

DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2411-118X-2026-2-230-237>

Актуальные предложения по формированию законодательных основ понятийного аппарата в целях усовершенствования механизма правового регулирования системы скоростного автобусного транспорта

И. В. ТюринСтарший преподаватель кафедры гражданско-правовых дисциплин
РЭУ им. Г. В. Плеханова.Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»,
117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: Tyurin.IV@rea.ru**А. А. Антипов**аспирант кафедры гражданско-правовых дисциплин
РЭУ им. Г. В. Плеханова.Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»,
117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.
E-mail: arsenij-antipow@mail.ru

Current proposals for the development of legislative frameworks to improve the legal regulation of the bus rapid transit system

I. V. TyurinSenior lecturer of the Department of Civil Legal Disciplines of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: Tyurin.IV@rea.ru**A. A. Antipov**Postgraduate Student of the Department of Civil Legal Disciplines of the PRUE.
Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane,
Moscow, 117997, Russian Federation.
E-mail: arsenij-antipow@mail.ru

Поступила 20.03.2026 Принята к печати 01.04.2026

Аннотация

Актуальность исследования обусловлена тем, что на сегодняшний день системы скоростного автобусного транспорта эксплуатируются, как минимум, в 380 городах мира, включая, как города Российской Федерации, так и населенные пункты в странах ближнего зарубежья – Казахстане, Узбекистане и Грузии. Однако в связи с отсутствием единого и общепризнанного на международном уровне, в том числе, в научной среде, определения понятия «скоростной автобусный транспорт» и отсутствием данного определения непосредственно в законодательстве Российской Федерации, механизм правового регулирования использования транспортной инфраструктуры данного типа представляется требующим значительной доработки. Научная новизна настоящей статьи заключается в том, что в ее тексте предлагаются возможные варианты законодательного закрепления определения и набора базовых критериев для технического оснащения систем скоростного автобусного транспорта в Российской Федерации, необходимых в целях повышения эффективности правового регулирования организации движения российского транспорта общего пользования, а также для дальнейших унификации полезных технических решений, применяемых в рамках использования указанных выше транспортных систем, и успешного внедрения таких решений. Представлен уместный зарубежный опыт правового регулирования функционирования систем скоростного автобусного транспорта, позволяющий посылить инкорпорировать некоторые его результаты в ряд институтов отрасли отечественного транспортного права.

В качестве основных методов исследования в статье были применены: теоретико-аналитический, эмпирический, описательный, формально-юридический, сравнительно-правовой и некоторые другие методы. Общей целью исследования выступает формулирование понятийного аппарата в сфере функционирования скоростного автобусного транспорта, предполагающее внесение соответствующих изменений в нормативные правовые акты Российской Федерации. Задачами настоящего исследования являются: характеристика мирового опыта правового регулирования организации систем скоростного автобусного транспорта; аналитическое описание механизма правового регулирования использования систем скоростного автобусного транспорта в Российской Федерации; выявление представляющих научный интерес пробелов, обнаруженных в указанном механизме правового регулирования.

Ключевые слова: транспортное право, механизм правового регулирования, логистические системы, общественный транспорт, скоростной автобусный транспорт, инфраструктура транспорта общего пользования, техническая стандартизация, государственно-частное партнерство, концессионные соглашения, зарубежный правовой опыт.

Abstract

The relevance of this study stems from the fact that Bus Rapid Transit (BRT) systems are currently operated in at least 380 cities worldwide, including cities within the Russian Federation as well as urban areas in neighboring countries such as Kazakhstan, Uzbekistan, and Georgia. However, due to the absence of a unified and internationally recognized definition of the concept of "Bus Rapid Transit," including within the academic community, and the lack of such a definition in the legislation of the Russian Federation, the legal framework governing the use of this type of transport infrastructure appears to require substantial improvement.

The scientific novelty of this article lies in the proposal of possible legislative approaches to defining Bus Rapid Transit and establishing a set of basic criteria for the technical configuration of BRT systems in the Russian Federation. These measures are intended to enhance the effectiveness of legal regulation in the organization of public transport operations, facilitate the further standardization of useful technical solutions employed within such transport systems, and promote their successful implementation. The article also presents relevant foreign experience in the legal regulation of Bus Rapid Transit systems, enabling certain elements of this experience to be reasonably incorporated into various institutions of Russian transport law.

The principal research methods employed in this study include theoretical-analytical, empirical, descriptive, formal-legal, and comparative-legal methods, as well as several other research approaches. The overall objective of the study is to develop a conceptual framework for the operation of Bus Rapid Transit systems and to substantiate the necessity of introducing corresponding amendments to the regulatory legal acts of the Russian Federation. The specific objectives of the research are: to examine international experience in the legal regulation of Bus Rapid Transit systems; to provide an analytical description of the legal framework governing the operation of Bus Rapid Transit systems in the Russian Federation; and to identify legal gaps and shortcomings within the existing regulatory mechanism that are of scholarly significance.

Keywords: transport law, legal regulation mechanism, logistics systems, public transport, Bus Rapid Transit (BRT), public transport infrastructure, technical standardization, public-private partnership, concession agreements, foreign legal experience.

Системы скоростного автобусного транспорта, которые в зарубежной и в части отечественной научно-исследовательской литературы обычно именуются как «Bus Rapid Transit», (далее – BRT), продолжают активно распространяться в разных государствах современного мира. Технология строительства и эксплуатации скоростного автобусного транспорта насчитывает в общей сложности уже 51 год с момента запуска первой такой системы, произошедшего в 1974 г. в городе Куритибе (Бразилия). В то же время отдельные технические решения по организации инфраструктуры для движения автобусного транспорта, которые позднее стали обязательными атрибутами систе-

мы «BRT», применялись и до 1970-х гг. [7. – С. 228]. В любом случае основной целью организации отдельных инфраструктурных элементов BRT во все предшествующие десятилетия являлось именно увеличение средней маршрутной скорости автобусов [4. – С. 227].

Несмотря на наличие в мире, как минимум, 380 систем автобусного и троллейбусного транспорта, позиционируемых в качестве скоростного автобусного транспорта, фактическое количество таких систем сегодня подсчитать не представляется возможным в силу отсутствия единого подхода к определению понятия скоростного автобусного транспорта в разных странах [6. – С. 185].

Одной из ведущих организаций, которая на постоянной основе занимается исследованием различных национальных систем скоростного автобусного транспорта, является «Institute for Transportation and Development Policy». Ею была успешно разработана система оценки соответствия инфраструктурных элементов и эксплуатационных практик базовым критериям скоростного автобусного транспорта. Данная система оценки получила наименование «The BRT Standard» и неоднократно подвергалась последующим модификациям (ее последняя «редакция» датирована 2024 г.)¹.

Важно отметить то обстоятельство, что названный выше Стандарт не дает четко унифицированного определения понятию скоростного автобусного транспорта, а только лишь перечисляет параметры и общие критерии технического оснащения такой транспортной системы. Следует также обратить внимание на то, что оценка соответствия данным критериям производится не по качественным, а по количественным показателям, а это, в свою очередь, сильно затрудняет использование Стандарта в качестве надежного источника, закрепляющего необходимый понятийный аппарат [8. – С. 72].

Поэтому критерии и вся методика оценки в связи с вышеизложенным представляются дискуссионными и не могут являться однозначными ориентирами при формулировании точного определения BRT. При этом, ряд существующих транспортных систем не проходили специальную сертификацию экспертами из организации «Institute for Transportation and Development Policy», однако, они все же полностью или хотя бы частично соответствуют параметрам того, что следует считать скоростным автобусным транспортом.

Существуют также и такие системы транспортного сообщения, которые, с одной стороны, формально позиционируются как BRT, но, с другой стороны, совершенно не соответствуют ни одному из критериев, указанных в «The BRT Standard», либо соответствуют лишь одному-двум из них, равно как и довольно малому числу критериев, представленных в иных методиках по оценке систем скоростного автобусного транспорта. Дело в том, что часто встречающееся обозначение

транспортных систем как систем «скоростного автобусного транспорта» делается по большей части в целях маркетингового продвижения услуг и привлечения пассажиров за счет создания нужного внешнего имиджа. Такой подход получил в зарубежной литературе условное название «BRT Сгеер», то есть, это – «мимикрия под скоростной автобусный транспорт» [3. – С. 192].

На практике ситуация заключается в том, что в разных городах мира функционируют системы автобусного транспорта, действительно обозначенные как «BRT», однако, фактически представляющие собой полуэкспрессные маршруты с технически улучшенной инфраструктурой и подвижным составом. Вследствие этого, итоговые показатели средней маршрутной скорости, надежности транспортного сообщения и уровня комфорта пассажиров при передвижении могут существенно различаться в зависимости от степени технической оснащенности таких систем.

Сложившийся порядок вещей осложняет перспективное масштабирование наиболее эффективных логистических решений, а также затрудняет правовое регулирование эксплуатации названных транспортных систем, включая внедрение программ государственной финансовой поддержки развития скоростного автобусного транспорта. Наконец, маркировка «BRT» может попросту вводить пассажиров в заблуждение, создавая у них ложные ожидания по поводу степени надежности, скорости, общего комфорта и доступности той или иной транспортной системы.

Недоработанность понятийного аппарата и единого набора критериев для оценки систем скоростного автобусного транспорта, а также недостаточный уровень правового регулирования организации отдельных инфраструктурных элементов таких систем затрудняет их дальнейшее строительство и ввод в эксплуатацию. В таких европейских государствах, как Италия и Швейцария, приведенные обстоятельства привели к закреплению понятия скоростного автобусного транспорта и его технических параметров на уровне формализованного договора, заключенного между транспортными предприятиями, иными организациями, отвечающими за обеспечение дорожного движения, и консалтинговыми агентствами.

Тем не менее, в практике отдельных стран, как романо-германской, так и англо-саксонской правовых семей, существуют положительные примеры законодательного урегулирования использования систем скоростного автобусного транспорта, где

¹ The BRT Standard / Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). 2024. – URL: <https://itdp.org/publication/the-brt-standard/>

можно обнаружить более последовательное закрепление самого определения скоростного автобусного транспорта и его технических критериев.

Так, в США на 117-ом Конгрессе под номером H.R.9648 был принят специальный нормативный документ – «Bus Rapid Transit Act»¹, который утвердил программу федеральной финансово-бюджетной поддержки систем скоростного автобусного транспорта посредством предоставления грантов для строительства новых и эксплуатации уже существующих систем.

Термин «система скоростного автобусного транспорта» в рамках действующего законодательства Соединенных Штатов Америки обозначает находящуюся в государственной собственности транспортную систему, не только оснащенную выделенными полосами для общественного транспорта, но и обеспечивающую высокую частоту движения, доступность для всех категорий пассажиров и интеграцию с иными транспортными системами.

Представленная выше система BRT предполагает одновременно: использование экологически безопасного подвижного состава; организацию приоритета для движения общественного транспорта; развитие пересадочной инфраструктуры; информирование пассажиров в режиме реального времени; формирование безопасной пешеходной среды. Дополнительно в рамках американской системы устанавливаются требования к организации маршрутов, оборудованию их остановочных пунктов, эксплуатации транспортной инфраструктуры, а также к соблюдению технических стандартов и трудовых норм.

«Bus Rapid Transit Act» предусмотрел подробное описание основных критериев оценки систем скоростного автобусного транспорта. Некоторые из описанных там критериев, на наш взгляд, выглядят несколько сложными для практической реализации либо слишком неоднозначными для понимания, однако, важен сам факт того, что указанный закон уже стал явным и проработанным примером законодательного закрепления требований к системам скоростного автобусного транспорта.

Еще одну дефиницию понятия скоростного автобусного транспорта также можно встретить

в Кодексе США². В обозначенной норме термин «Bus Rapid Transit System» (далее – BRTS) означает систему скоростного автобусного сообщения, в которой большая часть каждого маршрута, использующего такое сообщение, проходит по отдельной полосе, предназначенной для использования общественным транспортом в «часы пик», и которая предназначена для оказания транспортных услуг, схожих по качеству с услугами систем общественного транспорта, оборудованных фиксированными рельсовыми направляющими. При этом, система BRTS должна в себя включать: оборудование специализированными станциями; установку светофоров с приоритетом движения общественного транспорта; обеспечение рейсов и маршрутов, обслуживающих все направления перемещения (при условии соблюдения коротких интервалов названного перемещения автобусов в течение значительной части каждого из дней недели).

Законом допускается установление каких-либо других дополнительных характеристик, которые Глава Департамента транспорта США может определить как необходимые для предоставления высококачественных транспортных услуг, соответствующих уровню услуг, оказываемых системами общественного транспорта с фиксированными рельсовыми направляющими.

Подытоживая, отметим и те моменты, где сохраняется некоторая дискуссионность: в цитируемом нормативном правовом акте США характеристика системы BRT является все же более описательной, не до конца определенной во всех своих формулировках, равно как и не учитывает значительную часть критериев оценки, применяемых к системам скоростного автобусного транспорта в остальном мире.

В качестве следующего наглядного примера приведем Аргентину, где законодательным собранием автономного города Буэнос-Айрес еще в 2006 г. был принят городской Кодекс дорожного движения и транспорта³, в текст которого в 2016 г. законом №5682 были включены понятие и технические характеристики систем, которые вполне можно отнести к системам скоростного автобусного транспорта.

¹ Bus Rapid Transit Act (Bill), H.R. 9648, 117th Congress. 2022. – URL: <https://www.congress.gov/bill/117th-congress/house-bill/9648>

² U.S. Code. Title 49 SUBTITLE III, CHAPTER 53, § 5302. – URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/5302>

³ Código de Tránsito y Transporte de Buenos Aires №5682/2016. – URL: <https://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/normativaba/norma/342037>

В Буэнос-Айрес система скоростного автобусного транспорта «Metrobus» нормативно определяется как «совокупность магистральных и соединительных линий с выделенными полосами, расположенными по центру проезжей части или рядом с одной из обочин улиц, или с выделенными полосами, физически обособленными от иных участников дорожного движения на автомагистралях, и системно организованных остановочных пунктов». При этом городское законодательство ограничивается только лишь самыми обобщенными требованиями, которые являются еще менее детализированными по сравнению с ранее упомянутым подходом в Соединенных Штатах Америки, не обеспечивая, тем самым, надлежащего соответствия основным критериям оценки согласно «The BRT Standard».

В то же время в Российской Федерации в условиях дальнейшего развития инфраструктуры выделенных полос для маршрутного транспорта, расположенных посередине проезжей части, по-прежнему сохраняет свою актуальность необходимость разработки единых стандартов и установления определения скоростного автобусного транспорта. Уточним, что в России, как и в некоторых других постсоветских республиках – Грузии, Узбекистане и Казахстане, до сих пор отсутствует функциональный механизм правового регулирования систем такого транспорта, в том числе, в части выработки и научного обоснования требований к созданию их инфраструктуры и эксплуатации [2. – С. 89].

В настоящее время в нашей стране обустройство полос для маршрутных транспортных средств, оснащение их остановочных пунктов и правила использования подвижного состава регулируются стандартами, которые, применимы только к нескоростному автобусному и троллейбусному транспорту.

С одной стороны, отсутствие узкоспециальных правовых норм позволяет в достаточной мере свободно проектировать и технически оснащать инфраструктуру и для системы скоростного автобусного транспорта. С другой же стороны, отсутствие каких-либо особых требований к такой системе транспорта очевидно осложняет внедрение ряда технических решений, используемых обычно в подобных системах в остальном мире, поскольку здесь требуется дополнительное технико-экономическое обоснование этих решений.

Далее, констатируем: отсутствие унифицированных понятийного аппарата и требований к тех-

ническому оснащению транспортной инфраструктуры не позволяет утвердить полноценную программу финансовой поддержки развития систем скоростного автобусного транспорта или как-то организационно включить их в уже существующую систему российского общественного транспорта.

Значимой проблемой также является де-факто необязательное исполнение отраслевых стандартов и некоторых норм, закрепленных в отдельных отечественных нормативных актах в области транспортного права, ввиду отсутствия точно предусмотренных санкций за несоблюдение правил этих стандартов и актов.

Теперь попытаемся сформулировать, что же непосредственно представляет собой скоростной автобусный транспорт, исходя из накопленного мирового опыта в данном вопросе. Как правило, в иностранной научно-исследовательской литературе [1. – С. 69], в методиках, разработанных профессиональными объединениями перевозчиков и операторов транспортной инфраструктуры и в некоторых зарубежных нормативных правовых актах выделяется пять ключевых критериев системы BRT:

- 1) Расположение специальных полос для такого общественного транспорта по оси улиц или на дорогах, предназначенных исключительно для движения транспорта общего пользования;

- 2) Наличие требования к суммарной протяженности специальных полос или дорог, предназначенных только для движения транспорта общего пользования, – не менее 3 километров;

- 3) Оборудование регулируемых перекрестков техническими средствами, позволяющими идентифицировать транспорт общего пользования и переключать фазы разрешающих сигналов светофоров, адресованных указанному транспорту (описываемый критерий позволяет целиком исключить или существенно уменьшить задержку в перемещении подвижного состава);

- 4) Оснащение остановочных пунктов посадочными площадками, расположенными на высоте, сопоставимой с высотой подножек дверных проемов средств общественного транспорта (относительно уровня дорожного покрытия);

- 5) Организация оплаты проезда пассажиров вне салона транспортных средств.

Фактически в мире сейчас существуют системы, классифицируемые как скоростной автобусный транспорт, однако, при их функционировании оплата проезда пассажирами, осуществляется все-таки в салоне транспортного средства. Это

выглядит довольно разумным, поскольку приведенные выше первые четыре критерия относятся именно к техническому оснащению инфраструктуры автобусного транспорта, а вот пятый критерий относится к особенностям взаимодействия транспортной системы с ее пассажирами. Впрочем, это все равно не отменяет того обстоятельства, что остановочные пункты в определенной степени технически оснащены автоматами для продажи билетов и валидаторами для считывания электронных билетов [5. – С. 760].

При анализе текущей ситуации в Российской Федерации приходим к выводу о нормативном урегулировании только двух из пяти вышеизложенных критериев оценки транспортной системы как системы BRT.

Во-первых, организация специальных полос прямо предусмотрена нормами Постановления Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. №1090 «О Правилах дорожного движения»¹, но, при этом, расположение таких специальных полос относительно оси проезжей части пока не урегулировано.

Во-вторых, высота посадочной площадки остановочного пункта в 20 сантиметров была в свое время предусмотрена в отраслевом стандарте «ОСТ 218.1.002-2003. Автобусные остановки на автомобильных дорогах»². Данный параметр высоты изначально не является обязательным к соблюдению, но, вместе с тем, его количественное выражение пока что представляется дискуссионным: уже проведенные ранее авторами данной статьи опытно-практические исследования, в том числе, путем физических измерений, продемонстрировали, что высота подножки от уровня проезжей части находится в среднем в диапазоне 27–32 сантиметров у большей части моделей автобусов и троллейбусов, используемых на территории Российской Федерации.

Что же касается вопросов оборудования регулируемых перекрестков техническими средствами, позволяющими оперативно идентифицировать транспорт общего пользования и своевременно переключать фазы разрешающих сигналов светофоров, адресованных данному транспорту (в целях минимизации времени его ожидания на светофорах), то в нашей стране они, как

и раньше, остаются полностью не урегулированными, как федеральным законодательством, так и на уровне нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации.

Теперь, очертив примерный круг проблем, обнаруженных в интересующей нас предметной области исследования, попытаемся предложить некоторые пути их возможного разрешения. В первую очередь, в нормативно-правовой документации предлагается закрепить и в дальнейшем использовать следующую формулировку определения скоростного автобусного транспорта как самостоятельного подвида общественного транспорта:

«Скоростной автобусный транспорт – это совокупность элементов транспортной инфраструктуры, предназначенных для движения маршрутных транспортных средств общего пользования автомобильного типа (маршрутные транспортные средства) и функционирующих в режиме единого имущественного комплекса, включающего:

1) трехкилометровую полосу, расположенную по оси проезжей части, проезжей части или дороги и предназначенную для движения маршрутных транспортных средств (полоса);

2) светофорные группы, установленные на перекрестках и в иных местах пересечения полосы, проезжей части или дороги, указанных в п. 1, с иными проезжими частями или дорогами (дорожные пересечения);

3) автоматизированные технические средства, позволяющие:

– идентифицировать движущиеся по полосе, проезжей части или дороге, указанным в п. 1, и приближающиеся к перекресткам либо дорожным пересечениям маршрутные транспортные средства;

– переключать в отношении маршрутных транспортных средств сигнал светофора в разрешающую фазу со скоростью, исключающей или существенно сокращающей время остановки и ожидания маршрутных транспортных средств перед перекрестками либо дорожными пересечениями;

4) техническое оснащение посадочных площадок маршрутных транспортных средств на уровне 0,25–0,3 метра выше плоскости поверхности площадок остановочных пунктов, расположенных в границах островков безопасности, в случаях размещения полос по оси проезжей части в местах нахождения остановочных пунктов».

¹ В ред. от 16 июля 2025 г. Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993 г., №47, ст. 4531.

² Ред. не изменялась. Официально опубликовано в: Росавтодор. – М.: ФГУП «Информавтодор», 2003.

Предлагаемое выше определение видится достаточно универсальным, поскольку все ключевые признаки системы BRT, отраженные в нем, наличествуют и у полностью изолированных систем скоростного автобусного транспорта, и у систем такого транспорта, расположенных в пределах проезжей части дорог общего пользования. Дополнительно обратим внимание на отсутствие в данной дефиниции специальных терминов, еще не отраженных в российском законодательстве.

Рекомендуется также рассмотреть возможность введения понятия «ускоренный автобусный транспорт», применимого к транспортной инфраструктуре маршрутного автомобильного транспорта общего пользования, не соответствующей признаку №1 из вышеприведенного определения скоростного автобусного транспорта в части ее протяженности или признакам №2 и 3 из все того же определения.

С юридиико-технической точки зрения, оба вышеперечисленных термина следует поместить в статью 3 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 и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹.

При условии успешного нормативного закрепления предлагаемых нами понятий в перспективе видится значительное упрощение дальнейшей разработки нормативных правовых и технических актов, регулирующих более подробным образом набор точных требований к оснащению инфраструктуры скоростного автобусного транспорта, а также рассмотрения и утверждения федеральных и региональных программ по финансовой поддержке создания инфраструктуры транспорта общего пользования. В частности, рассматриваем в качестве полезной рекомендации закрепление технических требований к объектам указанной инфраструктуры непосредственно в главе 6 уже упомянутого Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ и в положениях соответствующего приказа, принятие которого будет возможным возложить на Министерство транспорта Российской Федерации как на уполномоченный федеральный орган государственной власти.

Скоростной и ускоренный автобусный транспорт при таком ходе правотворческой деятельности смогут постепенно стать объектами государственно-частного партнерства и концессионных соглашений. Для этого будет необходимо включить данный транспорт в категорию «объекты транспортной инфраструктуры и технологически связанные с ними транспортные средства, обеспечивающие деятельность по перевозке пассажиров транспортом общего пользования» в тексте профильных федеральных законов².

Четко обозначенный таким образом юридический статус скоростного и ускоренного автобусного транспорта позволит инвесторам эффективно реализовывать проекты по организации регулярной перевозки пассажиров на основе регулируемых тарифов, по аналогии с современными системами городского электрического транспорта – трамваев, троллейбусов и электробусов. Однако для того, чтобы организация маршрутов скоростного и ускоренного автобусного транспорта с оплатой перевозки по регулируемым тарифам стала законной именно в рамках концессионных отношений и отношений государственно-частного партнерства, требуется видоизменить содержание пункта 2 части 2 статьи 14 ранее названного Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ.

Допускаем, что в ближайшем будущем формирование правильного юридического понимания содержания терминов «скоростной автобусный транспорт» и «ускоренный автобусный транспорт» может привести к положительным и синергетически обусловленным результатам сразу на целом ряде направлений по обеспечению транспортного обслуживания в Российской Федерации:

- к повышению уровня эффективности государственного управления в сфере транспорта и к постоянному обеспечению базового уровня качества оказания транспортных услуг для массового пользования;
- к дальнейшему развитию нормативных конструкций внутри отдельных институтов россий-

¹ В ред. от 31 июля 2025 г. Собрание законодательства Российской Федерации. 2015. №29 (ч. I), ст. 4346.

² Имеются в виду Федеральный закон от 13 июля 2015 г. №224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в ред. от 28 декабря 2025 г. Собрание законодательства Российской Федерации.– 2015 г. – 29 (ч. I), ст. 4350) и Федеральный закон от 21 июля 2005 г. №115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (в ред. от 15 декабря 2025 г. Собрание законодательства Российской Федерации. 2005 г.. №30 (ч. II), ст. 3126) – *наше прим.*

ского гражданского и предпринимательского права, связанных с правовым регулированием организации пассажирских перевозок;

— к поэтапной разработке механизма привлечения к мерам юридической ответственности должностных лиц, уполномоченных принимать

управленческие решения в связи с проектированием, строительством и вводом в эксплуатацию систем скоростного и ускоренного автобусного транспорта, при обнаружении несоответствий требованиям, нормативно предъявляемым к названным транспортным системам.

Список литературы

1. Мухневич И. М., Попова О. В. Определение критериев целесообразности внедрения системы BRT (Bus Rapid Transit) // Мир транспорта и технологических машин. – 2022. – №3-3 (78). – С. 68–75.
2. Орехов С. Ю., Закиров И. В. Применимость систем скоростных автобусов типа Bus Rapid Transit (BRT) в городах России // Московский экономический журнал. – 2023. – Т. 8, №8. – С. 79–95.
3. Hrelja, R., Khan, J., Pettersson, F. How to create efficient public transport systems? A systematic review of critical problems and approaches for addressing the problems. // Transport Policy. – 2020. – №98 – Pp. 186–196.
4. Janker H. Straßenverkehrsrecht. 60. München. – 2022. – P. 227–228.
5. Mushtaq A., Salman S., Babar A., Farman U. Socio-cultural and Economic Impacts of BRT Peshawar // International Journal of Emerging Trends in Engineering Research. – 2021. – Vol. 9, №6. – P. 759–764.
6. Pettersson F., Sørensen C. H. Why do cities invest in bus priority measures? Policy, polity, and politics in Stockholm and Copenhagen // Transport Policy. – 2020. – №98 – Pp. 185–187.
7. Seabee M., Ward P. The Trolley Coach in North America // Los Angeles: Interurbans. – 1974. – P. 227–228.
8. Synthia, A., Vallée, D., Louen, C. The barriers in the implementation process and the operation of innovative urban transport: The case of BRT Jakarta // Urban Transport XXIII. – 2017. – P. 69–80.