

**Михеева Татьяна Владимировна**

к.э.н., заведующий научно-исследовательским отделом комплексного развития транспорта Научно-исследовательского института автомобильного транспорта, Россия, 125480, Москва, ул. Героев Панфиловцев, 24, tmikheeva@niiat.ru; заместитель директора Научного центра по комплексным транспортным проблемам Минтранса России, Россия, 107045, Москва, Пушкарёв пер., д. 3, mikheevatv@nacmt.ru

**Руньковский Константин Игоревич**

главный специалист отдела финансового моделирования Научного центра по комплексным транспортным проблемам Минтранса России, Россия, 107045, Москва, Пушкарёв пер., д. 3

**Асадуллин Тимур Рамилевич**

главный специалист отдела повышения доступности транспортных услуг Научного центра по комплексным транспортным проблемам Минтранса России, Россия, 107045, Москва, Пушкарёв пер., д. 3

## **АНАЛИЗ ОПЫТА СОСТАВЛЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ СТРАНДАРТОВ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

**Аннотация.** В этой статье авторами анализируются региональные стандарты транспортного обслуживания населения, разработанные и опубликованные с марта 2024 по январь 2025 года. Сравниваются индивидуальные уточнения и дополнения к положениям, изложенным в Требованиях к Региональному стандарту транспортного обслуживания населения. Итогом является вывод о наличии некоторых неопределенностей, как в требованиях, так и в опубликованных документах.

**Ключевые слова:** региональный стандарт транспортного обслуживания населения, транспортное обслуживание, доступность регулярных перевозок пассажиров, территориальная доступность регулярных перевозок пассажиров, ценовая доступность регулярных перевозок пассажиров, информационная доступность регулярных перевозок пассажиров, временная доступность регулярных перевозок пассажиров, безопасность регулярных перевозок пассажиров, комфортабельность регулярных перевозок пассажиров.

**Для цитирования:** Михеева Т.В., Руньковский К.И., Асадуллин Т.Р. Анализ опыта составления региональных стандартов транспортного обслуживания // Научный вестник автомобильного транспорта. 2024. № 4. С. 3–11.

**Tatyana V. Mikheyeva**

Cand. Sci. (Econ.), head of the Research Department of Integrated Transport Development of the Scientific Research Institute of Automobile Transport, 24 Geroyev Panfilovtsev Str., Moscow, 125480, Russia, tmikheeva@niiat.ru; Deputy Director of the Federal State Budgetary Institution "Scientific Center for Complex Transport Problems of the Ministry of Transport of the Russian Federation", 3 Pushkarev Lane, Moscow, 107045, Russia, mikheevatv@nacmt.ru

---

**Konstantin. I. Runkovsky**

Chief Specialist of the Financial Modeling Department of the Scientific Center for Complex Transport Problems of the Ministry of Transport of the Russian Federation, Pushkarev Lane, 3, Moscow, 107045, Russia

**Timur R. Asadullin**

Chief Specialist of the Department for Increasing Accessibility of Transport Services of the Scientific Center for Complex Transport Problems of the Ministry of Transport of the Russian Federation, Pushkarev Lane, 3, Moscow, 107045, Russia

## ANALYSIS OF THE EXPERIENCE OF DRAWING UP REGIONAL TRANSPORT SERVICE STANDARDS

**Annotation:** *In this article, the authors analyze the regional standards of public transport services developed and published from March 2024 to January 2025. Individual clarifications and additions to the provisions set out in the Requirements for the Regional Standard of Public Transport Services are compared. The result is the conclusion that there are some uncertainties, both in the requirements and in the published documents.*

**Keywords:** *regional standard of public transport services, transport services, accessibility of regular passenger transportation, territorial accessibility of regular passenger transportation, price accessibility of regular passenger transportation, information accessibility of regular passenger transportation, temporary accessibility of regular passenger transportation, safety of regular passenger transportation, comfort of regular passenger transportation.*

**For citation:** *Tatyana V. Mikheyeva, K. Runkovsky, Timur R. Asadullin, Analysis of the experience of drawing up regional transport service standards. Scientific bulletin of automobile transport. 2024;(4):3–11.*

### Введение

В соответствии с изменениями, внесёнными в ноябре 2022 года в Федеральный закон от 13 июля 2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации», с 1 марта 2024 года на исполнительные органы Субъектов Российской Федерации была возложена обязанность разработать и утвердить новые нормативные правовые акты, регулирующие транспортное обслуживание населения: Региональный стандарт транспортного обслуживания населения (РСТО) и Региональный комплексный план транспортного обслуживания населения (РКПТО). Оба документа тесно связаны друг с другом, поскольку первый устанавливает перечень и целевые значения показателей транспортного обслуживания населения, а второй – перечень мероприятий, направленных на их достижение.

8 декабря 2023 года Правительство Российской Федерации утвердило и опубликовало

«Требования к региональному стандарту транспортного обслуживания населения» (далее: Требования к РСТО) так же вступившие в силу с 1 марта 2024 года.

С этого момента исполнительные органы власти Субъектов РФ принялись разрабатывать указанные документы, и за прошедший неполный год некоторые из них уже были опубликованы и вступили в силу.

В настоящей статье рассматриваются утверждённые и опубликованные к моменту её написания РСТО Ямало-ненецкого автономного округа (далее ЯНАО) (утверждён постановлением правительства ЯНАО от 19 февраля 2024 года № 51-П), города федерального значения Санкт-Петербург (далее СПб) (утверждён постановлением правительства Санкт-Петербурга от 1 ноября 2024 года № 968) и Московской области (проект опубликован на сайте правительства Московской области 31 января 2025 года) на предмет их соответствия требованиям к РСТО и соотношения между собой по основным показателям.

Задачей статьи является выявить фактические особенности разработки новых нормативных правовых актов на их первых примерах.

### **Общая характеристика требований к региональному стандарту транспортного обслуживания населения**

Требования к РСТО содержат:

1. Указание на основное назначение документа: «устанавливает перечень и целевые значения показателей, характеризующих доступность, безопасность и комфортность для населения субъекта Российской Федерации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – пассажирские перевозки)»;

2. Требования к сроку действия документа: 5 лет с указанием целевых значений параметров на каждый год в течение срока действия документа;

3. Требования к содержанию документа: перечень основных групп показателей и основной, минимальный перечень самих показателей.

При этом требования к РСТО не содержат явных требований к структуре документа – достаточно чтобы обеспечивалось изложение требуемого содержания – списка параметров и их целевых значений на 5 лет.

### **Общая характеристика анализируемых документов**

Из анализируемых документов два являются официально принятыми, один опубликован в качестве проекта. Два документа опубликованы в более чем через три четверти года после вступления в силу поправок к № 220-ФЗ и Требованиям к РСТО – один документ за десять дней до вступления Требования в силу. Один документ разработан для города федерального значения, 100% территории которого относится к городской застройке. Один для области с высокоурбанизированной территорией и большой долей городского населения. Один для автономного округа со слабоосвоенной территорией, но с высокой долей городского населения. Один из документов разработан для региона с особыми природно-климатическими условиями.

Отсутствие требований к структуре РСТО позволило авторам всех проанализированных документов оформить их максимально лаконично: как таблицы, строкам которой соответство-

вали отдельные показатели транспортного обслуживания, а столбцам – характеристики этих показателей (название, единицы измерения, значения на годы планирования и т.п.). РСТО Московской области и СПб дополнительно содержат раздел «использованные сокращения», РСТО ЯНАО этого раздела не содержит. Таким образом итоговый объем документов оказывается относительно небольшим – от 12 до 20 страниц.

Что касается изложения характеристик целевых параметров, то если РСТО ЯНАО содержит только единицы измерения и значения на горизонты планирования, то РСТО СПб включает в качестве столбца указания на порядок расчёта целевых значений, а РСТО Московской области выводит эти характеристики в отдельные таблицы.

### **Показатели, характеризующие доступность регулярных перевозок пассажиров**

Согласно требованиям, к РСТО, документ должен включать в себя показатели по следующим направлениям:

- Территориальная доступность;
- Ценовая доступность;
- Информационная доступность;
- Временная доступность.

Так же допустимо включать иные показатели доступности регулярных перевозок.

К источникам показателей территориальной доступности Требования к РСТО относят:

- Нормативное расстояние/время до остановочных пунктов пассажирских перевозок;
- Долю населения, проживающего в пределах нормативного расстояния/времени до остановочных пунктов пассажирских перевозок;
- Максимальное расстояние/время до остановочных пунктов регулярных перевозок.

Требования не содержат указаний на то, каким образом должны быть рассчитаны целевые значения этих показателей. Эти указания содержатся в «Социальном стандарте транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (далее Социальный стандарт), утверждённом распоряжением Минтранса России от 31 января 2017 года № НА-19-р носящем рекомендательный характер. Ссылки на него Требования к РСТО так же не содержат.

Таким образом Субъекты Российской Федерации могут устанавливать значения показателей территориальной доступности по собственному усмотрению.

В рассматриваемых документах этот вопрос решён следующим образом:

РСТО ЯНАО устанавливает три показателя «Нормативное расстояние пешеходной доступности регулярных перевозок пассажиров до остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок»: для городских, пригородных и междугородних маршрутов. Целевые значения на все горизонты планирования для каждого из показателей одинаковые: не более 500 м, не более 700 м и не более 1000 м соответственно. При этом в документе не указано, до каких объектов устанавливается это расстояние. В Социальном стандарте приведены отдельные «Рекомендуемые предельные расстояния кратчайшего пешеходного пути от границ участков объектов до остановочных пунктов» (приведены в таблице 1) для различных категорий объектов.

Таблица 1

Рекомендуемые предельные расстояния кратчайшего пешеходного пути от границ участков объектов до остановочных пунктов (согласно Социальному стандарту)

Категория объекта	Расстояние кратчайшего пешеходного пути, не более, м	Расстояние кратчайшего пешеходного пути, которое допускается устанавливать для отдельных субъектов Российской Федерации с особыми природно-климатическими условиями не более, м
Многоквартирный дом	500	400
Индивидуальный жилой дом	800	700
Предприятия торговли с площадью торгового зала 1000 м <sup>2</sup> и более	500	400
Поликлиники и больницы муниципальной, региональной и федеральной системы здравоохранения, учреждения социального обслуживания граждан	300	300
Терминалы внешнего транспорта	300	300

При сравнении указанных расстояний с приведёнными в РСТО ЯНАО можно обнаружить,

что сформулированные в нем требования к территориальной доступности остановочных пунктов во всех случаях ниже чем указанные в Социальном стандарте (поскольку ЯНАО относится к отдельным субъектам Российской Федерации с особыми природно-климатическими условиями).

Показатель «Доля населения, для которого пешеходная доступность регулярных перевозок пассажиров до остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок пассажиров городского, пригородного и междугороднего вида сообщения находится в пределах нормативного расстояния» установлен с базовым значением 75% и целевым ростом на 5% ежегодно вплоть до 95%. При этом подразумевается, что речь идет только о населении, для которого, удовлетворяются все три нормативных требования.

Смысл показателя «Максимальное расстояние пешеходной доступности регулярных перевозок пассажиров до остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок» не раскрывается в Требованиях к РСТО. Так же он не раскрывается в РСТО ЯНАО. Значение этого показателя принято равным с «Нормативным расстоянием».

В целом можно сделать вывод, что разработчики РСТО ЯНАО стремились следовать предложенному в требованиях шаблону, отступив от него в пользу специфики своего региона только в сторону дифференциации требований к доступности маршрутов различных видов сообщений.

РСТО СПб при изложении требований к территориальной доступности ориентируется на Социальный стандарт. Он полностью заимствует классификацию объектов, для которых нормируется расстояние до остановочных пунктов и целевые значения показателей. Так же РСТО СПб прямо ссылается на Социальный стандарт, как источник этих расчётов.

Показатель «Доля населения Санкт-Петербурга, для которого пешеходная доступность Регулярных перевозок до остановочных пунктов находится в пределах нормативного расстояния, в общей численности постоянного населения Санкт-Петербурга» имеет более высокое базовое значение – 93,5 и имеет целевой прирост всего на 0,5% в год, что логично с высокой плотностью населения и маршрутной сети Санкт-Петербурга. Показатель «Максимальное расстояние пешеходной доступности...» РСТО СПб не использует.

Проект РСТО Московской области выделяет 11 категорий объектов для которых нормируется расстояние до остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок:

1. Многоквартирные дома от 5 этажей.
2. Индивидуальные жилые дома, многоквартирные дома до 4 этажей (включая мансардный).
3. Предприятия розничной торговли, торговые центры и комплексы, розничные и сельскохозяйственные рынки с площадью торговых помещений свыше 3000 м<sup>2</sup>.
4. Поликлиники и больницы муниципальной, региональной и федеральной системы здравоохранения, учреждения (отделения) социального обслуживания граждан.
5. Пассажирские терминалы аэропортов, принимающих регулярные пассажирские рейсы.
6. Железнодорожные станции и остановочные пункты, автовокзалы, автостанции.
7. Пристани социальных регулярных транспортных линий речного транспорта, паромов.
8. Стадионы, зоны массового отдыха населения.
9. Спортивные объекты с количеством мест свыше 500, иные объекты массового посещения.
10. Дошкольные образовательные организации, общеобразовательные организации, профессиональные образовательные организации, образовательные организации высшего образования государственной муниципальной формы собственности.

11. Место примыкания кратчайшего пешеходного подхода к населённому пункту с численностью населения свыше 50 человек к автомобильной дороге, по которой проходят маршруты регулярных перевозок пассажиров, не заходящие в населённый пункт.

Частично они конкретизируют перечень из Социального стандарта, частично дополняют его. Требования к территориальной доступности РСТО Московской области в среднем более высокие, чем в Социальном стандарте. Так же дополнительно к «доле населения» Проект РСТО Московской области устанавливает дополнительно целевые показатели:

1. Доля автостанций, автовокзалов, пристаней социальных регулярных транспортных линий речного транспорта, паромов для которых пешеходная доступность до каждого из ближайших остановочных пунктов встречных

направлений маршрутов регулярных перевозок пассажиров находится в пределах нормативного расстояния

2. Доля пассажирских терминалов аэропортов, принимающих регулярные пассажирские рейсы, для которых пешеходная доступность до каждого из ближайших остановочных пунктов встречных направлений маршрутов регулярных перевозок пассажиров находится в пределах нормативного расстояния

3. Доля железнодорожных станций вблизи Москвы для которых пешеходная доступность до каждого из ближайших остановочных пунктов встречных направлений маршрутов регулярных перевозок пассажиров находится в пределах нормативного расстояния

4. Доля железнодорожных станций вдали от Москвы для которых пешеходная доступность до каждого из ближайших остановочных пунктов встречных направлений маршрутов регулярных перевозок пассажиров находится в пределах нормативного расстояния

В целом, можно сделать вывод, что подробность и индивидуальность данной категории параметров в анализируемых документах зависит не от специфики региона, а от заинтересованности разработчиков.

#### **Показатели ценовой доступности регулярных перевозок пассажиров**

Требования к РСТО устанавливают в качестве основных показателей ценовой доступности:

1. совокупные расходы населения на осуществление поездок ...;

2. долю маршрутов ... на которых предусмотрена дифференцированная система оплаты проезда в зависимости от расстояния поездки...;

3. долю маршрутов ... на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, ...иных видах транспорта;

4. долю маршрутов ... на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством проездного документа, используемого только на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте.

При этом в требованиях к РСТО не конкретизируется каким образом и в каких единицах измеряются «совокупные расходы на осуществление поездок.



Социальный стандарт рекомендует в части совокупных расходов населения не превышать 7-процентную долю среднемесячных расходов пассажира на осуществление поездок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в пределах муниципального образования от величины среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода населения в субъекте Российской Федерации.

Методические рекомендации по оптимизации систем транспортного обслуживания городских агломераций, а также внедрению цифровых технологий оплаты проезда и мониторинга транспортного обслуживания населения (утверждены приказом Минтранса России от 30 декабря 2021 года № 482) так же оперируют этой единицей измерения и этим целевым значением.

Тем не менее РСТО ЯНАО в качестве единицы измерения указывает тыс. рублей, базовое значение в размере 350 тыс. рублей и рост целевых значений на 5 тыс. рублей ежегодно. Соответствует ли это 7% среднедушевого дохода в документе на уточняется.

РСТО СПб использует в качестве единиц измерения проценты и устанавливает, как базовое, так и целевые показатели на уровне 7%.

Проект РСТО Московской области устанавливает базовое значение на уровне 12% и целевое неравномерное снижение к концу срока действия документа до 8%.

Можно сделать предположение, что РСТО Московской области в некоторой степени формировался под влиянием результатов уже намеченных мероприятий.

В части использования проездных документов и единых тарифов все документы настроены на их повсеместное введение.

#### **Показатели информационной доступности регулярных перевозок пассажиров**

Требования к РСТО устанавливают в качестве таковых:

1. долю населения, имеющего возможность получения информации о времени прибытия маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта на остановочные пункты и (или) об осуществлении перевозки по заказу (в том числе с использова-

нием мобильного приложения), в общем количестве населения, проживающего на территории субъекта Российской Федерации;

2. долю маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта, подключенных к интеллектуальной транспортной системе на пассажирском транспорте, в общем количестве маршрутных транспортных средств;

Социальный стандарт ограничивается рекомендацией оснащения подвижного состава автобусного и городского наземного электрического транспорта средствами информирования, поэтому не может здесь служить ориентиром для каких-либо расчетов.

РСТО ЯНАО в качестве базового значения по первому показателю устанавливает 90% и прогнозирует поступательный рост до 95% к концу пятилетнего срока.

По второму показателю устанавливает базовое значение в 30%, но устанавливает высокие темпы роста целевого значения вплоть до 100% к концу срока действия документа.

РСТО СПб и Проект РСТО Московской области используют только второй показатель. В обоих случаях уже базовое значение установлено в 100%.

#### **Показатели временной доступности регулярных перевозок пассажиров**

Требования к РСТО устанавливают в качестве таковых:

1. время начала и окончания движения маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта;

2. периодичность (интервал) движения маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта;

3. запас времени, закладываемый пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта;

4. запас времени, закладываемый пассажиром на передвижение к месту назначения с использованием только маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и

городского наземного электрического транспорта;

Формирование этих разделов оказывается одним из наиболее сложных для разработчиков документов.

Если РСТО ЯНАО устанавливает чёткие и недифференцированные показатели, то в РСТО СПб и Проекте РСТО Московской области, сделано множество обоснованных оговорок на то, что интервал движения и продолжительность поездки должны увязываться с существующими и перспективными пассажиропотоками.

### **Показатели, характеризующие безопасность регулярных перевозок пассажиров**

Требования к РСТО устанавливают в качестве таковых:

1. показатели рейсовой безопасности регулярных перевозок пассажиров, определяющих долю дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтённых в рамках ведения государственного учёта в соответствии со статьёй 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) объёме перевозок пассажиров по маршрутам регулярных перевозок пассажиров;

2. показатели технической безопасности регулярных перевозок пассажиров, определяющих долю дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине технической неисправности маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтённых в рамках ведения государственного учёта в соответствии со статьёй 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) объёме перевозок пассажиров по маршрутам регулярных перевозок пассажиров;

3. показатели дорожной безопасности регулярных перевозок пассажиров, определяющих долю дорожно-транспортных происшествий, произошедших по причине неудовлетворительного состояния дорог с маршрутными транс-

портными средствами автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и учтённых в рамках ведения государственного учёта в соответствии со статьёй 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) объёме перевозок пассажиров по маршрутам регулярных перевозок пассажиров;

4. показатели экологической безопасности регулярных перевозок пассажиров, определяющих долю маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, соответствующих определённому экологическому классу, в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) объёме перевозок пассажиров по маршрутам регулярных перевозок пассажиров;

5. Иные показатели

В рассматриваемых РСТО используются только 1 и 4 показатели, при этом в РСТО СПб и РСТО Московской области дополнительно устанавливается показатель «целевое значение срока эксплуатации подвижного состава», а в РСТО ЯНАО вводятся дополнительные показатели, связанные с оснащением подвижного состава:

1. Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта, осуществляющих перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, использующих в качестве моторного топлива природный газ, в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта;

2. Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта, оснащённых системами видеонаблюдения в салонах автобусов, в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта;

3. Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта, осуществляющих перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, оснащённых системами контроля за работоспособностью водителей, в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта;

4. Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта, осуществляющих перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, оснащенных системами автоматического подсчета пассажиров, в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта;

5. Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта, осуществляющих перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, возраст которых не превышает 5 лет.

#### **Показатели, характеризующие комфортность регулярных перевозок пассажиров**

Требования к РСТО устанавливают в качестве таковых:

1. показатели комфортности регулярных перевозок пассажиров в части ожидания, характеризующиеся оборудованием остановочных пунктов в соответствии с нормативными требованиями;

2. показатели комфортности регулярных перевозок пассажиров в части передвижения, характеризующиеся оснащением подвижного состава пользовательскими сервисами и наполняемостью салона;

3. показатели комфортности регулярных перевозок пассажиров в части пересадок, характеризующиеся количеством и продолжительностью необходимых для пересадок.

РСТО ЯНАО использует все предлагаемые требованиями показатели и устанавливает целевые значения непрерывно и поступательно изменяющиеся в сторону улучшения.

РСТО СПб вводит несколько дополнительных показателей по оснащению остановочных пунктов различным оборудованием.

Проект РСТО Московской области содержит дополнительные показатели, связанные с отдельным учетом числа рейсов выполненных по расписанию для различных видов транспорта.

#### **Заключение**

В ходе анализа опубликованных документов было выявлено что:

Пространная форма Требований к РСТО позволяет разработчикам как вводить дополнительные показатели транспортного обслуживания, так и опускать предложенные и по-разному трактовать их формулировку.

Разработчики обращались к уже существующим методическим документам для уточнения формулировок пространно изложенных в требованиях.

Так или иначе каждый документ содержал дополнительные показатели, не содержащиеся в требованиях.

Являются ли различия в проанализированных документах отражением специфики субъектов Российской Федерации либо следствием различных подходов к разработке будет выяснено по мере реализации документов.

#### **Список источников**

1. Федеральный закон от 13 июля 2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации»

2. Требования к региональному стандарту транспортного обслуживания населения, (утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2023 года № 2086)

3. Региональный стандарт транспортного обслуживания населения на территории Ямало-Ненецкого автономного округа, (утверждён постановлением правительства ЯНАО от 19 февраля 2024 года № 51-П)

4. Региональный стандарт транспортного обслуживания населения на территории города федерального значения Санкт-Петербург. (утверждён постановлением правительства Санкт-Петербурга от 1 ноября 2024 года № 968)

5. Региональный стандарт транспортного обслуживания населения на территории Московской области (проект) <https://mtdi.mosreg.ru/dokumenty/protivodeystvie-korrupcii/antikorrupcionnaya-ekspertiza/proekt-postanovleniya-pravitelstva-moskovskoi-oblasti-ob-utverzdenii-regionalnogo-standarta-transportnogo-obsluzivaniya-naseleniya-na-territorii-moskovskoi-oblasti>

6. Социальный стандарт транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. (утверждён распоряжением Минтранса России от 31 января 2017 года № НА-19-р)



---

7. Методические рекомендации по оптимизации систем транспортного обслуживания городских агломераций, а также внедрению цифровых технологий оплаты проезда и мо-

нитинга транспортного обслуживания населения (утверждены приказом Минтранса России от 30 декабря 2021 года № 482).

Статья поступила в редакцию 04.11.2024; одобрена после рецензирования 23.12.2024; принята к публикации 23.12.2024.

The article was submitted 04.11.2024; approved after reviewing 23.12.2024; accepted for publication 23.12.2024.