

Рецензия на методический документ
«Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при
осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным
транспортом и городским наземным электрическим транспортом»
(с изменениями на 26 января 2021 года)

Краткая информация о документе

Документ входит в состав Распоряжения Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» от 31 января 2017 года № НА-19-р с учетом изменений на 26 января 2021 года, за подписью заместителя Министра Н.А. Асаула.

Рецензируемый методический документ имеет в объеме 12 страниц, в том числе табл. 3, формул 3, прил. 1.

Общие вопросы и замечания

Основной общий вопрос по данному документу касается статуса документа. Непонятно его текущее назначение и регулирующее воздействие. Непонятны объекты и субъекты регулирования. Кроме того, есть вопросы к логике документа, складывается ощущение несогласованности исследуемого документа и наличия внутренних противоречий в его составе.

Согласно пункту 1, социальный стандарт призван установить систему оценки уровня транспортного обслуживания по муниципальным, межмуниципальным, смежным межрегиональным и международным маршрутам, однако основное количество показателей качества относится и применимо исключительно к муниципальным маршрутам и не может оценивать межмуниципальные, смежные межрегиональные и международные маршруты. Соответственно, методика не может давать оценку субъектов РФ по межмуниципальным маршрутам, не говоря уже о межрегиональных маршрутах.

Содержание рецензии

В ходе анализа структуры и содержания представленного методического документа был выявлен ряд недостатков.

3.1.1. Территориальная доступность остановочных пунктов.

Критерий может применяться исключительно для оценки муниципальных маршрутов и транспортного обслуживания отдельных муниципальных образований и городских округов. Межмуниципальные

маршруты по таким предельным параметрам оценивать невозможно. На территории большинства субъектов РФ расположено большое количество населенных пунктов, расположенных на значительном удалении от автомобильных дорог, по которым проходят межмуниципальные маршруты.

С другой стороны, норматив удаления остановочных пунктов от терминалов внешнего транспорта (не более 300 метров) кажется завышенным и не обоснованным. В целях создания удобных транспортных систем такой норматив совершенно не допустим. Разные виды транспорта должны быть максимально приближены друг к другу. Относительно терминалов внешнего транспорта ведение отсчета расстояния от границы земельного участка недопустим, т.к. сами терминалы в подавляющем большинстве представляют комплексные сооружения, имеют в себе различные объекты, привокзальные площади и технологические полосы.

1.1.2. Доступность остановочных пунктов для маломобильных групп.
и

3.1.3. Доступность транспортных средств.

Стандарт содержит категоричное требование о том, что все остановочные пункты должны отвечать этим требованиям. Тогда не понятно, какая проводится оценка? Остановка ведь либо соответствует требованиям, либо нет. И если она не соответствует, то она и не должна участвовать в оценке, ее не должно быть и ее нельзя обслуживать.

3.1.4. Ценовая доступность поездок.

Подход довольно свежий и вполне обоснованный. Однако для простоты расчета следует ограничиться обычными средними показателями дохода. Кроме того, если оценивается ценовая доступность в конкретном муниципальном образовании, то незачем оценивать уровень среднедушевых доходов всего субъекта РФ и, тем более, долю населения субъекта РФ с величиной дохода ниже среднедушевого в регионе. Далее в этом пункте указано, что оценка производится по стоимости билета длительного пользования без ограничения поездок со сроком действия месяц. Если такие проездные отсутствуют, то по нормативу поездок и стоимости разовой поездки при этом в таблице 3 указано, что для муниципальных образований численностью более 500 000 человек проездной обязателен. Это явное противоречие в одном документе.

3.2.1. Соблюдение расписания.

Данный показатель не в полной мере отражает реальную картину и уровень транспортного обслуживания. Например, для муниципальных образований, городских округов для пассажиров ключевым параметром является не строгое время отправления, а соблюдение интервалов движения транспорта.

3.3.1. Оснащенность транспортных средств средствами информирования.

Показатель отнесен к разделу комфортности при этом идет отсылка к правилам пассажирских перевозок, которыми установлены определенные требования. Невыполнение этих требований есть не что иное, как нарушение, за которое предусмотрена ответственность.

3.3.3. Температура в салоне.

Один из злободневных вопросов в части отсутствия четких нормативов и ответственности за их выполнение, однако предложенная методика также не даст качественного сдвига и не выполнима. Каким образом можно организовать мониторинг температуры в салоне на каждом рейсе? Кроме этого, стандартом предлагается установить нормативы при температуре ниже -5 и при температуре выше $+25$, а в интервале от -5 до 25 норматив данным стандартом не установлен.

Заключение

Отдельные положения и разделы представленного методического документа нуждаются в обосновании. «Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» нуждается в доработке.

Директор
транспортного
Общероссийской
организации «Российская академия
транспорта», доктор
наук

Института
планирования
общественной
академия
технических



М.Р. Якимов