



Научная статья

УДК 332.1

doi: 10.55186/25876740_2023_66_6_647

ИДЕНТИФИКАЦИЯ КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ ПРИ ФОРМИРОВАНИИ СОЦИАЛЬНОГО СТАНДАРТА КАЧЕСТВА ЖИЗНИ В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ

П.Г. Швалов, К.В. Чепелева, З.Е. Шапорова

Красноярский государственный аграрный университет, Красноярск, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы формирования индикаторов транспортной сферы сельских территорий в Красноярском крае. Отмечается продолжающаяся депопуляция сельских поселений и выделяются ключевые причины ее возникновения. В качестве причин их возникновения выделяется несоответствие существующих нормативов качества жизни в сельских поселениях, вследствие чего оно в значительной мере уступает показателям городских поселений. Вследствие чего делается вывод о необходимости коррекции данных стандартов, причем, на взгляд авторов, обеспечение должного качества жизни в сельских поселениях является возможным лишь при использовании принципов, лежащих в основе формирования городских агломераций. Рассматриваются существующие стандарты и нормативы, оценивается их соответствие современным требованиям системного подхода, соответствующим условиям возникновения агломерационного эффекта. На основании проделанного анализа, формируется система ключевых показателей эффективности транспортной сферы при формировании социального стандарта качества жизни в сельской местности.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, логистическая инфраструктура, региональная система, сельская местность, качество жизни, логистический сервис

Благодарности: проект «Разработка проекта регионального стандарта социального обеспечения и качества жизни сельского населения Красноярского края» был осуществлен при поддержке Красноярского краевого научного фонда.

Original article

IDENTIFICATION OF KEY INDICATORS OF THE EFFICIENCY OF THE TRANSPORT SECTOR DURING THE FORMATION OF A SOCIAL STANDARD OF THE QUALITY OF LIFE IN RURAL AREAS

P.G. Shvalov, K.V. Chepeleva, Z.E. Shapороva

Krasnoyarsk State Agrarian University, Krasnoyarsk, Russia

Abstract. The article deals with the formation of indicators of the transport sector of rural areas in the Krasnoyarsk Territory. The continuing depopulation of rural settlements is noted and the key reasons for its occurrence are highlighted. Existing standards and regulations are considered, their compliance with modern requirements of a systematic approach, corresponding to the conditions for the occurrence of the agglomeration effect, is assessed. Among them, the inequality of standards in urban and rural settlements is highlighted, which lead to inferior quality of life in rural areas. Thus, the correction of current indicators is justified, which, according to the authors, should be based on the principles of urban agglomerations formation. Based on the completed analysis, a system of key performance indicators of the transport sector is being formed in the formation of a social standard for the quality of life in rural areas.

Keywords: transport infrastructure, logistics infrastructure, regional system, countryside, quality of life, logistics service

Acknowledgments: the project «Development of the Project of Regional Standard for Social Welfare and Quality of Life of the Rural Population of the Krasnoyarsk Territory» was carried out with the support of the Krasnoyarsk Regional Science Fund.

Введение. Вопрос повышения качества жизни в сельской местности является одной из ключевых проблем регионального развития Российской Федерации. Характерной проблемой является продолжающаяся депопуляция населения сельских территорий. К примеру, в Красноярском крае с 2019 по 2023 год численность жителей, проживающих в сельских поселениях сократилась на 9,95%. Более того, лишь в 1 из 44 сельских территорий региона наблюдался минимальный прирост населения (0,36% по Емельяновскому району) [1]; и то во многом связанный с агломерационным эффектом города Красноярска [20], влекущим за собой развитие малоэтажной застройки в прилегающих к краевому центру районах. Во всех остальных 43 сельских муниципальных образованиях, включая даже входящие в Красноярскую городскую агломерацию Березовский, Сухобузимский и Манский районы [2,3], в указанный период наблюдалось снижение численности населения в рамках 1,79 — 24,86% [1, 21].

На взгляд авторов, на сохранение населения на территориях в первую очередь оказывают влияние 3 ключевых фактора:

1. *Благоприятные экологические и природно-климатические условия жизни.* Данный фактор играет важную роль как в рекреационных целях, так и сохранения трудоспособности населения, а следовательно — экономически эффективного использования трудовых ресурсов. В Красноярском крае наиболее развитые в экономическом плане территории, имеют как неблагоприятные природно-климатические условия, так и экологические проблемы.

2. *Приемлемый уровень заработной платы.* По ряду объективных и субъективных причин уровень заработной платы на сельских территориях Красноярского края, как и по всей Российской Федерации, уступает показателям городских округов [16,17]. В 2022 году отставание составляло 10,29% [4], что влечет за собой отток населения в городские поселения, а также северные территории (Северо-Енисейский муниципальный район, Эвенкийский муниципальный

район, Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район, Туруханский муниципальный район, городской округ «Город Норильск»), где размер среднемесячной заработной платы превосходит показатели сельских территорий региона в 2,37 раза.

3. *Высокий уровень инфраструктурного развития.* Наличие объектов экономической инфраструктуры на территории является обязательным условием получения населением материальных ресурсов и платных услуг, необходимых в повседневной жизни. Достаточная обеспеченность объектами социальной и институциональной инфраструктуры позволяет иметь доступ к объектам образования, здравоохранения, общественной безопасности. Преимущественное размещение данных объектов в городских образованиях усложняет доступ сельских жителей, что сокращает показатель ВРП по данным районам. Отсутствие достаточного числа инфраструктурных объектов в северных территориях с наиболее высоким уровнем заработной платы на душу населения влечет за собой



отток денежных средств, что ещё в большей степени препятствует инфраструктурному развитию северных территорий. Ограниченная численность подобных объектов по центральным и южным районам Красноярского края, аналогично, приводит к оттоку денежных средств из сельских территорий в городские поселения. Проблемы с доступом к объектам социальной и институциональной инфраструктуры также побуждает жителей сельских территорий к миграции в городские поселения.

Можно сделать вывод, что ключевой причиной депопуляции населения сельских территорий Красноярского края является неравномерность уровня инфраструктурного развития между сельскими и городскими поселениями. Объективно, не представляется возможным наличие «городского» уровня инфраструктурного развития в местности с низкой плотностью населения. Следовательно, обеспечение доступности вышеуказанных объектов повышает значение уровня развития транспортно-логистической инфраструктуры региона.

Цель исследования — проанализировать существующие нормативные показатели транспортно-логистической сферы и оценить их актуальность в контексте повышения качества жизни населения.

Обозначенная цель определила следующие задачи исследования:

1. Определить нормативные показатели, соответствие которым находится в рамках проявления агломерационного эффекта в масштабе муниципальных образований.
2. Предложить отдельные направления совершенствования системы нормативных показателей транспортной сферы при формировании социального стандарта качества жизни в сельской местности.

Методы исследования. Эмпирической основой исследования послужили материалы Федеральной службы государственной статистики [1], нормативно-правовые акты муниципального, регионального, федерального уровня [5-12]. Кроме того в рамках проведенного анализа использованы материалы геоинформационных систем. Анализ проводился в соответствии с принципами системного подхода в логистике, а также принципами формирования агломераций.

Логистическая инфраструктура в региональных системах выступает в качестве интегратора объектов социальной, экономической и институциональной инфраструктуры [2]. Причем, обеспечение транспортных связей между сельскохозяйственными, промышленными, торговыми и сервисными организациями, в рамках региональных систем не является ее единственной задачей. Фактически, не меньшую роль играет и обеспечение доступа жителям региона к объектам торговли, сервиса, образования, здравоохранения и т.д. При обеспечении транспортной доступности в пределах 2 часов возможно проявление агломерационного эффекта, позволяющего объединить городские и сельские поселения в единую, динамичную социально-экономическую систему, интенсивность потоков (материальных, финансовых, экономических, сервисных, людских) в которой существенно возрастает, что приводит к ускорению оборачиваемости капитала, а следовательно — создает предпосылки для экономического роста во всех задействованных муниципальных образованиях. Улучшение доступности к объектам рекреационной сферы и сферы здравоохранения



Рисунок 1. Плотность сети линий наземного общественного пассажирского транспорта в с. Сухобузимское
Figure 1. The density of the network of ground public passenger transport lines in the village Sukhobuzimskoye

Источник: создано авторами на базе информационной среды Яндекс. Карты

повышает качество воспроизводства трудовых ресурсов, что снижает необходимость в миграционном притоке кадров извне. Эффективный доступ к объектам институциональной инфраструктуры позволяет снизить риски осуществления жизнедеятельности населения.

Результаты и обсуждение. В рамках данной работы, оценим показатели развития общественного транспорта, транспортной доступности и инфраструктуры для транспортного обслуживания населения в качестве неотъемлемой части социального стандарта качества жизни в сельской местности [18,19]. Исходя из СП 42.13330.2016 нормативная доступность остановки общественного транспорта не должна превышать 0,8 км. (10 мин.), однако даже в масштабах Красноярской городской агломерации данный показатель, зачастую выполняется лишь в районных центрах. Аналогично, дела обстоят с обеспеченностью населенных пунктов автомобильными дорогами с твердым покрытием, несмотря на то что СП 34.13330.2012 включает в себя 100% обеспеченность по данному показателю [9].

Нормативы транспортной доступности зон массового кратковременного отдыха составляют 1,5 часа [6], что в целом соответствует условиям возникновения агломерационного эффекта, однако в сельской местности, зачастую оказывается недостижимым, лишь при применении личного автотранспорта. При средней скорости движения пригородных автобусов в 39 км/ч [7] целый ряд населенных пунктов оказывается вне радиуса 60 км. Кроме того, как правило, график движения данных автобусов не согласовывается с обеспечением рекреационных потребностей. Одновременно, нормативы транспортной доступности лесопарковых зон составляют 20 минут [6], что ещё в большей степени противоречит фактически сложившейся ситуации. Наконец, подобный стандарт исключает возможность повседневного использования объектов рекреационной сферы жителями сельских территорий за пределами районных центров и/или сельсоветов.

Плотность сети линий наземного общественного пассажирского транспорта, км/кв. км согласно нормативам составляет 1,5-2,5 км. на 1 кв. км. застроенной территории. В условиях региона данный норматив не выполняется даже в ряде районных центров. К примеру, протяженность линий общественного пассажирского транспорта в с. Сухобузимское (районный центр в пределах Красноярской агломерации)

составляет лишь 7,95 км. при площади застроенной территории в 9,7 км. (0,82 км. на 1 кв. км. застроенной территории), что уступает нормативному значению почти в 2 раза (рис. 1). В с. Атаманово (центре Атамановского сельсовета) протяженность линий общественного транспорта составляет 3,4 км. при 3,9 км. км. застроенной территории (0,87 км./ 1 кв.км.); к тому же, наличие единственной остановки общественного пассажирского транспорта на весь населенный пункт делает невозможным его использование для внутрисельских перевозок.

Затраты времени на передвижение для ежедневно приезжающих на работу в город-центр из других поселений по нормативам составляют 80 мин. для г. Красноярска, 70 мин. для г. Ачинска и 60 мин. для прочих городов Красноярского края [6]. При средней скорости движения пригородного транспорта в России данный норматив соответствует радиусу 30-40 км. в населенных пунктах с автобусным транспортом и до 60 км. при наличии пригородного железнодорожного сообщения. При наличии ускоренных маршрутов движения возможно расширение радиуса до 75-80 км. В целом, выполнение данного норматива является необходимым для реализации агломерационного эффекта.

Нормативы транспортной доступности образовательных учреждений составляет не более 30 минут. [6], что в отсутствие средних школ в небольших поселениях, влечет за собой необходимость движения школьных автобусов. Аналогичный показатель транспортной доступности существует и для медицинских учреждений. В то же время выявлено определенное противоречие: согласно Приказу от 27 февраля 2016 года N 132н норматив пешеходной / автомобильной доступности учреждений здравоохранения составляет 1 час. А согласно Приказу Министерства здравоохранения РФ от 20 июня 2013 г. N 388н норматив доставки до медицинских учреждений составляет 20 минут. На наш взгляд, данный показатель ввиду его критической значимости для населения не может ранжироваться в зависимости от численности населения или дальности расположения населенного пункта.

Норматив радиуса обслуживания населения отделениями связи согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от 15.09.2020 № 1429 н должен превышать 10 км [12]. Данный показатель являются соответствующим условиям возникновения агломерационного эффекта.



Таблица 1. Нормативы транспортно-инфраструктурного обеспечения населения сельских территорий
Table 1. Standards for transport and infrastructure support for the population of rural areas

Подсистемы	Показатели	Нормы в расчете на численность СНП				
		до 100	от 100 до 500	от 500 до 1000	от 1000 до 3000	свыше 3000
Инфраструктура для транспортного обслуживания	обеспеченность населенного пункта общественным транспортом с районным центром / краевым центром (маятниковое движение)	не менее 2 раз в неделю	не менее 2 пар ежедневно	не менее 3 пар ежедневно	ежедневное тактовое движение (интервал 60-120 мин.)	ежедневное тактовое движение (интервал <60 мин.)
	обеспеченность поселения автодорогой с твердым покрытием	100%	100%	100%	100%	100%
	обеспеченность поселения автодорогой с асфальтовым покрытием	50%	50%	75%	75%	75%
	обеспеченность межселенскими автодорогами с твердым покрытием	100%	100%	100%	100%	100%
	доступность остановок общественного транспорта	0,8 км.	0,8 км.	0,8 км.	0,8 км.	0,8 км.
	Затраты времени на передвижение для ежедневно приезжающих на работу в краевой/районный центр из других поселений	60-90 мин.	60-90 мин.	60-90 мин.	60-90 мин.	60-90 мин.
	Нормативы транспортной доступности образовательных/медицинских учреждений	30 мин.	30 мин.	30 мин.	30 мин.	30 мин.
	норматив радиуса обслуживания населения отделениями связи	10 км.	10 км.	10 км.	10 км.	10 км.
	Нормативы транспортной доступности аптечных организаций	30 минут	30 минут	30 минут	30 минут	30 минут
	Нормативы транспортной доступности лесопарковых зон	20 минут	20 минут	20 минут	20 минут	20 минут
Нормативы транспортной доступности зон массового кратковременного отдыха	90 мин.	90 мин.	90 мин.	90 мин.	90 мин.	

Отметим, что показатели транспортного обслуживания населения вряд ли можно признать соответствующими реальным потребностям населения. Оговаривается лишь норматив наличия 1 автостанции (автокасса) для обслуживания пассажиров автобусных маршрутов на район. По стандартам определяют лишь количество единиц общественного транспорта: 1 автобус на 8 тыс. жителей для населенных пунктов с численностью населения от 10 до 30 тыс. жителей. Однако, качество и объем предоставляемых транспортных, как и любых других услуг оказывает непосредственное влияние на величину спроса в пассажироперевозках. Согласно проанализированным данным для достижения агломерационного эффекта необходимым является организация тактового движения между населенными пунктами и районными/региональными центрами. В таком случае спрос услуги общественного пригородного транспорта достигает величины от 120-140 поездок в год общественным транспортом в расчете на 1 жителя. Следовательно, для населенных пунктов с населением 1 тыс. чел. это соответствует минимум 6-8 парам стандартных пригородных автобусов ежесуточно. При существующем нормативе обеспеченности районных автостанций по нормативу 1 автобус на 8000 жителей реализация подобной модели является трудновыполнимой. Следовательно, данный индикатор нуждается в усовершенствовании. Как минимум, для населенных пунктов с численностью населения более 2000 жителей обеспеченность автобусным/железнодорожным пригородным должна строиться исходя их необходимости обеспечения тактового движения общественного транспорта. Следует принимать во внимание преимущества железнодорожного транспорта в населенных пунктах, имеющих железнодорожное сообщение [13,14], включая более высокую надежность доставки пассажиров в сложных природно-климатических условиях. Исходя из потенциального спроса при повышении качества предоставляемых транспортных услуг, актуальным становится организация

минимально ежедневных 2-х пар общественного транспорта (для обеспечения утренней и вечерней маятниковой миграции) между сельскими поселениями с численностью населения более 300 человек и районным/краевым центром.

Для населенных пунктов с численностью населения 140-300 чел. необходимо обеспечить как минимум ежедневное транспортное сообщение с районным/краевым центром (либо не менее 2-х пар 4 дня в неделю). В населенных пунктах с малой численностью населения, организация 2-х пар общественного транспорта 2 раза в неделю должна обеспечивать все населенные пункты с численностью населения более 80 чел. (кроме изолированных поселений). В то же время, при формировании сети маршрутов общественного транспорта следует учесть по возможно — и охват более мелких населенных пунктов, так как повышение качества жизни не должно проходить мимо них (ликвидация неперспективных населенных пунктов 60-х -80-х гг. XX века неоднократно признавалась ошибочной, в том числе, на самом высоком уровне [15].

Таким образом, можно выделить следующие нормативы транспортно-инфраструктурного обеспечения населения сельских территорий при формировании социального стандарта качества жизни в сельской местности (табл. 1)

Выводы. Подводя итог, следует отметить, что необходимость обеспечения населения сельских районов транспортными услугами при грамотной организации не противоречит и показателям экономической эффективности. Следовательно, становится возможным привлечение частных предпринимателей к организации транспортного обслуживания населения. Тем не менее, инфраструктурное развитие по ряду объективных причин продолжит оставаться прерогативой органов государственной власти. Это создает условия для организации инфраструктурного развития для транспортного обслуживания на принципах государственно-частного партнерства.

Список источников

1. Оценка численности постоянного населения Красноярского края по городским округам и муниципальным районам на 1 января. URL: <http://krasstat.gks.ru/folder/32970#> . Федеральная служба государственной статистики.
2. Лукиных В.Ф., Швалов П.Г. Модель развития логистической инфраструктуры городской агломерации в Красноярском крае // Журнал Сибирского федерального университета. Серия: Гуманитарные науки. 2015. Т. 8. № 5. С. 190-208.
3. Швалов П.Г., Тарасов С.А., Тарасов Ю.С., Лукиных В.Ф. Модель векторов развития логистической инфраструктуры красноярской городской агломерации // Управление экономическими системами. 2013. № 6 (54). С. 13.
4. Среднемесячная заработная плата работников организаций (без субъектов малого предпринимательства) января. URL: <http://gks.ru/dbscripts/munst/munst04/DBlnet.cgi>. Федеральная служба государственной статистики.
5. СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89.
6. Постановление от 23 декабря 2014 года N 631-п Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования Красноярского края.
7. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Пассажирыские автомобильные перевозки. М.: Горячая линия-Телеком. 2006. 448 с.
8. СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».
9. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги.
10. Приказ от 27 февраля 2016 года N 132н «О Требованиях к размещению медицинских организаций государственной системы здравоохранения и муниципальной системы здравоохранения исходя из потребностей населения».
11. Приказ Министерства здравоохранения РФ от 20 июня 2013 г. N 388н «Об утверждении Порядка оказания скорой, в том числе скорой специализированной, медицинской помощи» (с изменениями и дополнениями)».
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.09.2020 № 1429 «Об утверждении Правил территориального распределения отделений почтовой связи акционерного общества Почта России».
13. Швалов П.Г. Приоритетные направления развития внутрирегиональных дневных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в западной группе районов Красноярского края // Экономика и предпринимательство. 2021. № 3 (128). С. 1461-1466.





14. Швалов П.Г. Роль и ключевые направления развития железнодорожного транспорта при формировании региональной логистической инфраструктуры макрорегиона «Енисейская Сибирь» // Транспорт России: прошлое, настоящее и будущее (к 185-летию открытия первой отечественной железной дороги). Сборник трудов Международной научно-практической конференции. Москва, 2022. С. 242-247.

15. Швалов П.Г., Шапорова З.Е. Общественный транспорт и транспортная инфраструктура как элемент социального стандарта качества жизни населения сельских территорий. Логистика — Евразийский мост: материалы XVIII Международной научно-практической конференции (27–30 апреля 2023 г., Красноярск). Часть 1. Красноярский государственный аграрный университет. Красноярск, 2023. С. 310-312.

16. Колоскова Ю.И. Социально-экономическое развитие сельских территорий Красноярского края. Инженерное обеспечение в реализации социально-экономических и экологических программ АПК: материалы Всероссийской (национальной) научно-практической конференции. Курган: Курганская государственная сельскохозяйственная академия им. Т.С. Мальцева, 2020. С. 393-397.

17. Паршуков Д.В. и др. Стратегические альтернативы повышения качества и уровня жизни населения сельских территорий (на материалах Красноярского края) // Инновации и инвестиции. 2021. № 11. С. 195-199.

18. Летагина Е.А. Аналитический обзор нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих вопросы социально-экономического уровня и качества жизни сельского населения, стандартизации этих процессов // Бизнес. Образование. Право. 2022. № 4(61). С. 213-219.

19. Сторожева А.Н. К вопросу о сводном стандарте как нормативно-правовом акте, регулирующем развитие сельских территорий (на примере Красноярского края). Научно-практические аспекты развития АПК: Материалы национальной научной конференции, Красноярск, 18 ноября 2022 года. Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2023. С. 370-372.

20. Шапорова З.Е. Оценка состояния жилищной сферы сельских территорий Красноярской агломерации // Проблемы современной экономики. 2022. № 3(83). С. 240-244.

21. Швалов П.Г. Анализ развития логистической инфраструктуры АПК Дзержинского района Красноярского края. Проблемы современной аграрной науки: материалы международной научной конференции, Красноярск, 15 октября 2022 года. Красноярск: Красноярский государственный аграрный университет, 2022. С. 178-182.

References

1. Ocenka chislennosti postoyannogo naseleniya Krasnoyarskogo kraja po gorodskim okrugam i municipal'ny'm rajonom na 1 yanvarya [Estimation of the permanent population of the Krasnoyarsk Territory by urban districts and municipal districts as of January 1], <http://krasstat.gks.ru/folder/32970#> (accessed: 04.05.2023).

2. Lukinikh V.F., Shvalov P.G. (2015). Model' razvitiya logisticheskoy infrastruktury' gorodskoy aglomeracii v Krasnoyarskom krae [A model for the development of the logistics infrastructure of an urban agglomeration in the Krasnoyarsk Territory]. Zhurnal Sibirskogo federal'nogo universiteta. Seriya: Gumanitarnyye nauki [Journal of the Siberian Federal University. Series: Humanities], vol. 8, pp. 190-208.

3. Shvalov P.G., Tarasov S.A., Tarasov Yu.S., Lukinikh V.F. (2013). Model' vektorov razvitiya logisticheskoy infrastruktury' krasnoyarskoy gorodskoy aglomeracii [Model of development vectors of the logistics infrastructure of the Krasnoyarsk urban agglomeration]. Upravlenie e'konomicheskimi sistemami:

e'lektronny'j nauchny'j zhurnal [Management of economic systems: electronic scientific journal], no. 6 (54), pp. 13.

4. Srednemesyachnaya zarabotnaya plata rabotnikov organizacij (bez sub'ektiv malogo predprinimatel'stva) yanvarya [Average monthly salary of employees of organizations (excluding small businesses) in January], <http://gks.ru/db-scripts/munst04/DBInet.cgi> (accessed: 04.05.2023).

5. SP 42.13330.2016 Gradostroitel'stvo. Planirovka i zastroyka gorodskix i sel'skix poselenij. Aktualizirovannaya redakciya SNiP 2.07.01-89. [SR 42.13330.2016 Urban planning. Planning and development of urban and rural settlements. Updated version of BCR 2.07.01-89.]

6. Postanovlenie ot 23 dekabrya 2014 goda N 631-p OB utverzhdenii regional'ny'x normativov gradostroitel'nogo proektirovaniya Krasnoyarskogo kraja [DECREE No. 631-p dated December 23, 2014 on approval of regional standards for urban planning design of the Krasnoyarsk region].

7. Gudkov V.A., Mirotin L.B. (2006). Passazhirskie avtomobil'ny'e perevozki [Passenger road transport]. Moscow, Goryachaya liniya-Telekom [Moscow: Hotline-Telecom]: 448 p.

8. Snip 2.07.01-89* Gradostroitel'stvo. Planirovka i zastroyka gorodskix i sel'skix poselenij [BCR 2.07.01-89 * Urban planning. Planning and development of urban and rural settlements].

9. SP 34.13330.2012 Avtomobil'ny'e dorogi [SR 34.13330.2012 ROADS]

10. Prikaz ot 27 fevralya 2016 goda N 132n «O Trebovaniyax k razmeshheniyu medicinskix organizacij gosudarstvennoj sistemy' zdavooxraneniya i municipal'noj sistemy' zdavooxraneniya iskhoda iz potrebnostej naseleniya» [ORDER of February 27, 2016 N 132n «On the Requirements for the placement of medical organizations of the state health care system and the municipal health care system based on the needs of the population»]

11. Prikaz Ministerstva zdavooxraneniya RF ot 20 iyunya 2013 g. N 388n «Ob utverzhdenii Poryadka okazaniya skoroy, v tom chisle skoroy specializirovannoy, medicinskoj pomoshhi (s izmeneniyami i dopolneniyami)» [Order of the Ministry of Health of the Russian Federation of June 20, 2013 N 388n «On approval of the Procedure for the provision of emergency, including emergency specialized, medical care (with amendments and additions)»]

12. Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 15.09.2020 № 1429 «Ob utverzhdenii Pravil territorial'nogo raspredeleniya otdelenij pochtovoj svyazi akcionernogo obshchestva Pochta Rossii» [Decree of the Government of the Russian Federation dated September 15, 2020 No. 1429 «On Approval of the Rules for the Territorial Distribution of Post Offices of the Russian Post Joint-Stock Company»].

13. Shvalov P.G. (2021). Prioritetny'e napravleniya razvitiya vnutriregional'ny'x dnevny'x passazhirskix perevozok zheleznodorozhny'm transportom v zapadnoj grupe rajonov Krasnoyarskogo kraja [Priority directions for the development of intra-regional daytime passenger transportation by rail in the western group of districts of the Krasnoyarsk Territory]. Ekonomika i predprinimatel'stvo [Economics and Entrepreneurship], no. 3 (128), pp. 1461-1466.

14. Shvalov P.G. (2022). Rol' i klyuchevye napravleniya razvitiya zheleznodorozhnoy transporta pri formirovani regional'noj logisticheskoy infrastruktury' makroregiona «Enisejskaya Sibir'» [The role and key directions of development of railway transport in the formation of the regional logistics infrastructure of the Yenisei Siberia macroregion]. Transport Rossii: proshloe, nastoyashhee i budushhee (k 185-letiyu otkry'tiya pervoj otechestvennoj zheleznoj dorogi). sbornik trudov Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Moskva [Transport of Russia: past, present and future (to the 185th anniversary of the opening of the first domestic railway). Collection of works of the International scientific-practical conference], Moscow, pp. 242-247.

15. Shvalov P.G., Shapороva Z.E. [2023]. Obshchestvenny'j transport i transportnaya infrastruktura kak element social'nogo standarta kachestva zhizni naseleniya sel'skix territorij [Public transport and transport infrastructure as an element of the social standard for the quality of life of the population of rural areas]. Logistika — Evrazijskij most: mat'ly XVIII Mezhdunarod. nauch.-prakt. konf. (27–30 aprelya 2023 g., Krasnoyarsk). Chast' 1. Krasnoyarsk gos. agrar. un-t [Logistics — Eurasian bridge: materials of the XVIII International scientific-practical. conf. (April 27–30, 2023, Krasnoyarsk). Part 1. Krasnoyarsk state agrarian un-t.], pp 310-312.

16. Koloskova, Yu. I., Shapороva Z.E. (2020). Social'no-ekonomicheskoe razvitie sel'skix territorij Krasnoyarskogo kraja [Socio-economic development of rural areas of the Krasnoyarsk Territory]. Inzhenernoe obespechenie v realizacii social'no-ekonomicheskix i ekologicheskix programm APK: materialy' Vserossijskoj (nacional'noj) nauchno-prakticheskoy konferencii. — Kurgan: Kurganskaya gosudarstvennaya sel'skoxyajstvennaya akademiya im. T.S. Mal'tseva [Engineering support in the implementation of socio-economic and environmental programs of the agro-industrial complex: materials of the All-Russian (national) scientific and practical conferences. — Kurgan: T.S. Maltsev Kurgan State Agricultural Academy]. pp 393-397

17. Parshukov, D. V., Koloskova, Yu. I., Shapороva Z.E. (2021). Strategicheskie alternativy' povysheniya kachestva i urovnya zhizni naseleniya sel'skix territorij (na materialax Krasnoyarskogo kraja) [Strategic alternatives for improving the quality and standard of living of the population of rural areas (on the materials of the Krasnoyarsk Territory)]. Innovacii i investicii [Innovations and investments], no. 11. pp. 195-199.

18. Letyagina, E. A., Shapороva Z.E. (2022). Analiticheskij obzor normativny'x pravovy'x aktov Rossijskoj Federacii, reguliruyushhix voprosy' social'no-ekonomicheskogo urovnya i kachestva zhizni sel'skogo naseleniya, standartizacii e'tix processov [Analytical review of the normative legal acts of the Russian Federation regulating issues of the socio-economic level and quality of life of the rural population, standardization of these processes]. Biznes. Obrazovanie. Pravo [Business. Education. Law]. no 4 (61). pp. 213-219.

19. Storozheva A.N., Dadayana E.V., Letyagina E.A. (2023). K voprosu o svodnom standarte kak normativno-pravovom akte, reguliruyushhem razvitie sel'skix territorij (na primere Krasnoyarskogo kraja) [On the issue of a consolidated standard as a regulatory legal act regulating the development of rural areas (on the example of the Krasnoyarsk Territory)]. Nauchno-prakticheskie aspekty' razvitiya APK: Materialy' nacional'noj nauchnoj konferencii, Krasnoyarsk, 18 noyabrya 2022 goda. — Krasnoyarsk: Krasnoyarskij gosudarstvenny'j agrarny'j universitet [Scientific and practical aspects of the development of the agro-industrial complex: Proceedings of the national scientific conference, Krasnoyarsk, November 18, 2022, Krasnoyarsk, Krasnoyarsk State Agrarian University], pp 370-372.

20. Shapороva Z.E., Chepeleva K.V., Korotkova S.A. (2022). Ocenka sostoyaniya zhilishhnoy sfery' sel'skix territorij Krasnoyarskoy aglomeracii [Assessment of the state of the housing sector in rural areas of the Krasnoyarsk agglomeration]. Problemy' sovremennoj e'konomiki [Issues of modern economics], no. 3(83), pp. 240-244,

21. Shvalov P.G., Chepeleva K.V. (2022). Analiz razvitiya logisticheskoy infrastruktury' APK Dzerzhinskogo rajona Krasnoyarskogo kraja [Analysis of the development of the logistics infrastructure of the agro-industrial complex of the Dzerzhinsky district of the Krasnoyarsk Territory]. Problemy' sovremennoj agrarnoy nauki: materialy' mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii, Krasnoyarsk, 15 oktyabrya 2022 goda, Krasnoyarsk, Krasnoyarskij gosudarstvenny'j agrarny'j universitet [Problems of modern agrarian science: materials of the international scientific conference, Krasnoyarsk, October 15, 2022, Krasnoyarsk, Krasnoyarsk State Agrarian University], pp. 178-182.

Информация об авторах:

Швалов Павел Григорьевич, кандидат экономических наук, доцент кафедры логистики, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4779-996X>, shvalov@yandex.ru

Чепелева Кристина Викторовна, кандидат экономических наук, доцент кафедры логистики, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-7520-3334>, kristychepeleva@mail.ru

Шапорова Зинаида Егоровна, кандидат экономических наук, директор Института Экономики и управления АПК, ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-2137-0545>, fub@kgau.ru

Information about the authors:

Pavel G. Shvalov, candidate of economic sciences, associate professor of the department of logistics, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-4779-996X>, shvalov@yandex.ru

Kristina V. Chepeleva, candidate of economic sciences, associate professor of the department of logistics, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-7520-3334>, kristychepeleva@mail.ru

Zinaida E. Shapороva, candidate of economic sciences, head of Institute of Economics and Management in AIC, ORCID: <http://orcid.org/0009-0003-2137-0545>, fub@kgau.ru

✉ shvalov@yandex.ru