

## РЕЗОЛЮЦИЯ

о итогах отраслевого совещания, состоявшегося 24 ноября 2021 года на тему:  
**«Современный инструментарий оценки качества транспортного обслуживания  
и его мониторинг»**

В отраслевом совещании приняли участие порядка 200 человек из 64 регионов Российской Федерации.

В ходе совещания были рассмотрены следующие вопросы:

- Для каких целей и задач необходимо наличие Стандарта транспортного обслуживания;
- Как разработать и утвердить Стандарт транспортного обслуживания;
- Должен ли Стандарт транспортного обслуживания иметь наименование «социальный»;
- Возможно ли введение единых федеральных требований к качеству транспортного обслуживания или должны быть установлены местные (региональные) стандарты;
- Следует ли установить на федеральном уровне только перечень показателей качества или задать целевые значения индикаторов;
- Какая номенклатура параметров качества должна содержаться в стандарте транспортного обслуживания и какой системой параметров она описывается;
- Какова взаимосвязь между стандартом транспортного обслуживания и документами транспортного планирования (КСОТ и ДПП);
- Чем определяются целевые значения параметров качества транспортного обслуживания (какие ключевые факторы влияют на заданный уровень параметров)?
- Значение стандарта транспортного обслуживания и его соблюдения для формирования НМЦК при переходе на брутто-контракты;
- Как обеспечить мониторинг соблюдения стандарта транспортного обслуживания.

Экспертное сообщество отметило высокую важность и необходимость установления требований к качеству транспортного обслуживания населения. Данные требования следует устанавливать на региональном\муниципальном уровне исходя из уровня ответственности за организацию транспортного обслуживания и возможностей консолидированных региональных бюджетов.

## **Предложения по совершенствованию Стандарта транспортного обслуживания населения:**

1. Должен быть определен правовой статус Стандарта транспортного обслуживания и ответственность за его несоблюдение. Действующий Стандарт утвержден Приказом Минтранса России и носит исключительно рекомендательный характер, но при этом содержит достаточно жесткие нормативные значения по отдельным показателям, которые местные бюджеты не в состоянии обеспечить без существенного дополнительного финансирования (например, по результатам исследований проведенных вице-президентом МАП ГЭТ Морозовым А.С. для города численностью населения в 1 млн. человек только соблюдение показателя территориальной доступности остановочных пунктов в размере 500 метров для многоквартирных домов обойдется не менее чем в 1,3 млрд. рублей, соблюдение норматива вместимости 3 чел/кв. метр потребует еще дополнительно около 2 млрд. рублей). При этом действующая редакция Стандарта транспортного обслуживания не предполагает исключений в несоблюдении жестко установленных нормативов в отдельных случаях, например в отдельные дни или часы пик.

Кроме того, сложилась ситуация при которой для получения федеральной поддержки на развитие систем городского пассажирского транспорта требуется наличие утвержденных региональных Стандартов транспортного обслуживания и их соответствие «федеральному» (например, в рамках Порядка определения субъектов Российской Федерации для реализации мероприятия по обновления подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденного протоколом заседания проектного комитета от 19 ноября 2019 г. №8). Однако, ряд органов исполнительной власти отмечает, что они не имеют полномочий и оснований по разработке и утверждению такого рода документов. Правовое закрепление Стандарта транспортного обслуживания позволит на официальном уровне предъявлять требования к перевозчикам, контролировать их работу, а также его несоблюдение будет являться основанием для расторжения контрактов или наложения штрафных санкций. Вместе с тем внедрение Стандартов потребует внесения изменения в действующий Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта на осуществление регулярных перевозок.

2. Следует установить четкий порядок разработки, утверждения, внедрения и мониторинга Стандарта транспортного обслуживания в субъектах Российской Федерации. Данная информация может содержаться в федеральном стандарте транспортного обслуживания населения или в отдельных методических рекомендациях Минтранса России.

3. Стандарт транспортного обслуживания не должен на федеральном уровне устанавливать единые жесткие требования к качеству обслуживания в отдельных регионах или муниципальных образованиях. На федеральном уровне должен быть закреплён целевой минимально гарантируемый уровень качества, который может соблюдаться органами исполнительной власти всех муниципальных образований, вместе с тем, для крупных городов целевой уровень транспортного обслуживания может быть выше.

Возможен и другой подход, когда на федеральном уровне устанавливаются лишь рамочные требования к качеству транспортного обслуживания, которые определяют перечень критериев, сами же нормативные значения критериев следует устанавливать на региональном/муниципальном уровне для определенных типов муниципальных образований (предлагается определять их исходя из численности населения и принадлежности муниципальных образований к определенным группам – населенные пункты крайнего севера, курортные и т.д.).

4. Для установления нормативных уровней отдельных критериев для региональных/муниципальных Стандартов транспортного обслуживания местным/региональным органам власти следует провести исследование мнения пассажиров и жителей с целью выработки требований к качеству со стороны фактических и потенциальных пользователей пассажирского транспорта. Утверждение местных/региональных Стандартов транспортного обслуживания должно проходить только после прохождения общественных слушаний.

5. Рекомендуется исключить из наименования Стандарта транспортного обслуживания слово «социальный», либо включить в его содержание четкие требования по минимальному уровню показателей, отвечающих данному понятию и полностью финансируемого за счет средств бюджетной системы Российской Федерации (например, долю поездок для лиц с ограниченными возможностями, детей, резерв мест для данных категорий пассажиров и

т.д.). Стандарт определяет только качественные требования к оказанию самих услуг и не рассматривает вопросы выбранной органами власти модели взаимоотношений с перевозчиками, порядок финансирования и субсидирования перевозок и т.д., в противном случае к его утверждению должно подключаться Министерство труда и социальной защиты Российской Федерации.

6. Рекомендуется исключить из Стандарта транспортного обслуживания критерий ценовой доступности, так как Стандарт транспортного обслуживания характеризует эксплуатационные характеристики работы пассажирского транспорта, стоимость же услуг не является критерием качества.