

Предложения и замечания к проекту Стандарта ГОСТ «Услуги на железнодорожном транспорте. Требования к обслуживанию пассажиров в пригородных поездах».

Проект Стандарта ГОСТ «Услуги на железнодорожном транспорте. Требования к обслуживанию пассажиров в пригородных поездах» (далее – проект Стандарта) нуждается в существенной доработке по следующим причинам.

1. Проектом предусматривается стандартизация требований к обслуживанию пассажиров в поездах дальнего следования, однако, ГОСТ 33942-2016 Услуги на железнодорожном транспорте. Обслуживание пассажиров. Термины и определения не содержит определение понятия «поезд дальнего следования».

В связи с этим, предлагаемое описание области применения Проекта выглядит недостаточно однозначным:

подвижной состав ограничивается только вагонами локомотивной тяги; явно не определяются виды сообщений, на которые распространяется применение Проекта – это исключительно межгосударственное сообщение или включает также внутригосударственное и международное сообщения?

В целом вызывает вопрос подхода к представлению стандартов пассажирских перевозок в виде трех документов, поскольку в первых двух стандартах поезда отграничиваются по критерию дальности, а в третьем - по критерию скорости. Таким образом, вне рассмотрения остается комплексный анализ поездов в координатах матрицы «Скорость – Дальность». (Какими по скорости могут быть дальние/пригородные поезда? Какими по дальности следования могут быть высокоскоростные поезда?). Прагматичность такого подхода заключается в том, что определяющее влияние на требования к базовым характеристикам качества обслуживания пассажиров оказывает длительность их поездки, как функция двух переменных – дальность и скорость.¹

2. Следует отметить, что в Предисловии Проекта приводятся ссылки на недействующие документы по межгосударственной системе стандартизации ГОСТ 1.0-92 и ГОСТ 1.2-2015:

ГОСТ 1.0-92 заменен на ГОСТ 1.0-2015 (введен в действие в качестве национального стандарта РФ с 1 июля 2016 г.).

¹ Кроме того, в проекте стандарта, устанавливающего требования к обслуживанию пассажиров в высокоскоростных поездах присутствует противоречие области применения (обслуживание пассажиров при осуществлении высокоскоростных перевозок) названию стандарта (обслуживание пассажиров в высокоскоростных поездах) и тексту стандарта (п. 4.2 – перевозка пассажиров на маршруте высокоскоростного пассажирского сообщения)

ГОСТ 1.2-2009 заменен на ГОСТ 1.2-2015 (введен в действие в качестве национального стандарта РФ с 1 июля 2016 г.).

3. Принципиальным замечанием к содержанию Проекта является его несоответствие целям и основным принципам межгосударственной стандартизации, установленным в ГОСТ 1.0 Межгосударственная система стандартизации. Основные положения», поскольку нормы Проекта не содействуют повышению качества и конкурентоспособности пассажирских железнодорожных перевозок, создают препятствия оказанию услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом.

Чрезмерная детализация требований в Проекте:

консервирует текущее положение;

противоречит современной логике развития бизнеса, в которой уровень обслуживания является ключевым дифференциатором в конкурентной борьбе и, наряду с ценой, оказывает решающее влияние на принятие пассажиром решения о поездке в поезде.

В условиях развития внутривидовой и межвидовой конкуренции на транспорте рассматриваемые проекты стандартов, по своей природе, должны разрабатываться и внедряться на уровне хозяйствующих субъектов и занимать в системе стандартизации нишу стандартов организации, а не межгосударственных или национальных стандартов.

С точки зрения обязательных требований, обеспечивающих безопасность и защиту интересов пассажиров, существует обширная национальная и межгосударственная нормативная база:

Правила технической эксплуатации железных дорог;

Санитарно-эпидемиологические правила СП 2.5.1198-03 «Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте»;

Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом;

Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности;

Соглашение о международном пассажирском сообщении и т.д.

Новых положений рассматриваемый Проект не содержит.

С учетом актуальности работ по законопроекту «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в РФ» и

Концепции долгосрочного государственного регулирования межрегиональных пассажирских перевозок, приоритетной представляется разработка минимальных социальных стандартов транспортного обслуживания. Содержащиеся в них показатели территориальной и ценовой доступности, комфортности, частоты, надежности и др. и их нормативные значения предназначаются для применения органами государственной власти при разработке нормативных правовых актов в сфере транспортного планирования, подготовке, заключении и исполнении регуляторных транспортных договоров между органами власти и перевозчиками.

Такой подход будет отвечать целям и задачам Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года по обеспечению доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами, разработке и выполнению программы реализации минимальных социальных транспортных стандартов по прогрессивной шкале с учетом улучшения условий транспортного обслуживания населения, обеспечению возможности передвижения железнодорожным транспортом всех слоев населения на всей территории страны.

4. Установленные проектом Стандарта классы обслуживания и основные требования к ним не соответствуют Правилам перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденным приказом Минтранса России от 19 декабря 2013 г. N 473 (далее – Правила перевозок).

Так, пунктом 47 Правил перевозок установлено, что пассажиры перевозятся:

а) в поездах пригородного сообщения в вагонах моторвагонной тяги следующих классов, к которым предъявляются следующие минимальные требования:

вагон 3 класса с жесткими и мягкими диванами для сидения и центральным проходом;

вагон 2 класса с креслами соответствующего класса и центральным проходом;

вагон 1 класса с креслами соответствующего класса, центральным проходом и столиками.

б) в поездах пригородного сообщения в вагонах локомотивной тяги следующих типов, к которым предъявляются следующие минимальные требования:

жесткий вагон с местами для сидения в открытых пассажирских отсеках (общий вагон);

жесткий вагон с местами для сидения салонного типа оборудован одним или несколькими пассажирскими салонами с креслами соответствующего класса и центральным проходом.

Проектом Стандарта не учитывается возможность перевозок пассажиров в поездах моротового вагонной или локомотивной тяги, применяемая в проекте Стандарта терминология («базовый класс», «эконом-класс» и «бизнес-класс») не соответствует Правилам в части дифференциации минимальных требований по классам вагонов.

5. Установленные проектом Стандарта классы обслуживания и основные требования к ним не соответствуют условиям тарификации, классификации поездов по скорости движения и конструкционным особенностям подвижного состава.

Проектом Стандарта предусмотрено, что услуги, оказываемые в «эконом-классе» и «бизнес-классе» оплачиваются отдельно. При этом к услугам отнесены, в основном, конструкционные особенности вагонов, которые должны учитываться в себестоимости перевозок. Установлено, что стандарты «эконом-класса» и «бизнес-класса» могут применяться только в скорых пригородных поездах. Наоборот, «базового класса» в скором поезде не предусмотрено. Такая привязка представляется необоснованной и нецелесообразной. Проект Стандарта исключает наличие скоростных пригородных поездов.

Проектом Стандарта устанавливается, что вагоны «эконом-класса» должны в обязательном порядке иметь откидные спинки кресел и столики, а «бизнес-класса» - дополнительно индивидуальное освещение. Вместе с тем, ни в одном из типов вагонов, эксплуатируемых в пригородных перевозках, в настоящее время, включая новые, не предусмотрены устройства индивидуального освещения.

6. Используемая терминология не соответствует законодательству о железнодорожном транспорте и законодательству о естественных монополиях. Используются неясные формулировки.

Например, пунктом 5.5. проекта Стандарта устанавливается, что «Для удобства пассажиров рекомендуется делать остановки скорых пригородных поездов на станции постоянно у одной и той же платформы» и т.д.

Используемые термины требуют приведения в соответствие с законодательством и единообразного использования по всему тексту.

7. Ряд требований представляется излишним, ряд обязательных, наоборот, отсутствует.

Например, проектом Стандарта устанавливается требование

периодического повторения Правил перевозок (не только основных положения) по громкоговорящей связи, произнесение «прощальных слов», оборудование связью «wi – fi» вагонов всех категорий.

При этом отсутствуют иные обязательные положения, касающиеся, например, наличия систем климат-контроля в вагонах «бизнес-класса» или дифференциация минимального количества санитарных кабин в зависимости от класса обслуживания.

8. Требования по предоставлению информации не соответствуют постановлению Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2010 г. № 939 «О стандартах раскрытия информации субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок».

С учетом изложенного, принятие проекта Стандарта приведет к невозможности его практического использования в условиях существенного разрыва формальных требований и существующей практики.

Выполнение излишних требований повлечет рост издержек вагоностроителей и перевозчиков и (или) организаторов перевозок, что в условиях сложившегося дефицита финансирования пригородного пассажирского комплекса крайне нецелесообразно.

Выводы

1. Представленный на согласование проект межгосударственного стандарта ГОСТ «Услуги на железнодорожном транспорте. Требования к обслуживанию пассажиров в поездах дальнего следования» не соответствует целям и основным принципам межгосударственной стандартизации, установленным в ГОСТ 1.0 Межгосударственная система стандартизации. Основные положения».

2. Для обоснования целесообразности продолжения работ по стандартам необходимо согласование с Минтрансом России как органом власти, являющимся ответственным за разработку законопроекта «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в РФ».

3. Требуется доработка проекта документа под эгидой Минтранса России в составе рабочей группы с привлечением специалистов-практиков в сфере нормативного, технического регулирования, вагоностроения, тарификации и организации железнодорожных пригородных пассажирских перевозок.