финансирования, скорее всего, останутся лишь на бумаге и не дадут положительных результатов. В настоящее время большую часть функций по управлению БДД реализует ГАИ МВД. Она занимается согласованием проектной документации (хотя не занимается ни строительством, ни проектированием), согласованием нормативной и учебной литературы (но не занимается ни учебной, ни научной деятельностью), выдачей водительских удостоверений (хотя не занимается подготовкой водителей, переподготовкой мастеров производственного обучения и пр.). Такой подход в нашей стране сложился со времен СССР,

когда был невысокий уровень автомобилизации и мультисистемный подход не был обязательным. Основными функциями и задачами ГАИ являются контроль за соблюдением законодательства, координация действий госорганов и иных организаций по устранению причин нарушений ПДД и (или) совершения ДТП, а также организация и осуществление мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения (пункт 9, глава 2 «Основные задачи и функции ГАИ» Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел (утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь 31.12.2002 № 1851 (в ред. постановления Совета Министров Респ. Беларусь 04.04.2011 № 442, от 09.10.2012 № 918, от 18.10.2012 № 947, от 07.05.2015 № 382, от 19.09.2016 № 737, от 26.06.2020 № 377, от 27.01.2021 № 44)). Контроль за движением является одной из основных функций ГАИ. При этом из-за ненадлежащей идеологии управления дорожным движением практически игнорируются экономическая, экологическая и социальная угрозы, определенные Концепцией. А при оценке физической опасности (аварийности) учитываются в основном аварии с пострадавшими (за которые ГАИ отчитывается перед вышестоящими органами). Контроль за дорожным движением является односторонним и не всегда соответствует своему назначению (например, ГАИ не контролирует завышенные потери от остановок и перепробега транспортных средств, уровень воздействия транспорта на экологическую систему городов и сельских населенных пунктов, снижение скорости сообщения, особенно маршрутных пассажирских транспортных средств, появление заторов и пр.). Следует пересмотреть полномочия Министерства внутренних дел, Государственной автомобильной инспекции и иных госорганов в области дорожного движения и дорожного транспорта. Предлагается возложить на Министерство транспорта и коммуникаций роль головного ведомства и выполнение основных функций по организации дорожного движения и обеспечению его безопасности в нашей стране. Часть функций это ведомство решает уже на сегодня. Поэтому предлагается дополнительно передать Минтрансу следующие функции: установление порядка приема квалификационных экзаменов на право управления механическим транспортным средством (за исключением колесного трактора); утверждение формы бланка водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом и талона к нему; выдача и обмен водительских удостоверений на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом и выдачу талонов к ним; проведение государственной регистрации и государственного учета транспортных средств (за исключением колесных тракторов и прицепов к ним), если иное не установлено Советом Министров Республики Беларусь; проведение приема квалификационных экзаменов на право управления механическим транспортным средством (за исключением колесного трактора); установление порядка переоборудования транспортных средств; установление порядка формирования и изменения организации дорожного движения; анализ организации дорожного движения и принятие мер по ее совершенствованию; определение порядка учета дорожно-транспортных происшествий; проведение аудита безопасности дорожного движения и сертификация данных услуг (лицензирование аудиторов безопасности дорожного движения). С учетом реализации дополнительных функций в Минтрансе необходимо создать Департамент дорожного транспорта, в котором предусмотреть соответствующие управления и отделы, занимающиеся разными аспектами дорожного транспорта, дорожного движения и обеспечения его безопасности.

УДК 656.064+656.072/.073

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОЙ ЛОГИСТИКИ И ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ**

*Д. В. КАПСКИЙ, С. В. БОГДАНОВИЧ*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

*С. В. СКИРКОВСКИЙ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель;*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

План устойчивой городской мобильности содержит требования не только по обеспечению мобильности участников дорожного движения, но и по планированию городской логистики промышленных предприятий, бизнеса, повышения эффективности городской логистике на всей городской территории с учетом его топологии и пр. (разрабатывается отдельный интегрированный с