

УТВЕРЖДЕНО
Заместитель Министра транспорта
Российской Федерации

_____ А.К. Семенов
« ____ » _____ 2019 г.

**Методические рекомендации по разработке документа планирования
регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным,
межмуниципальным маршрутам (автобусами, троллейбусами,
трамваями)**

Введение

Методические рекомендации предназначены для использования при разработке документа планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа по муниципальным, межмуниципальным маршрутам (автобусами, троллейбусами, трамваями) (далее соответственно – Методические рекомендации, документ планирования), определяющего единые подходы, основные направления и конкретные мероприятия по развитию регулярных перевозок на среднесрочную перспективу.

Методические рекомендации носят рекомендательный характер и не являются нормативным правовым актом.

I. Общие положения

1. Документ планирования разрабатывается в соответствии с положениями Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации» (далее — Федеральный закон № 220-ФЗ).

2. Документ планирования является нормативным правовым актом высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования, устанавливающим перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок, организация которых отнесена к компетенции соответственно уполномоченных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и уполномоченных органов местного самоуправления.

Документ планирования рекомендуется разрабатывать на среднесрочную перспективу, но на срок не менее чем пять лет.

3. В Методических рекомендациях использованы следующие понятия:

Маршрутная сеть – увязанная территориально и во времени совокупность маршрутов регулярных перевозок в городском и (или) пригородном сообщениях пассажирского транспорта общего пользования (автобусов, троллейбусов, трамваев) с описанием пути следования маршрутов, расписаниями движения транспортных средств и требованиями, отнесением маршрутов по видам регулярных перевозок пассажиров (по регулируемым тарифам и нерегулируемым тарифам).

Владельцы объектов транспортной инфраструктуры – индивидуальные предприниматели и юридические лица, владеющие на законном основании объектами инфраструктуры, используемыми при организации и осуществлении регулярных перевозок автобусами, троллейбусами, трамваями, с соответствующими полномочиями и ответственностью за эксплуатацию такого объекта.

Понятия «маршрут регулярных перевозок», «остановочный пункт», «расписание», «перевозчик», «регулярные перевозки», «объекты транспортной инфраструктуры» используются в значениях, указанных в Федеральном законе от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Понятия «государственный заказчик», «муниципальный заказчик» используются в значениях, указанных в Федеральном законе от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Понятия «автовокзал, автостанция», «вид регулярных перевозок», «вид транспортного средства», «документ планирования регулярных перевозок», «карта маршрута регулярных перевозок», «класс транспортных средств», «конечный остановочный пункт», «межмуниципальный маршрут регулярных перевозок», «муниципальный маршрут регулярных перевозок», «начальный остановочный пункт», «паспорт маршрута регулярных перевозок», «рейс», «регулярные перевозки по регулируемым тарифам», «регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам», «свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок» используются в значениях, указанных в Федеральном законе № 220-ФЗ.

4. Документ планирования является интегрирующим звеном между документами территориального планирования (в значениях, указанных в Градостроительном кодексе Российской Федерации) и документами социально-экономического планирования в части развития регулярных перевозок и служит непосредственным основанием для разработки проектов по строительству и модернизации объектов транспортной инфраструктуры, приобретению транспортных средств, проведению конкурсов и заключению контрактов на выполнение перевозок, установлению, изменению и отмене маршрутов регулярных перевозок, изменению вида тарифа (схема).

Схема. Документ планирования в структуре документов территориального, социально-экономического и транспортного планирования

(стратегия социально-экономического развития субъекта Российской Федерации, государственные программы субъекта)

Документы территориального

(схема территориального планирования, генеральный план, программа)

**Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при
и багажа**

Конкурсы на пол

Проект

5. Главными целями планирования и организации перевозок пассажиров в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях в части обеспечения мобильности населения являются:

обеспечение нормативов качества транспортного обслуживания для всех жителей региона в соответствии с Социальным стандартом транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденным распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р (далее – Социальный стандарт);

снижение совокупных издержек общества, связанных с обеспечением мобильности населения (в том числе с учётом личного автотранспорта), включая:

- прямые эксплуатационные затраты (в том числе на содержание транспортной инфраструктуры и работу подвижного состава);
- затраты времени населения на передвижения;
- ущерб от дорожно-транспортных происшествий;
- ущерб от загрязнения окружающей среды.
- загрязнением окружающей среды, шумом, развитием и содержанием улично-дорожной сети, и т.п.

Исходя из изложенного, целями разработки документа планирования являются:

обеспечение потребностей всех групп населения в перевозках на качественном уровне и ценовой доступностью с учетом возможностей бюджета региона;

создание условий для переориентации групп населения со средними и высокими доходами с личного транспорта на транспорт общего пользования, как более безопасный, экологичный, снижающий нагрузку на улично-дорожную сеть и затраты времени на передвижения, экономичный;

осуществление поиска баланса между достижимым уровнем качества перевозок и допустимым уровнем расходов бюджета и населения путем пересчета вариантов развития инфраструктуры рельсового и электрического транспорта, маршрутных схем, расписаний, соответствующих расходов и доходов.

С целью достижения баланса достижимого уровня качества и расходов, рекомендуется разработку Документа планирования регулярных перевозок проводить одновременно с актуализацией Социального стандарта, действующего на территории действия разрабатываемого Документа планирования.

6. Основными задачами развития регулярных перевозок, решение которых обеспечивает достижение перечисленных целей, являются следующие:

интеграция перевозок, осуществляемых автомобильным и городским наземным электрическим транспортом по регулярным маршрутам, в единую мультимодальную сеть перевозок пассажиров наземными видами транспорта;

оптимизация структуры и топологии маршрутной сети наземного пассажирского транспорта по параметрам территориальной доступности, пересадочности, продолжительности поездки (контроль частоты движения на каждом участке маршрутной сети, исключение перегрузки остановочных пунктов для обеспечения высокой скорости и надежности сообщения без ожидания освобождения посадочных площадок, создание возможности приоритетного проезда перекрестков);

разработка маршрутов, обеспечивающих максимально возможную скорость работы транспорта общего пользования и соблюдение расписания;

комбинированное использование различных видов транспорта общего пользования, обладающих различными техническими возможностями и провозной способностью, предоставляя нужный вид транспорта «в нужном месте», в зависимости от уровня спроса и показателей эффективности;

создание четкой маршрутной структуры, легко запоминающейся жителями и нерезидентами и не изменяющейся во времени (благодаря интеграции вопросов планирования маршрутной сети транспорта общего пользования и долгосрочного городского планирования);

координация расписаний движения транспортных средств на различных маршрутах;

предоставление услуг транспортом общего пользования с высокой частотой рейсов там и тогда, где и когда спрос на перевозки обоснованно велик, предоставление услуг транспорта общего пользования с гибким или «пульсирующим» расписанием там и тогда, где и когда спрос слабый или неравномерный;

создание эффективных маятниковых маршрутов, связывающих основные районы проживания в пригородах с городским центром и крупнейшими местами приложения труда, проходящих через основные пересадочные узлы;

поддержка «мягких» мер, направленных на снижение спроса на поездки личным автотранспортом, таких как тарифное регулирование, маркетинговые и информационные кампании и другие;

введение тарифных меню без доплат за пересадки, стимулирование безлимитных билетов длительного действия (то 30 дней) для повышения привлекательности транспорта общего пользования (относительно индивидуального автотранспорта), оптимизации маршрутной сети с ликвидацией непродуктивного дублирования, повышения платежной дисциплины;

повышение комфортабельности транспортных средств;

расширение использования транспортных средств, адаптированных для маломобильных категорий населения;

обеспечение приоритета в движении маршрутных транспортных средств, в том числе путём организации полос для таких транспортных средств;

повышение информированности населения о работе пассажирского транспорта общего пользования, внедрение систем информирования

пассажиров о движении транспортных средств на маршрутах в режиме реального времени;

повышение конкурентоспособности пассажирских перевозок за счет создания долгосрочных предсказуемых условий работы для перевозчиков, совершенствования системы оплаты выполненной работы из бюджета при осуществлении перевозок пассажиров и багажа по регулируемым тарифам;

внедрение механизмов адресного обеспечения ценовой доступности транспорта общего пользования для малообеспеченных групп населения (адресные льготы для лиц с низкими доходами; целевые транспортные субсидии, реализуемые посредством электронных систем оплаты проезда);

совершенствование механизмов контроля за работой перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа;

оценка экономической и бюджетной эффективности вариантов реализации каждой из задач и выбор варианта, обеспечивающего баланс между предоставляемым уровнем качества и бюджетными расходами;

непрерывный мониторинг соблюдения нормативов Социального стандарта.

7. Основными принципами транспортного планирования, направленными на решение этих задач, являются:

интеграция градостроительного и транспортного планирования;

межмуниципальная интеграция транспортного планирования в городских агломерациях;

обеспечение эффективного мультимодального взаимодействия всех видов транспорта;

повышение привлекательности и конкурентоспособности транспорта общего пользования и создание условий для переключения на него перевозок, осуществляемых личным автотранспортом;

повышение безопасности транспортных услуг, предоставляемых населению;

сочетание различных систем транспортного обслуживания населения и различных видов перевозок (по регулируемому, либо нерегулируемому тарифу);

обеспечение «безбарьерности» транспортных связей в том числе в транспортных узлах и пересадочных пунктах.

II. Порядок подготовки и утверждения документа планирования регулярных перевозок

8. Разработка документа планирования осуществляется на основании нормативного правового акта исполнительно-распорядительного органа муниципального образования или нормативного правового акта высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации.

Указанным нормативным правовым актом устанавливается:

орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации или муниципального образования, ответственный за разработку проекта документа планирования, а также перечень заинтересованных органов исполнительной власти субъекта Российской Федерации или муниципального образования, согласующих документ планирования;

порядок приёма и учёта ответственным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или муниципального образования предложений населения и иных заинтересованных сторон по составу документа планирования регулярных перевозок, общие требования к составу таких предложений, подходов и критериев для его разработки;

сроки представления проекта документа планирования на согласование в соответствующие органы, а также на утверждение в высший исполнительный орган субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительный орган муниципального образования.

9. Документ планирования разрабатывается на основе анализа:

действующих документов стратегического планирования, территориального и транспортного планирования, прогнозов социального и экономического развития территории;

существующих пассажиропотоков, транспортного спроса населения, в том числе с учетом платежеспособного спроса;

характеристик расселения, а также расположения, назначения и основных характеристик объектов застройки;

топологии улично-дорожной сети и существующей маршрутной сети транспорта общего пользования, размещения остановочных пунктов;

состояния транспортного обслуживания в целом, включая показатели работы занятых на маршрутах перевозчиков, а также состояния транспортной инфраструктуры;

рекомендаций заказчика Документа планирования относительно допустимого уровня стоимости 30-дневного безлимитного проездного билета и предельного объема субсидирования из муниципального и регионального бюджетов на предоставление адресных льгот по оплате проезда.

10. На основе проведенного анализа в соответствии с пунктом 9 Методических рекомендаций:

- выявляются основные проблемы в развитии регулярных перевозок пассажиров и багажа, осуществляется оценка социального, экономического, экологического ущерба от недостаточного уровня организации регулярных перевозок;

- прогнозируется эффект от реализации документа планирования, который может выражаться в ожидаемых значениях индексов изменения натуральных показателей уровня транспортного обслуживания населения (скорость и регулярность сообщения, транспортная доступность, полнота удовлетворения транспортных потребностей населения и другие), индексов изменения показателей безопасности дорожного движения, нагрузки

транспорта на окружающую среду (ущерб от дорожно-транспортных происшествий, шум, выбросы и др.), индексов изменения социально-экономических показателей (транспортные расходы домохозяйств), бюджетных показателей (объём бюджетного финансирования). Кроме того, может быть указан эффект от улучшения транспортного обслуживания конкретных районов по конкретным параметрам.

Рекомендации по сбору и обработке исходной информации, анализу транспортного спроса на передвижения населения приведены в приложении А Методических рекомендаций.

11. Основаниями для внесения изменений в документ планирования могут быть:

выявленные нарушения нормативов действующего Социального стандарта транспортного обслуживания населения, а также прогнозируемые нарушения нормативов, которые могут возникнуть в результате развития застройки и изменения транспортного спроса;

изменение конфигурации улично-дорожной сети и схем организации дорожного движения;

изменение транспортных корреспонденций населения (числа поездок между районами города в единицу времени);

изменение параметров обслуживания маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа;

установление, изменение или отмена регулярных перевозок пассажиров и багажа;

актуализация графика заключения контрактов и графика проведения открытых конкурсов на право получения свидетельства об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

III. Состав и содержание документа планирования регулярных перевозок

12. Документ планирования содержит перечень мероприятий по развитию регулярных перевозок пассажиров и багажа, включая обоснование необходимости их проведения, сроки выполнения, сведения об ответственных исполнителях и объёмах необходимых ресурсов, включая финансовые.

Исходя из положений Федерального закона № 220-ФЗ в документ планирования рекомендуется включать:

план изменения вида регулярных пассажирских перевозок (в соответствии с частью 1 статьи 18 Федерального закона № 220-ФЗ);

план изменения маршрутов регулярных пассажирских перевозок (в соответствии с частью 5 статьи 19 Федерального закона № 220-ФЗ);

график проведения конкурсных процедур и заключения государственных или муниципальных контрактов на осуществление регулярных перевозок по

регулируемым тарифам (в соответствии с частью 9 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ).

Документ планирования разрабатывается на основе утвержденных высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации или исполнительно-распорядительного органа муниципального образования социальных стандартов одновременно с проектом корректировки указанных документов.

13. Примерный состав и содержание документа планирования.

Утверждаемая часть, в которую входят:

- 1) маршрутная сеть в течение периода планирования, план-график внесения изменений в маршрутную сеть;
- 2) тарифы на перевозки пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, тарифные меню; план-график изменений тарифов на период планирования;
- 3) перечень мероприятий по реализации документа планирования:
 - организационные мероприятия;
 - мероприятия, связанные с инвестициями (приобретение транспортных средств, развитие инфраструктуры и др.);
 - план бюджетного финансирования, включающий баланс сбора билетной выручки, бюджетных расходов и эксплуатационных затрат;
- 4) параметры мониторинга реализации и эффективности документа планирования, в том числе в части реализации Социального стандарта:
 - номенклатура и значения параметров, утверждаемые на период планирования (включая нормируемые параметры качества транспортного обслуживания);
 - порядок сбора и учёта данных;
- 5) перечень лиц, ответственных за реализацию плана мероприятий по реализации документа планирования регулярных перевозок;
- 6) приложения к документу планирования:
 - а) приложение 1, включающее перечни:
 - остановочных пунктов, которые разрешается использовать в качестве начальных остановочных пунктов и (или) конечных остановочных пунктов по смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок;
 - ближайших по направлению регулярных перевозок начальных остановочных пунктов и (или) конечных остановочных пунктов, либо ближайших по направлению регулярных перевозок и имеющих достаточную пропускную способность начальных остановочных пунктов и (или) конечных остановочных пунктов.
 - б) приложение 2, включающее планы:
 - изменений вида регулярных перевозок;
 - отмены маршрутов регулярных перевозок;
 - заключения государственных или муниципальных контрактов на осуществление регулярных перевозок, частично или полностью оплачиваемых

за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации или местных бюджетов.

Обосновывающая часть, в которую входят:

1) показатели развития территориально-административного образования, такие как численность населения и другие (фактические и прогнозируемые) показатели, по данным планов социально-экономического развития (краткий реферат);

2) цели и задачи развития регулярных перевозок применительно к конкретному территориально-административному образованию;

3) характеристики населения, влияющие на показатели транспортной подвижности:

- показатели численности и структуры населения по возрастным, социальным показателям и доходам;

- структура населения по праву использования преимуществ в оплате проезда;

4) анализ нагрузки от оплаты услуг транспорта общего пользования и личного транспорта на бюджеты домохозяйств;

5) анализ существующей потребности и фактической удовлетворённости потребностей населения в передвижениях с учётом перевозок транспортом общего пользования и личным транспортом;

6) анализ пассажиропотоков на сложившейся маршрутной сети;

7) выявление и анализ случаев нарушения нормативов социального стандарта транспортного обслуживания населения и других документов, регламентирующих требования к безопасности и качеству транспортного обслуживания населения.

8) выявление случаев снижения эффективности работы транспортной системы (систематическая недогрузка транспортных средств в часы пик, вызванная чрезмерным дублированием маршрутов, превышением требуемой частоты движения).

9) информация о градостроительном и транспортном планировании: фактических и планируемых (прогнозируемых) показателях с учётом генерального плана, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексного плана транспортного обслуживания населения, комплексной схемы организации дорожного движения;

10) информация о перевозчиках и владельцах объектов транспортной инфраструктуры, используемой при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа;

11) показатели безопасности и экологичности транспорта общего пользования и автотранспорта населения - фактические и планируемые (прогнозируемые) значения;

12) административное регулирование и бюджетное финансирование транспорта общего пользования - фактические и планируемые (прогнозируемые) показатели;

13) анализ недостатков функционирования регулярных перевозок с учётом целей их развития и выбор основных направлений разработки документа планирования:

- недостатки функционирования регулярных перевозок;
- основные направления планирования регулярных перевозок, укрупнённый перечень мероприятий;

- в) оценка ресурсов, требуемых для реализации документа планирования;

- г) оценка транспортных и иных эффектов от реализации документа планирования.

14. Рекомендации по оценке текущего состояния транспортных систем на территории рассматриваемых маршрутных сетей регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским электрическим транспортом приведены в приложении Б Методических рекомендаций.

IV. Общие рекомендации по оформлению документа планирования регулярных перевозок

15. В составе документа планирования регулярных перевозок обязательно представление общих действующей и перспективной масштабных схем маршрутной сети с нанесением остановочных пунктов и иных элементов транспортной инфраструктуры, специализированных элементов организации дорожного движения, обеспечивающих осуществление регулярных перевозок. В случае поэтапного развития регулярных перевозок схемы составляют для каждого этапа.

Также необходимо представить действующую схему маршрутной сети с типичными пиковыми (для утреннего часа пик рабочих дней осенне-весеннего периода) и суточными (для рабочих и выходных дней осенне-весеннего периода) эпюрами пассажиропотоков, выполненную по результатам обследования пассажиропотоков.

Кроме этого, должны быть представлены действующая и перспективная (при необходимости - поэтапная) схемы территориального планирования; типичные суточные схемы транспортных корреспонденций для рабочих и выходных дней с отображением крупнейших пассажирообразующих и пассажиропоглощающих объектов.

16. В целях обеспечения бюджетного финансирования целесообразно придать документу планирования статус программного документа с защищённым финансированием из бюджета.

17. Последовательность разработки документа планирования регулярных перевозок рекомендуется отражать в план-графике либо календарном плане разработки.

18. Важнейшим требованием в ходе подготовки документа планирования является его открытость, доступность к публичному обсуждению и внесению предложений заинтересованных сторон.

Проект документа планирования, а в последствии утверждённый документ размещаются на официальном сайте территориально-административного образования в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

V. Разработка мероприятий по организации регулярных перевозок и проектированию маршрутных сетей

19. Мероприятия по организации регулярных перевозок могут образовываться по организационному, либо целевому признаку:

19.1. Мероприятия, образованные по организационному (организационно-технологическому) признаку, группируются по принципу однообразия алгоритма выполнения мероприятий, и включают:

- разработку маршрутных сетей и расписаний движения пассажирских транспортных средств;
- разработку специальных мероприятий по организации дорожного движения;
- разработку мероприятий по строительству, модернизации пассажирских и технологических объектов транспортной инфраструктуры;
- разработку мероприятий по приобретению новых транспортных средств;
- разработку местной нормативной базы в области организации регулярных перевозок, а также в смежных областях.

В этом случае мероприятия внутри каждого блока могут быть направлены на достижение различных целей и задач.

19.2. Мероприятия, образованные по целевому признаку, группируются по принципу единства целей и задач, и включают:

- мероприятия, направленные на повышение территориальной, ценовой, временной доступности для всех пассажиров или отдельных их категорий и групп;
- мероприятия, направленные на повышение скорости сообщения, снижения продолжительности поездки;
- мероприятия, направленные на повышение комфортабельности транспортных средств;
- мероприятия, направленные на снижение негативного влияния транспортной системы на окружающую среду, повышения безопасности функционирования транспортной системы;
- мероприятия, направленные на повышение экономической эффективности перевозчиков, снижение нагрузки на бюджет;
- мероприятия, направленные на упорядочение взаимоотношений и ответственности перевозчиков, владельцев транспортной инфраструктуры и организатора перевозок.

20. Планирование мероприятий осуществляется с учётом действующих документов транспортного планирования (программа комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексный план транспортного обслуживания населения, комплексная схема организации дорожного движения, программа развития внеуличного транспорта и др.). При необходимости в эти документы вносят изменения, оформляемые как отдельные мероприятия по организации регулярных перевозок, либо составные части мероприятий.

21. Одним из основных мероприятий по разработке документа планирования регулярных перевозок является план развития инфраструктуры, маршрутной сети и расписаний движения транспортных средств.

План развития инфраструктуры, маршрутной сети и расписаний осуществляется на вариантной основе; варианты могут различаться составом объектов инфраструктуры (линий трамвая, троллейбуса, обустраиваемыми участками улично-дорожной сети для движения безрельсового транспорта общего пользования), трассами маршрутов и расположением отдельных остановочных пунктов, схемами организации дорожного движения, требованиями к типу и характеристикам подвижного состава, применяемой тарифной политикой, предоставлением преимуществ в провозной плате и т.д.

22. Для каждого разработанного варианта проводят оценку:

стоимости эксплуатации маршрутной сети и инвестиций в транспортные средства и транспортную инфраструктуру;

транспортного и нетранспортного эффектов вариантов маршрутной сети, включая экономические и бюджетные показатели, показатели безопасности и экологии транспортной системы, с учётом транспорта необщего пользования;

выполнения социального стандарта транспортного обслуживания населения.

23. Рекомендации по организации регулярных перевозок пассажиров и проектированию маршрутных сетей приведены в приложении В Методических рекомендаций.

24. Согласно части 2 статьи 14 Федерального закона № 220-ФЗ осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления либо иным государственным или муниципальным заказчиком государственных или муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учетом положений Федерального закона № 220-ФЗ. В связи с этим издан приказ Минтранса России от 29.12.2018 № 482 «Об утверждении типовых контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам, и информационных карт типовых контрактов на

выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам» (зарегистрирован в Минюсте России 22.07.2019, регистрационный № 55340).

Положениями типовых контрактов предусматривается установление единых требований к заключению контрактов на оказание работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам, а также контроль за выполнением подрядчиком указанных работ.

В зависимости от различий в существенных условиях типовых контрактов можно выделить следующие типовые контракты:

Типовой контракт № 1:

1) плата за проезд пассажиров и провоз багажа поступает в распоряжение заказчика;

2) оплата контракта осуществляется за фактически выполненный объем работ (пробег транспортного средства заданного класса и/или часы работы транспортного средства заданного класса и/или количество перевезенных пассажиров, установленному заказчиком) по цене единицы работы, предусмотренной контрактом, со штрафами за нарушение условий контракта.

Данный контракт является основным рекомендуемым к реализации, так как наиболее эффективно обеспечивает мотивацию перевозчика на соблюдение нормативов Социального стандарта транспортного обслуживания населения, в том числе по ценовой доступности.

Типовой контракт № 2:

1) цена контракта является положительной величиной;

2) плата за проезд пассажиров и провоз багажа остается в распоряжении подрядчика;

3) оплата контракта осуществляется за фактически выполненный объем работ по цене единицы работы, установленной контрактом (такой порядок уместен при относительно большой цене контракта).

При заключении данного типового контракта возникает риск нарушения исполнителем нормативов Социального стандарта транспортного обслуживания без достаточных механизмов влияния на перевозчика.

Кроме того, мотивация перевозчиков на прямой сбор выручки увеличивает риски:

нарушения графика движения, что в свою очередь увеличивает риск роста ДТП;

нарушения нормативов комфорта по наполнению салона транспортного средства;

невыполнения рейсов в поздние часы, когда размер выручки низкий; сокрытия выручки перевозчиком.

Типовой контракт № 3:

1) цена контракта является положительной величиной;

2) плата за проезд пассажиров и провоз багажа остается в распоряжении подрядчика;

3) оплата контракта осуществляется независимо от фактически выполненного объема работ. Выполнение работ в полном объеме стимулируется только штрафами (такой порядок уместен при небольшой цене контракта).

Заключение данного контракта несет риски аналогичные рискам, возникающим при заключении Типового контракта № 2.

Рекомендации по обоснованию отнесения маршрутов по видам регулярных перевозок пассажиров (по регулируемым тарифам и нерегулируемым тарифам) приведены в приложении Г Методических рекомендаций.

Следует учитывать, что в случае осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам, согласно части 1 статьи 20 Федерального закона № 220-ФЗ органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления вправе предоставить отдельным категориям граждан за счет средств соответственно бюджетов субъектов Российской Федерации, местных бюджетов льготы на проезд по муниципальным, межмуниципальным маршрутам при условии согласования с юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем, участниками договора простого товарищества, которым выдано свидетельство об осуществлении перевозок по соответствующему маршруту, размеров компенсации недополученных доходов, связанных с предоставлением таких льгот.

25. Важной организационно-технологической составляющей маршрутной сети является формирование и размещение информации о работе маршрутной сети на ближайший сезон года в информационно-коммуникационной сети Интернет, при этом рекомендуется размещать информацию о трассах и расписаниях маршрутных вариантов, периодах действия каждого из маршрутов с целью получения данных об актуальной работе транспортной системы на каждый день в период действия спецификации. Размещение информации рекомендуется осуществлять не менее, чем за месяц до планируемой даты изменений маршрутов и расписаний (как правило, не менее 3 раз в год: 1 мая - за месяц до перехода на летнее расписание, 1 августа – за месяц до перехода на зимнее расписание, и в первую субботу ноября – за месяц до единого дня изменения маршрутов и расписаний в первую субботу декабря).

Разработка и корректирование маршрутной сети является одной из заключительных частей мероприятий по проектированию маршрутных сетей, осуществляющихся после выбора окончательного варианта маршрутной сети, с учётом сезонных изменений.

26. Одним из основных параметров функционирования маршрутной сети является скоординированная работа транспортных средств на различных маршрутах, позволяющая существенно повысить скорость пассажирского

сообщения как внутри разрабатываемой маршрутной сети, так и с учётом смежных сетей.

Рекомендации по разработке общего расписания (в разрезе остановочных пунктов) по маршрутной сети и определению потребности в необходимом виде и количестве транспортных средств на каждом маршруте приведены в приложении Д Методических рекомендаций.

27. Рекомендации по использованию технических средств и программных продуктов, необходимых для разработки документа планирования регулярных перевозок, приведены в приложении Е Методических рекомендаций .

28. Рекомендации по применению тарифной политики для определения предельного уровня оплаты проезда приведены в приложении Ж Методических рекомендаций.