МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

НИИАТ

СОЦИАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

ЕКАТЕРИНА БРЯЗГИНА
заместитель генерального директора по проектной работе
ОАО «Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта»





АКТУАЛЬНОСТЬ РАЗРАБОТКИ СОЦИАЛЬНОГО СТАНДАРТА

- **Транспортная стратегия РФ**

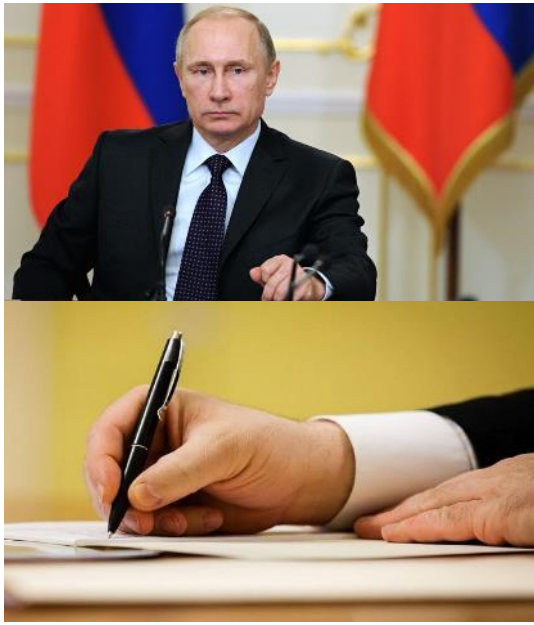
  Реализация пункта 63 Плана мероприятий по реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на среднесрочный период (2014-2018 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р Поручение Президента РФ.

- **Поручение президента РФ**

  исполнение пункта 2.1 поручения Президента Российской Федерации от 1 июля 2016 г. № Пр-1277.

- **Зарубежный опыт**

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



Кроме того, актуальность разработки Стандарта вызвана и сложившейся ситуацией в сфере транспортного обслуживания, а также недостаточностью регулирования в Федеральном Законе № 220 ФЗ.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ СТАНДАРТИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

Европейский Союз: единый стандарт качества пассажирских перевозок – EN 13816 «Перевозки. Материально-техническое обеспечение и услуги. Общественный пассажирский транспорт – Определение качества обслуживания, постановка целей и измерения».

Основные критерии оценки качества:

- **наличие (availability) и зона покрытия;**
- **доступность (accessibility);**
- **информирование** о расписании и движении;
- **время** планирования поездки и ее осуществления;
- **клиентоориентированность**;
- **комфорт**;
- **безопасность**;
- **воздействие на окружающую среду**.





Стандарт де-юре не является обязательным, однако де-факто в большинстве стран ЕС деятельность транспортных компаний должна соответствовать данному стандарту, особенно если эти компании участвуют в конкурсах на получение государственных контрактов на перевозку.

Кроме того, в соответствии со стандартом EN 13816 оценивается эффективность крупных проектов модернизации транспортных сетей.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ СТАНДАРТИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

Соединенные Штаты Америки: «Руководство по оценке провозной способности и уровня качества общественного транспорта» («Transit Capacity and Quality of Service Manual»).

Основные факторы, влияющие на качество обслуживания:

- **частота рейсов, время ожидания, продолжительность обслуживания;**
- **надежность;**
- **близость остановочных пунктов к начальной и конечной точкам маршрута;**
- **уровень загруженности пассажирских транспортных средств;**
- **стоимость проезда;**
- **безопасность вождения / общая безопасность.**



«Руководство по оценке провозной способности и уровня качества общественного транспорта» не является стандартом, обязательным для исполнения, однако исполнительные власти отдельных штатов, округов или городов США опираются на данное руководство при оценке качества транспортного обслуживания населения.

РОССИЙСКИЙ ОПЫТ СТАНДАРТИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

- **Казань** (Постановление исполнительного комитета муниципального образования города Казани от 30 июня 2009 года № 5241 «Об утверждении стандарта муниципальной услуги "организация транспортного обслуживания населения»)
- **Братск** (Стандарт качества предоставления бюджетных услуг в области организации транспортного обслуживания населения, утвержденный Постановлением мэра города Братска от 21.05.2007 № 1378)
- **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)
- **Пенза** («Стандарт качества предоставления муниципальной услуги «Организация транспортного обслуживания населения города Пензы», утвержденный постановлением Администрации города Пензы от 19 мая 2009 г. № 674)
- **Республика 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)

НАЗНАЧЕНИЕ СТАНДАРТА

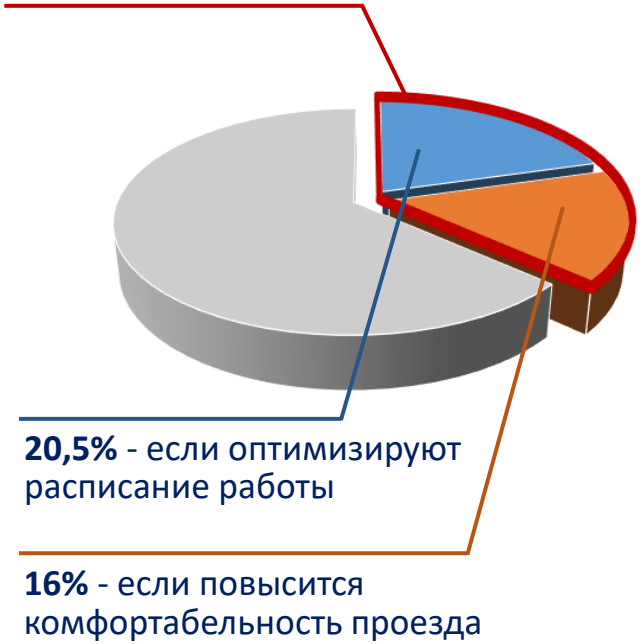
Согласно социологическим опросам, проведенным в разных городах России, ключевыми факторами, влияющими на выбор способа передвижения населения являются:

- ✓ длительность поездки;
- ✓ комфортность условий поездки;
- ✓ расстояние.

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

Миссия стандарта состоит в приведении качества пассажирского транспорта в соответствие с запросами населения.

36,5% респондентов готовы рассмотреть возможность использования общественного транспорта в городах вместо личных автомобилей в случае повышения качества обслуживания, в том числе:



20,5% - если оптимизируют расписание работы

16% - если повысится комфортабельность проезда

НАЗНАЧЕНИЕ СТАНДАРТА

Социальный стандарт транспортного обслуживания направлен на решение проблем, наиболее часто встречающихся в соответствующих опросах населения разных городов РФ

Учтены в стандарте

Основные проблемы, затрудняющие использование общественного транспорта:



ПРИНЦИПЫ И СТРУКТУРА СОЦИАЛЬНОГО СТАНДАРТА

Социальный стандарт

Показатели доступности

- Территориальная доступность остановочных пунктов
- Доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для маломобильных групп населения
- Доступность транспортных средств для маломобильных групп населения
- Ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок
- Оснащенность автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов
- Частота обслуживания остановочных пунктов

Показатели надежности

- Соблюдение расписания маршрутов регулярных перевозок

Показатели комфортности

- Оснащенность транспортных средств средствами информирования пассажиров
- Уровень шума в салоне транспортных средств
- Температура в салоне транспортных средств
- Соблюдение норм вместимости
- Количество пересадок
- Экологичность

Принципы стандарта:

- Универсальность показателей
- Приоритет пассажира
- Двусторонний контроль

ПОКАЗАТЕЛИ ДОСТУПНОСТИ

Показатели доступности нацелены на нейтрализацию факторов, сокращающих возможности отдельных групп населения использовать общественных транспорт по тем или иным причинам.

- **Территориальная доступность остановочных пунктов.**

  Регулирует удаленность остановочных пунктов.

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

  Контролирует оснащенность транспортной инфраструктуры для использования маломобильными группами населения.

- **Доступность транспортных средств для маломобильных групп населения.**

  Контролирует оснащенность транспортных средств для перевозки маломобильных групп населения

- **Ценовая доступность поездок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок.**

  Регулирует уровень цен на услуги пассажирского транспорта

- **Оснащенность автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов.**

  Контролирует оснащение соответствующих объектов системами зрительного информирования и другими элементами обустройства.

- **Частота обслуживания остановочных пунктов.**

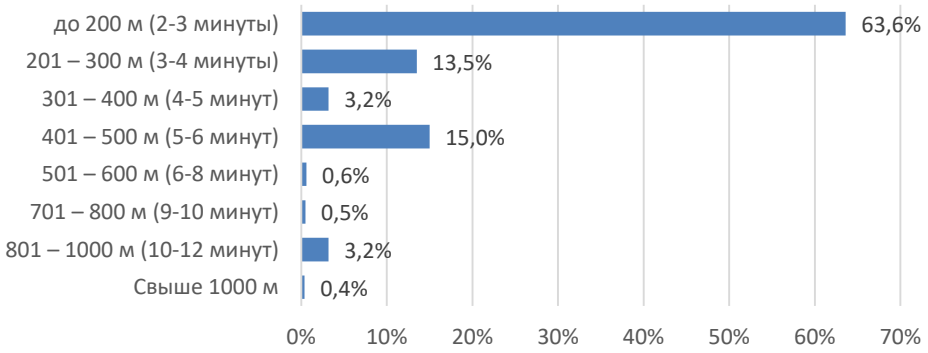
  Задает минимальную частоту обслуживания остановочных пунктов малонаселенных поселений

ПОКАЗАТЕЛИ ДОСТУПНОСТИ

Территориальная доступность

Согласно опросам, проведенным в российских городах, территориальная доступность остановочных пунктов является важной характеристикой транспортной системы для 72% опрошенных

Расстояние до остановочного пункта, которое считается приемлемым согласно мнению респондентов





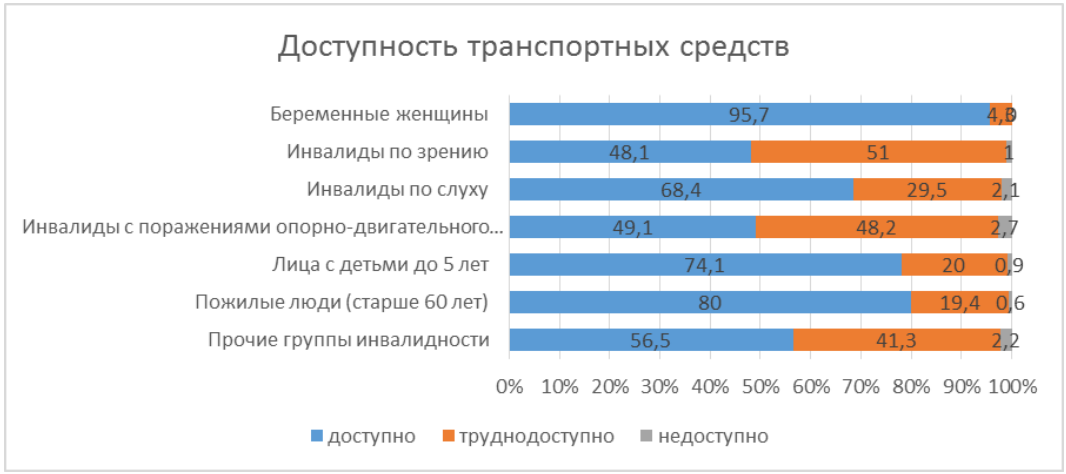
Ценовая доступность

Показатель ценовой доступности является важным для **64,4% респондентов**.

Муниципальное образование	Стоимость проезда	Взвешенный среднедушевой доход	Значение показателя ценовой доступности
Брянск	660	15 353	**4,3 %**
Казань	1700	21 727	**7,82 %**
Ярославль	850	15 764	**5,39 %**
Белгород	900	13 050	**7%**

ПОКАЗАТЕЛИ ДОСТУПНОСТИ

Согласно опросам, проведенным в Калининграде, вопрос доступности транспортных средств и инфраструктуры пассажирского транспорта стоит остро **для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, инвалидов по зрению и слуху, инвалидов прочих групп**.









ПОКАЗАТЕЛИ НАДЕЖНОСТИ

- **Соблюдение расписания маршрутов регулярных перевозок.**

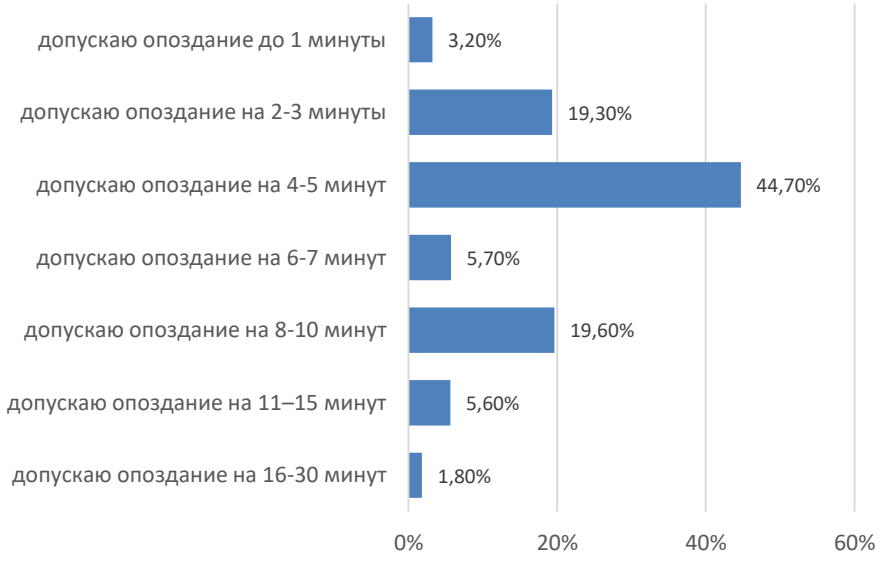
  Контролирует время отклонения от установленного расписания и долю таких рейсов.

  Характеризует стабильность получения транспортных услуг.



Согласно опросам, проведенным в российских городах, **соблюдение расписания является особо важным показателем** качества работы пассажирского транспорта для 81,3% опрошенных.

Согласно результатам опроса, проведенного в Красноярске, опоздание общественного транспорта более 10 минут считают приемлемым **только 7,4% респондентов**.



В российских городах от 2 до почти 14% рейсов приходят с опозданиями

Муниципальное образование	Удельный вес автобусных рейсов, выполненный без опоздания	В том числе с нарушением расписания
Брянск	94,7%	5,3%
Казань	95,6%	4,4%
Москва	97,4%	2,6%
Ярославль	86,3%	13,7%
Белгород	97,9%	2,1%

ПОКАЗАТЕЛИ КОМФОРТНОСТИ

Характеризуют удобство использования услугами общественного транспорта, в том числе отсутствие физического и психологического дискомфорта

- Оснащенность транспортных средств средствами информирования пассажиров.
- Уровень шума в салоне транспортных средств.
- Температура в салоне транспортных средств.
- Соблюдение норм вместимости.

  Регулирует количество пассажиров, перевозимых на 1 кв. м пола салона транспортного средства
- Количество пересадок.
- Экологичность.

  Регулирует долю транспортных средств, которые относятся к экологическим классам ЕВРО-4 и выше.



ПОКАЗАТЕЛИ КОМФОРТНОСТИ

- **Соблюдение норм вместимости.**

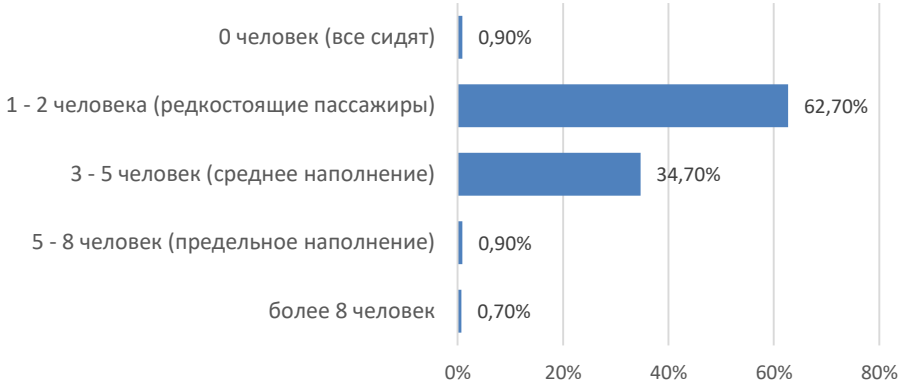
Согласно данным опросов, проведенных в разных городах России, данный показатель оценивают как важный **75,6% респондентов**.

- **Количество пересадок.**

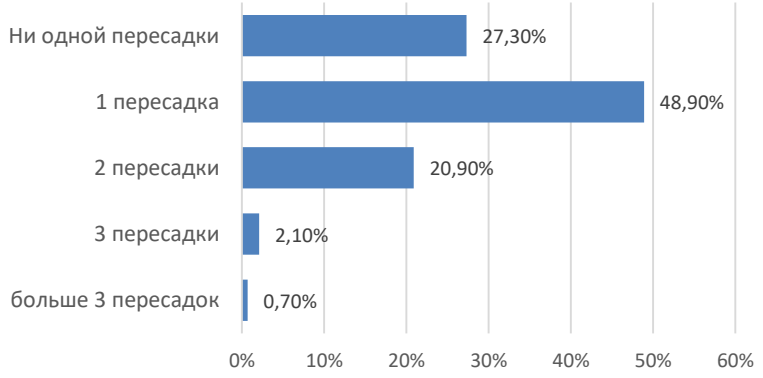
Согласно проведенным в разных городах России опросам**,** в качестве приемлемого количества пересадок 48,9% респондентов назвали одну и 20,9% назвали две пересадки.

Проведенные мониторинги показали, что среднее количество пересадок по Красноярску составляет 0,2 и по Калининграду – 0,28 (с учетом сообщения без пересадок).

Приемлемый для респондентов уровень вместимости



Среднее количество пересадок респондентов



ПОКАЗАТЕЛИ КОМФОРТНОСТИ

- **Экологичность**

Почти 40% автобусов в парках российских городов **не удовлетворяют экологическим требованиям** Евро.

Данные автобусы до сих пор эксплуатируются, причем их пробег составляет более 25% от общего суммарного пробега.

Структура автобусного парка г. Калининграда по экологическому классу

