

В результате анализа проблем процесса формирования ИКК обучаемых всех уровней и этапов образования сделаны выводы о необходимости разработки на научной основе:

- технологий и инструментов, сопровождающих личность ребёнка → ученика → студента → специалиста в процессе формирования ИКК компетенций.
- моделей и алгоритмов управления процессом формирования ИКК, позволяющие создать инструменты, учитывающие вызовы времени.
- комплексной системы сопровождения процесса формирования ИКК обучаемых и собственных компетенций каждого этапа системы для обеспечения взаимосвязи и преемственности этих этапов.
- инструментов оценки и анализа ИКК, формирования индивидуального учебного плана и моделировании карьеры обучаемого и сопровождении карьеры специалиста.

Принято решение о разработке информационно-аналитической системы для выполнения вышеперечисленных научных проектов по научно-методической проблеме комплексного формирования ИК-компетенций.

Реализация проекта решит региональные проблемы технических ВУЗов.

Литература:

1. Захарова А. А. , Молнина Е. В. , Чернышева Т. Ю. Комплексная система формирования информационно-коммуникационной компетентности обучаемых по направлению «Прикладная информатика» // Качество. Инновации. Образование.. - 2014 - №. 1(104). - С. 31-37.
2. Захарова А. А. , Чернышева Т. Ю. , Молнина Е. В. Интегрированная траектория формирования компетенций будущего IT-специалиста // Профессиональное образование в России и за рубежом. - 2013 - №. 3(11). - С. 92-99.
3. Молнина Е. В. , Молнин С. А. , Картуков К. С. Реализация комплексной системы формирования информационно-коммуникационной компетентности обучающихся через IT-университет // В мире научных открытий. - 2013 - №. 11.7(47). - С. 120-124.
4. Картуков К. С. , Евстафьев С. Н. , Лызин И. А. , Агаджанян (Азизянц) В. Д. , Молнина Е. В. Комплексный подход к проблеме формирования информационно-коммуникационной компетентности обучающихся [Электронный ресурс] // Современные проблемы науки и образования. - 2014 - №. 4. - С. 1. - Режим доступа: <http://www.science-education.ru/>.
5. Молнина Е. В. , Молнин С. А. , Евстафьев С. Н. , Черняева Н. В. Исследование моделей и алгоритмов формирования и оценки информационно-коммуникационных компетенций обучаемых [Электронный ресурс] // Современные проблемы науки и образования. - 2014 - №. 4. - Режим доступа: <http://www.science-education.ru/>.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ СТАНДАРТОВ ДЛЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ КАЧЕСТВА ПАССАЖИРСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

О.А. Попова, специалист по УМР каф. ИС

*Юргинский технологический институт (филиал) Национального исследовательского
Томского политехнического университета*

652055, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26, тел. 8(38451) 6-49-42

E-mail: Olga030188@mail.ru

Система городского пассажирского транспорта является важной составляющей социального сектора экономики. Ввиду своей социальной значимости пассажирский транспорт играет одну из основных ролей в обеспечении качества жизни городского населения. Конкурентоспособная система городского пассажирского транспорта является главным фактором социальной стабильности города.

Транспортный рынок пассажирских услуг представлен различными видами транспорта, которые обычно конкурируют между собой по различным показателям качества: скорости, стоимости, доступности, комфортабельности, безопасности. Потенциальные потребители транспортных услуг, руководствуясь своими ценовыми возможностями, целями поездок, индивидуальными предпочтениями выбирают тот, или иной вид транспорта, ориентируясь, прежде всего, на качественные характеристики транспорта. Современных потребителей, прежде всего, интересует качество транспортных услуг: ценовая составляющая, доступность и мобильность транспорта.

В связи с совершенствованием развития мировой транспортной отрасли и переориентацией рынка пассажирских услуг на удовлетворенность потребностей населения в качественных услугах, в транспортной отрасли РФ возникла необходимость существенного повышения конкурентоспособно-

сти российской транспортной системы. Министерством транспорта РФ в 2009 году была разработана Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Основная цель разработки стратегии - обеспечение улучшения качества и доступности транспортных услуг для населения; повышение безопасности и экологичности перевозок, мобильности населения и грузов [1]. Достижение высоких показателей качества и безопасности транспортного обслуживания на российском рынке транспортных услуг требовало необходимости закрепления их на законодательном уровне, введения обязательных к соблюдению минимальных стандартов.

На сегодняшний день практически отсутствует методическое обоснование единого подхода к оценке качества транспортного обслуживания.

При выборе методологии оценки качества транспортного обслуживания следует обратить внимание на характерные особенности структуры качества транспортных услуг.

Во-первых, показатели качества транспортных услуг можно условно разделить на две группы:

- количественные, которые достаточно вычислить расчетным путем, и соответственно количественно измерить (например, скорость, время прибытия и отправления, экологичность, безопасность транспорта, транспортная доступность);

- качественные, которые довольно сложно количественно измерить (например, комфортабельность перевозок, информированность пассажиров, удовлетворенность пассажиров сервисом). Показатели, которые можно оценить только с использованием экспертных оценок затрудняют общий процесс оценки уровня качества транспортной услуги.

Однако многие качественные характеристики транспортного обслуживания, субъективно оцененные потребителями транспортных услуг, можно подвергнуть количественному измерению со стороны, как транспортных компаний, так и муниципалитетов при наличии разработанной методологии оценивания.

Во-вторых, качество транспортного обслуживания имеет комплексный характер и включает в себя суммарную оценку множества показателей качества транспортных перевозок. Комплексный показатель качества транспортного обслуживания дает общую оценку уровня качественной конкурентоспособности транспорта.

Качество предоставляемых транспортных услуг основано на сопоставлении значений показателей качества оцениваемых услуг с их нормативными или базовыми значениями.

Так как установление точных зависимостей между большинством показателей качества транспортного обслуживания достаточно трудно, методологический подход к оценке транспортных услуг должен включать в себя использование экспертных знаний и качественные оценки наряду с количественной информацией.

В связи с имеющимися трудностями оценки качества транспортного обслуживания, актуальным является поиск инструментов и введение их в правовое поле законодательства РФ.

Таким инструментом являются минимальные транспортные стандарты, которые пока еще слабо исследованы теоретически, но уже внедряются в базы нормативно-правового регулирования транспортного обслуживания, как на федеральном, так и муниципальном уровне.

Одно из основополагающих положений Транспортной стратегии - положение о минимальном транспортном стандарте для граждан России, в соответствии с которым должна развиваться транспортная инфраструктура в регионах [2]. Согласно положениям Транспортной стратегии одной из приоритетных проблем развития транспортной системы является создание нормативно-правовой базы, регулирующей и обеспечивающей качество транспортных услуг.

Целью создания базы нормативно-правового регулирования работы транспортной системы является не только обеспечение гарантий качественного транспортного обслуживания всех слоев населения, но и постепенное сокращение числа личных автомобилей, рост которых негативно сказывается как на конкурентоспособности городского пассажирского транспорта, так и загруженности всей транспортной системы.

Система показателей качества транспортного обслуживания должна быть ориентирована на потребительские качества городского транспорта и стать альтернативой использованию личных автомобилей.

В качестве показателей транспортного обслуживания в Транспортной стратегии были использованы разработанные минимальные транспортные стандарты (МТС). Понятие минимального транспортного стандарта в настоящее время еще не достаточно изучено теоретически. Согласно определению Транспортной стратегии РФ МТС – это совокупность индикаторов конечного потребления транспортных услуг, от которых значительно зависят условия жизнедеятельности населения. Был разработан примерный перечень показателей транспортного стандарта:

- Мобильность населения;
- Транспортная доступность;
- Уровень ДТП по вине автодорог;
- Вероятность связности;
- Подвижность населения с социально-культурными целями;
- Доля транспорта в загрязнении окружающей среды;
- Вклад автотранспорта в суммарное транспортное загрязнение;
- Грузоёмкость экономики.
- Транспортная дискриминация населения;

Важнейшими информативными показателями социальной характеристики транспортных услуг среди перечисленных показателей являются транспортная доступность и мобильность населения [3].

Целью введения данных показателей для оценки транспортного обслуживания является устранение разницы между фактическими и проектными значениями транспортных стандартов, что и является конечной целью развития пассажирского транспортного комплекса.

Всем муниципальным образованиям необходимо разработать систему социальных стандартов транспортного обслуживания, которые будут отражать эффективность работы транспортных предприятий. Нормативные значения показателей транспортных стандартов будут отличаться для различных субъектов РФ в зависимости от специфики развития регионов.

За рубежом уделяется большое внимание аспектам организации и управления транспортным обслуживанием населения. Если обратиться к опыту множества европейских стран, то можно убедиться, что стабильное развитие системы городского пассажирского транспорта осуществляется благодаря обеспечению регулирования качества транспортных перевозок на государственном уровне. Как показывает практика, система финансирования городского пассажирского транспорта за рубежом имеет многоканальный характер и исходит от государственных, региональных и местных органов власти.

Ввиду того, что городской пассажирский транспорт является важнейшей составной частью транспортной инфраструктуры, практика работы городского пассажирского транспорта показала, что применение только рыночных механизмов регулирования системы городского пассажирского транспорта невозможно. Для повышения конкурентоспособности транспортной отрасли России необходима реализация государственной политики в сфере мониторинга и управления городским транспортом, системы управления и финансовой поддержки пассажирского транспорта.

Существенную роль в реализации Транспортной стратегии РФ играет повышение управления развитием транспортной системы путем улучшения эффективности методов государственного и муниципального управления. Для этого необходима интеграция и координация региональных и муниципальных стратегий и программ развития транспорта с Транспортной стратегией.

В результате должен быть согласованный стратегический план развития транспортной инфраструктуры, согласно которому осуществляются мероприятия различных программ в рамках транспортной стратегии с учетом разделения ответственности между органами государственной власти различных уровней, транспортными организациями.

Реализация Транспортной стратегии позволяет создать условия для социально-экономического развития транспортной отрасли с целью повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы.

Литература.

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Проект, Москва, 2013 г. (Изменения в распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р). Ссылка на Сайт Министерства транспорта Российской Федерации URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=19188.
2. Захарова А.А., Попова О.А., Степанова К.М. Проблемы разработки методологии интеграции и координации стратегического управления системой пассажирских перевозок: постановка задачи // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 2; URL: www.science-education.ru/116-12597 (дата обращения: 23.10.2014).
3. Попова О.А. Современные проблемы регулирования деятельности городского пассажирского транспорта // Инновационные технологии и экономика в машиностроении: сборник трудов V Международной научно-практической конференции – 2014. – Том № 2 - С. 58-60.