

**СОЦИАЛЬНАЯ СТАНДАРТИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ
ГОРОДСКИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ
КАК ОСНОВА ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА
ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ В Г. ВЛАДИВОСТОКЕ**

Доцент **Широкопад О. А.**
(Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток)
Доктор техн. наук, профессор **Володькин П.П.**
(Тихоокеанский государственный университет, г. Хабаровск)

**SOCIAL STANDARDIZATION OF TRANSPORTATION OF PASSENGERS
BY URBAN ROAD TRANSPORT AS A BASIS FOR IMPROVING
THE QUALITY OF TRANSPORT PROCESSES IN VLADIVOSTOK**

Associate Professor **Shirokorad O. A.**
(Far Eastern Federal University, Vladivostok)
Doctor (Tech.), Professor **Volodkin P.P.**
(Pacific State University, Khabarovsk)

Пассажирские перевозки, общественный транспорт, социальный стандарт, транспортное обслуживание, повышение качества.

Passenger transportation, public transport, social standard, transport service, quality improvement.

В статье рассматриваются вопросы формирования единых систем социальной стандартизации пассажирских перевозок на городском автомобильном транспорте в г. Владивостоке. Особое внимание уделено анализу маршрутной сети города, его особенностям и транспортно-технологическим характеристикам. Основное содержание статьи определяет направления развития систем повышения качества на городском пассажирском транспорте.

The article deals with the formation of unified systems of social standardization of passenger transport in urban road transport in Vladivostok. Special attention is paid to the analysis of the route network of the city, its features and transport and technological characteristics. The main content of the article determines the directions of development of quality improvement systems in urban passenger transport.

Важную роль в обеспечении устойчивого развития городов играет городской общественный транспорт (ГОТ), являющийся неотъемлемой частью инфраструктуры города.

Специфика передвижений жителей в современном городе такова, что часть из них предпочитает пешие перемещения, другая — пользуется услугами ГОТ, а третья использует индивидуальный транспорт. На выбор населения в пользу того или иного способа передвижения оказывает влияние множество факторов. Выбор ГОТ как способа перемещения во многом зависит от качества предоставляемых услуг, типа подвижного состава и численности транспортных средств на маршруте.

Развитие инфраструктур городского хозяйства, изменения в характере подвижности населения и его зависимость от работы городского пассажирского транспорта (ГПТ) выдвигают транспортные проблемы городов на одно из центральных мест. Это связано не с отсутствием системы ГПТ как таковой, а с ее неадаптированностью к формирующимся современным условиям транспортного обслуживания населения [1,13].

По данным из государственного земельного кадастра на 01 января 2019, общая площадь земель в границах Владивостокского городского округа составляет 56,16 км². Часть округа, расположенная на полуострове Муравьев-Амурского, включая посёлок Трудовое, имеет площадь 35,04 км². Остров Русский, самый крупный из островов, входящий в городской округ, имеет площадь 9,76 км².

Численность населения городского округа Владивосток на 01 января 2018 года составляет 633,2 тыс. человек. При этом количество жителей, проживающих в административном центре, растет с каждым годом и составляет 606,6 тыс. человек.

В возрастной структуре населения города большую долю составляет население старше трудоспособного возраста, что объясняется процессом демографического старения. Возрастной состав населения: моложе трудоспособного – 12,7 %, трудоспособного – 66,3 %, старше трудоспособного – 21 % [3].

Рост численности городского населения, усиление его деловой активности обусловили необходимость совершенствования пассажирского транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры. Для города Владивостока – самого крупного в Дальневосточном федеральном округе – транспортная проблема является особенно острой [12].

Регулярные пассажирские перевозки в городе осуществляются автомобильным, наземным электрическим (трамвай, троллейбус) и морским транспортом общего пользования. Согласно Постановлению главы администрации города Владивостока № 600 от 26.05.2010 (с изм. от 24.12.2015 № 10939) «Об утверждении маршрутной сети города Владивостока» на данный момент работают порядка 100 регулярных маршрутов наземного транспорта (табл. 1) [2, 5].

Таблица 1.

Количество маршрутов общественного городского наземного транспорта в городе Владивостоке

Вид транспорта	Год							
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Автобус	90	87	83	85	85	91	91	91
Троллейбус	4	3	2	2	2	2	2	2
Трамвай	3	2	1	1	1	1	1	1
Пассажирские суда	4	4	4	4	1	1	1	1
<i>Всего</i>	<i>101</i>	<i>96</i>	<i>90</i>	<i>92</i>	<i>91</i>	<i>97</i>	<i>97</i>	<i>97</i>

После введения в эксплуатацию мостового перехода, связывающего континентальную часть города с островом Русский, было закрыто движение судов по морским пассажирским линиям по маршрутам: «Владивосток – м. Чуркин», «Владивосток – о. Русский (Канал, Подножье)» и «Владивосток – о. Русский (м. Поспелово)». Вместо судов были открыты и начали свою работу пассажирские автобусные маршруты, дублирующие морские линии.

Общее количество автобусов, выходящих на маршруты города, растет с каждым годом. Так, в январе 2018 года на линии работало 776 единиц, из них 68 муниципальных и 708 коммерческих автобусов, а в январе 2019 года их количество составляло 812 единиц, в том числе, около 200 муниципальных и 600 автобусов коммерческих предприятий.

На маршрутах города используются 53,6 % автобусов корейского производства, количество автобусов российского производства за последние 5 лет возросло с 13 % до 26,6 %. В период с 2012–2018 гг. были закуплены и выпущены на линию 50 автобусов марки MAN.

Автобусы оборудованы механическими пандусами для погрузки колясочников, имеются широкие дверные проёмы, а также большая накопительная площадка с креплениями для колясок и прочим специальным оборудованием. Эти автобусы работают на двух маршрутах: «Изумруд – Кампус ДВФУ» и «Снеговая Падь – Центр – Луговая» [2, 4, 11].

Перенасыщенность маршрутов автобусами не позволяет осуществлять перевозку по расписанию, как этого требует «Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами». На конечных остановках автобусы выстраиваются в очередь и не отъезжают от стартовых остановок, пока в них не будут заняты все сидения. В дальнейшем водители автобусов устраивают «гонки» для «перехвата» пассажиров с дублирующих маршрутов. Погоня за максимальной выручкой порождает заинтересованность не в качестве обслуживания населения в поездках, а в получении максимальных доходов. Это говорит о том, что в городе должно улучшиться транспортное обслуживание. Это можно достичь только с переходом к единой системе управления всеми видами автобусов на маршрутах.

Во исполнение пункта 2.1 Поручения Президента Российской Федерации от 1 июля 2016 г. № Пр-1277 и пункта 63 Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства РФ № 1734-р от 22 ноября 2008 г., был утвержден Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [7].

Социальный стандарт транспортного обслуживания направлен на решение проблем, наиболее часто отмеченных в опросах населения разных городов РФ, и сфокусирован на 3 основных показателях (рис. 1).

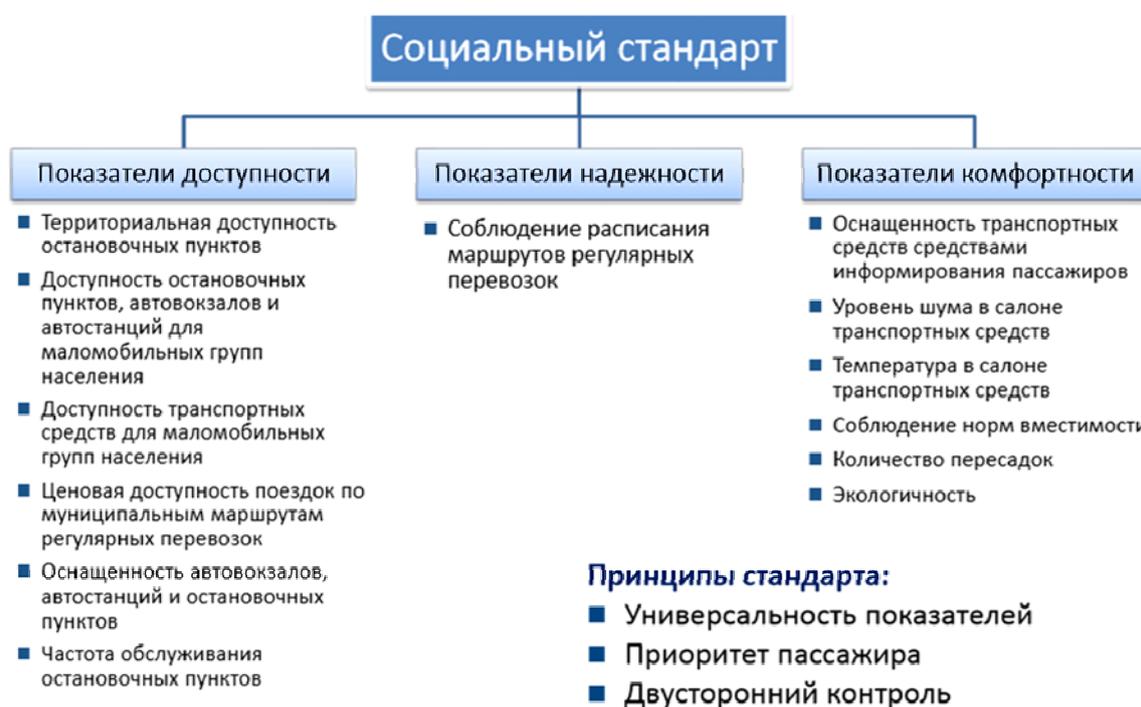


Рис. 1. Основа социального стандарта транспортного обслуживания

Необходимо отметить, что стандарты транспортного обслуживания населения, подобные социальному Стандарту, уже достаточно давно и успешно применяются в зарубежных странах, таких как страны ЕС и США.

В городах Российской Федерации успешно внедрены и действуют стандарты в городах:

- Казань (Постановление исполнительного комитета муниципального образования города Казани от 30 июня 2009 года № 5241 «Об утверждении стандарта муниципальной услуги - организация транспортного обслуживания населения») [6];

- Братск (Стандарт качества предоставления бюджетных услуг в области организации транспортного обслуживания населения, утвержденный Постановлением мэра города Братска от 21.05.2007 № 1378) [8];

- Омск (Стандарт качества предоставления муниципальной услуги города Омска «Предоставление, организация и контроль транспортного обслуживания населения на территории города Омска», утвержденный Постановлением Администрации города Омска от 16 марта 2009 г. № 172-п) [9];

- Пенза («Стандарт качества предоставления муниципальной услуги «Организация транспортного обслуживания населения города Пензы», утвержденный постановлением Администрации города Пензы от 19 мая 2009 г. № 674) [10];

- Республике Татарстан (Отраслевые региональные нормативы качества транспортного обслуживания населения по регулярным муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильного транспорта общего Пользования, утвержденные Приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан от 16 января 2008 г. № 3) [4].

Согласно социологическим опросам, проведенным в разных городах России, ключевыми факторами,

влияющими на выбор способа передвижения населения, являются *длительность поездки, комфортность условий поездки, расстояние.*

Выбор в пользу личного автомобиля зачастую обусловлен низким качеством услуг общественного транспорта.

Для Владивостока требуется пересмотр критериев социального стандарта, которые должны быть основаны на следующих показателях:

1. Показатели доступности.

Социальный стандарт основан на нейтрализации факторов, сокращающих возможности отдельных групп населения использовать общественных транспорт по тем или иным причинам.

- Территориальная доступность остановочных пунктов.

- Доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для маломобильных групп населения.

- Оснащенность транспортных средств устройствами для перевозки маломобильных групп населения.

- Ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок. Регулирование уровня цен на услуги пассажирского транспорта.

- Оснащенность автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов. системами зрительного информирования и другими элементами обустройства.

- Частота обслуживания остановочных пунктов, в том числе, учет обслуживания остановочных пунктов малонаселенных поселений.

Согласно опросам, проведенным в городе Владивостоке, территориальная доступность остановочных пунктов является важной характеристикой транспортной системы для 78 % опрошенных (рис. 2).

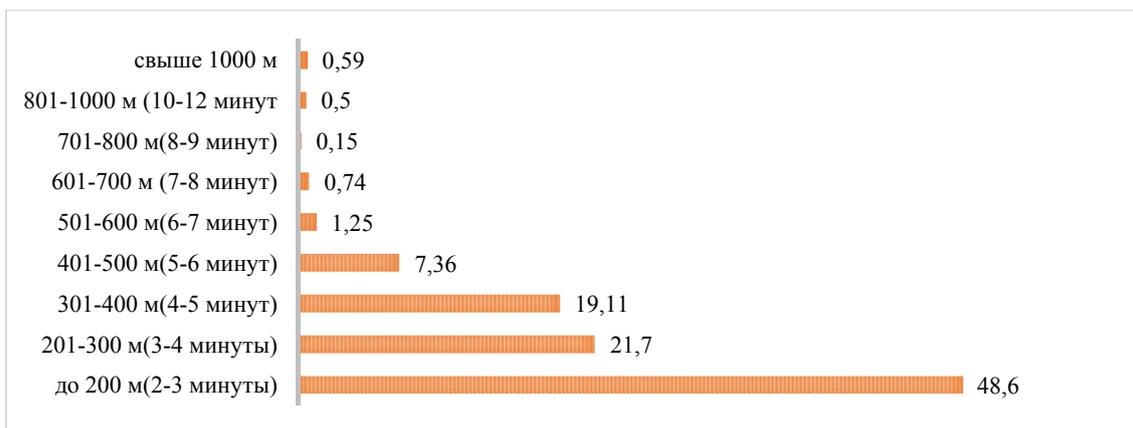


Рис. 2. Расстояние до остановочного пункта, которое считается приемлемым, по мнению опрошенных респондентов г. Владивостока

При опросе респондентов анкетирования по вопросу «Удобно ли расположен ближайший остановочный пункт общественного транспорта от вашего дома?» 73% опрошенных считают, что остановочный пункт расположен удобно, а 26 % полагают, что остановочный пункт расположен неудобно.

Даже в центре города существует достаточно много улиц, которые расположены на удалении в километр от ближайшей автобусной остановки, либо которые удалены от остановочного пункта из-за особенностей рельефа.

Требует корректировок в части содержания и утверждённая в 2011 году схема одностороннего движения в центре города.

Показатель ценовой доступности является важным для 62 % респондентов.

Согласно данным анкетирования, проведенного в г. Владивостоке, вопрос доступности транспортных средств и инфраструктуры пассажирского транспорта стоит остро для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата и инвалидов по зрению (рис. 3).

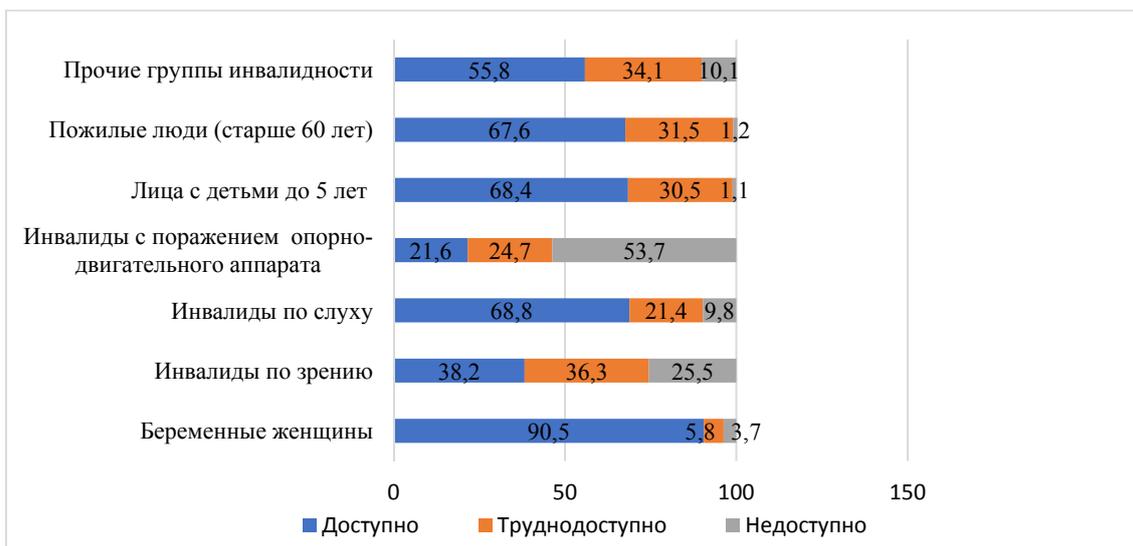


Рис. 3. Доступность транспортных средств в г. Владивостоке

Общественный транспорт Владивостока является не пригодным особенно для маломобильных групп населения. Наибольшая проблема заключается в том, что подвижной состав компаний-перевозчиков в большинстве своём не адаптирован к перевозке подобной группы граждан. Единственное исключение – полунизкопольные автобусы категории М3 марки Man A78 Lion's City LE и троллейбусы марки ВМ3-5298.01-50 «Авангард», оборудованные механическими пандусами для погрузки колясочников, имеющие широкие дверные проёмы, а также широкую накопительную площадку с

креплениями для колясок и прочим специальным оборудованием. Однако доля подобного транспорта достаточно мала. В среднем из 650 автобусов, выходящих на линии ежедневно, не более 50 – полунизкопольные и пригодные для перевозки маломобильных пассажиров. Остальные – высокопольные автобусы категории М3 или же автобусы категории М2, также не пригодные для подобного вида перевозки [13].

На рис. 4 отражена диаграмма, иллюстрирующая доступность инфраструктуры пассажирского транспорта для жителей города Владивостока.

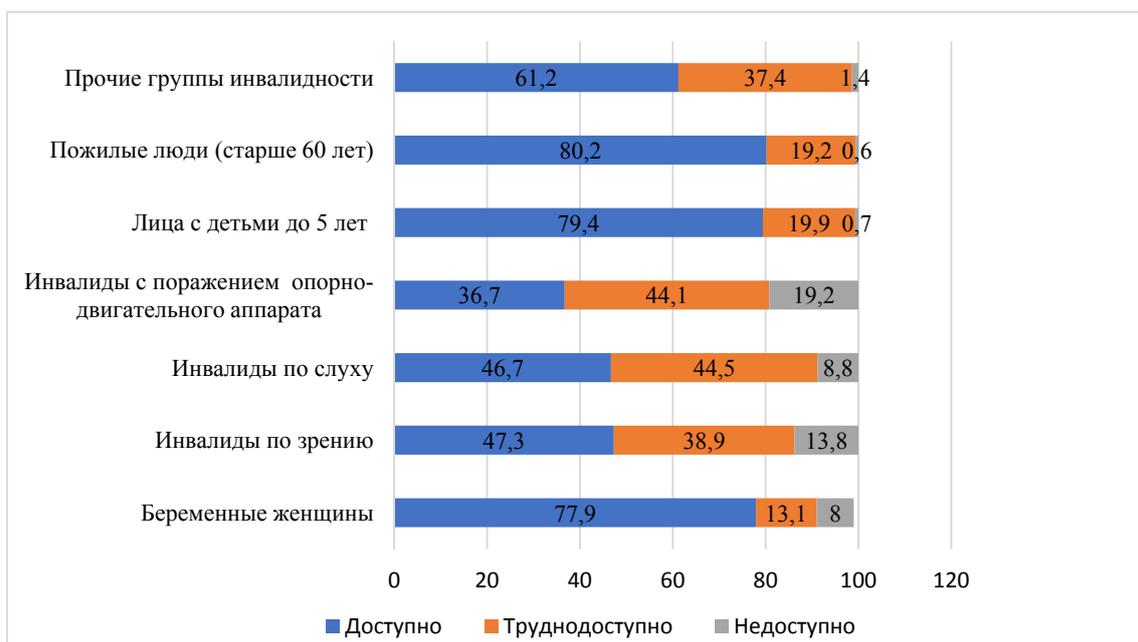


Рис. 4. Доступность инфраструктуры пассажирского транспорта

Остановочные пункты неудобны для использования их социальными группами населения, так как не имеют специальных пандусов, поручней и часто не заасфальтированы тротуарами и подходами.

Анализ отклонений показывает, что критерии доступности являются систематической основой для возможных инвестиционных проектов развития транспортной инфраструктуры г. Владивостока.

2. Показатели надежности.

Согласно Стандарту транспортного обслуживания населения показатель надежности определяется стабильностью получения транспортных услуг, прежде всего, соблюдением расписания маршрутов регулярных перевозок, контролем времени отклонения от установленного расписания и долей таких рейсов. По данным анкетирования соблюдение расписания является одним

из важных показателей качества работы пассажирского транспорта для 68,4 % опрошенных. Опоздание общественного транспорта более 10 мин считают приемлемым только 4,6 % .

Показатель надежности для города Владивостока является одним из ключевых аспектов показателей качества, поскольку с учетом транспортной отдаленности и особенностей рельефа наблюдается определенная зависимость от сезонных колебаний.

3. Показатели комфортности.

Согласно данным опроса данный показатель оценивают как важный 73,2% респондентов. В процессе обработки данных выяснилось, что 59% участников опроса не делают пересадок, что составляет основную массу респондентов, 24% - делают одну пересадку и 17% - более двух пересадок.

Кроме этого, одним из ключевых показателей является экология транспорта. Однако более 50% автобусного парка города не соответствует экологическим требованиям, предъявляемым к подвижному составу ГПТ.

Таким образом, социальная стандартизация транспортно-технологических процессов пассажирских перевозок населения в г. Владивостоке должна учитывать неравномерность уровня сервиса, предоставляемого транспортными компаниями города. Немаловажно учитывать социальные требования с учетом мнения и потребностей пассажиров. В этой связи требуется разработка системного подхода к процессам планирования пассажирских перевозок, программ и алгоритмов реализации повышения качества транспортных услуг.

Литература

1. Володькин П.П., Гудков В.А., Загорский И.О. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. - Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2013.- С. 388.

2. Данные официальной статистики Управления транспорта города Владивостока [Электронный ресурс]. URL: http://www.vlc.ru/life_city/transport/contacts/ (дата обращения: 20.06.2019).

3. Официальный сайт администрации города Владивостока [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vlc.ru/> (дата обращения 21.06.19).

4. Отраслевые региональные нормативы качества транспортного обслуживания населения по регулярным муниципальным и межмуниципальным маршрутам автомобильного транспорта общего Пользования, утвержденные Приказом Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан от 16 января 2008 г. № 3.

5. Постановление «Об утверждении маршрутной сети города Владивостока» от 26.05.2015 г. № 600.

6. Постановление исполнительного комитета муниципального образования города Казани от 30 июня 2009 года № 5241 «Об утверждении стандарта муниципальной услуги - организация транспортного обслуживания населения».

7. Распоряжение Министерства транспорта РФ 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».

8. Стандарт качества предоставления бюджетных услуг в области организации транспортного обслуживания населения, утвержденный Постановлением мэра города Братска от 21.05.2007 № 1378.

9. Стандарт качества предоставления муниципальной услуги города Омска «Предоставление, организация и контроль транспортного обслуживания населения на территории города Омска», утвержденный Постановлением Администрации города Омска от 16 марта 2009 г. № 172-п.

10. Стандарт качества предоставления муниципальной услуги «Организация транспортного обслуживания населения города Пензы», утвержденный постановлением Администрации города Пензы от 19 мая 2009 г. № 674.

11. Данные официальной статистики Управления транспорта города Владивостока [Электронный ресурс]. URL: http://www.vlc.ru/life_city/transport/contacts/ (дата обращения: 20.06.2019).

12. Широкопад О.А. Программные пути реализации проблем общественного транспорта города Владивостока / О.А. Широкопад, П.П. Володькин // НИС Транспорт: наука, техника, управление (ВИНИТИ РАН). –2016. - № 9. – С.19-23.

13. Широкопад О. А. Анализ состояния и основные проблемы транспортного обслуживания населения города Владивостока / О.А. Широкопад, П. П. Володькин // НИС Транспорт: наука, техника, управление (ВИНИТИ РАН). – 2016. - № 11. – С. 22- 28

Сведения об авторах

Широкопад Ольга Александровна, доцент кафедры «Транспортные машины и транспортно-технологические процессы», Дальневосточный федеральный университет.

Россия, 690950, г. Владивосток, ул. Суханова, 8

Володькин Павел Павлович, доктор техн. наук, профессор, зав. кафедрой «Эксплуатация автомобильного транспорта» Тихоокеанский государственный университет (ТОГУ)

Россия, 680035, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136
Тел.: (4212)37-51-93

E-mail: pvolodkin@mail.khstu.ru.