

5. Ghassan, A.-L. Development of Traffic Control and Queue Management Procedures for Oversaturated Arterials / A.-L. Ghassan, R.F. Benekohal // TRR 1603. – 1997. – P. 118–127.

6. Newell, G.F. Delays caused by a queue at a freeway exit ramp / G.F. Newell // Transportation Research. – 1999. – PartB. – P. 337–350.

УДК 656.072

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ
ГОРОДА ОМСКА
PUBLIC TRANSPORT OF THE CITY OF OMSK**

Сорокин С.В., кандидат экономических наук,
доцент кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте»;
Каспер М.Е., студент ОПУТ-10А1
факультета «Автомобильный транспорт»

(Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования «Сибирская автомобильно-
дорожная академия («СибАДИ»), Россия, город Омск)

Sorokin S.V., Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
of «Organization of transport and transport management»;
Kasper M.E., student of faculty «Automobile transport»
(Siberian State Automobile and Highway Academy, Russia, Omsk)

Аннотация. *Статья содержит информацию о реформировании структуры пассажирского транспорта города Омска, анализ исследования зарубежного опыта решения проблем в области общественного транспорта, разработанные направления повышения эффективности работы пассажирского транспорта.*

Abstract. *This article contains information about reforming the system of the urban public transport of the city of Omsk, research analysis of foreign experience solving problems in the field of public transport, developed ways of increasing the efficiency of passenger transport.*

Городской пассажирский транспорт (ГПТ) в целом является подсистемой и областью взаимодействия трех более общих систем: город (как экономическое образование), транспорт (как отрасль, выполняющая услуги по перевозке), население (пассажиры – клиенты с определенными потребностями в перевозке). Именно поэтому существенное отставание развития пассажирского транспорта от потребности населения в передвижениях вызывает социально-экономические проблемы и негативно сказывается на работе других отраслей экономики города.

С точки зрения экономической целесообразности пассажирские перевозки необходимо организовать таким образом, чтобы обеспечить население, в том числе наименее обеспеченных категорий пассажиров, необходимым уровнем качественного транспортного обслуживания, при этом должны быть эффективно использованы энергетические, финансовые и другие ресурсы.

Таким образом, ГПТ представляет собой сферу рыночных отношений, область взаимодействия пассажиров как потребителей транспортных услуг и субъектов предпринимательской деятельности различных форм собственности, обеспечивающих перевозку жителей города. Отсюда просматривается два направления в области организации транспортных услуг: приспособление и увеличение предлагаемых услуг к требованиям пассажиров и активное формирование спроса на услуги транспорта с целью их прибыльной реализации. Одним из показателей спроса на услуги муниципального транспорта является пассажирооборот, который в Омске с каждым годом неуклонно снижается. Динамика изменения пассажирооборота представлена на рисунке 1 [16].

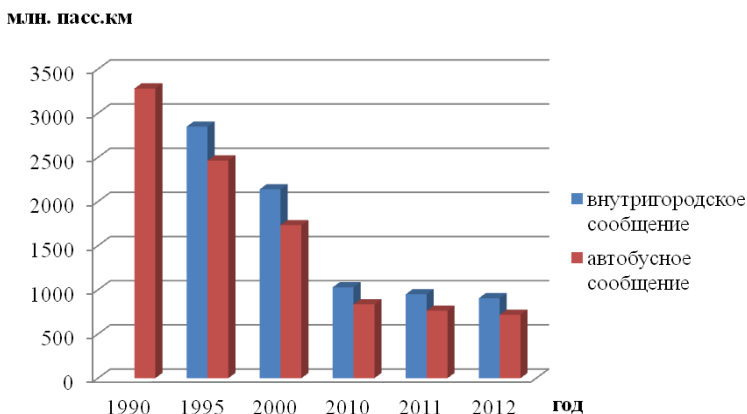


Рисунок 1 – Динамика изменения пассажирооборота для города Омска

Количество пассажиров, перевезённых общественным транспортом за сутки, в Омске уже в период с 1991 по 1999 гг. снизилось более чем в 2 раза, и эта тенденция сохраняется до сих пор. Объёмы перевозок пассажиров ГПТ, представленные на рисунке 2 за 2006 и 2012 гг. [7, 16], существенно отличаются: количество пассажиров, совершающих поездки на маршрутных такси выросло почти вдвое, но вместе с тем, общее количество пассажиров общественного транспорта сократилось – люди пересаживаются на личные

автомобили из-за непривлекательности ГПТ, чем еще более усугубляют дорожно-транспортную ситуацию.

млн.пасс.

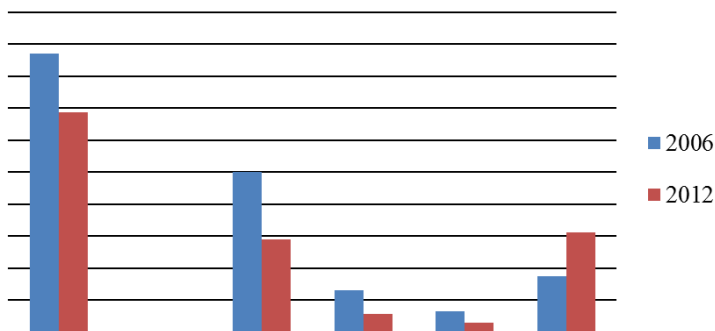


Рисунок 2 – Динамика изменения объёмов перевозок пассажиров в городе Омске

Специфика рынка городских пассажирских перевозок заключается в присутствии на нем большого количества перевозчиков разных форм собственности. В сфере транспортных услуг действуют предприятия как муниципального, так и частного секторов. С одной стороны, это стимулирует привлечение предпринимательского капитала, снижает себестоимость перевозок за счет конкуренции, с другой, – усложняет управление деятельностью ГПТ. [9].

В современных условиях эффективность функционирования любого предприятия часто оценивается с использованием показателя рентабельности, при этом также определяется финансовый результат деятельности предприятия (убыточность или прибыльность). В целом эффективность работы транспорта с экономической точки зрения – это частное от деления получаемого эффекта на затраты. Динамика изменения доходов и расходов за 2010–2012 гг. муниципальных предприятий представлена на рисунке 3 свидетельствует о непрерывном росте затрат, при этом уровень доходов остается практически неизменным [16].

Существует прямая зависимость между эффективной организацией и уровнем качества регулярных перевозок. При этом интересы пассажира и перевозчика в сфере городских пассажирских перевозок не совпадают. Для перевозчиков эффективность оценивается прибыльностью и рентабельностью, им важно получение выручки, в том числе за счёт коэффициента сменяемости. С точки зрения муниципалитета эффективность понимается

как удовлетворение транспортных потребностей населения при минимальных затратах городского бюджета и соблюдении требований безопасности. Для пассажира эффективность городских пассажирских перевозок определяется надежностью обслуживания, комфортом поездки, скоростью сообщения, минимальным количеством пересадок и доступностью тарифа. Эффект от работы общественного транспорта может определяться временем передвижения пассажира от места отправления к месту назначения, которое в последнее время всё возрастает [8].

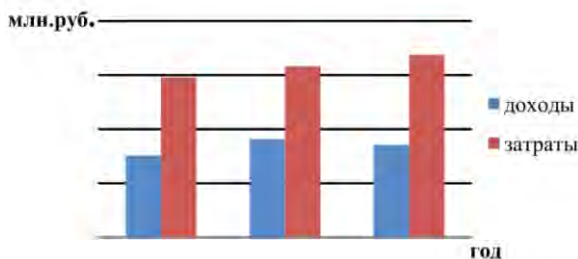


Рисунок 3 – Соотношение доходов и затрат с 2010 по 2012 гг. для пассажирских предприятий автомобильного транспорта

С переходом России на рыночный путь развития в начале 90-х, условия функционирования и система управления городским пассажирским транспортом (ГПТ) города Омска значительно изменились. Процесс денационализации начался с принятия Закона «О приватизации государственных и муниципальных предприятий в РСФСР» № 1531-1 от 3 июля 1991 г. Прекратилось федеральное финансирование, для пассажирского транспорта начались годы борьбы за выживание.

В новых условиях основным фактором, определяющим дальнейшее развитие ГПТ, стала ограниченность финансовых ресурсов, в то время как раньше даже неэффективно работающий транспорт финансировался достаточно, причем чем больше затрат несло предприятие, тем больше денежных средств оно получало на покрытие убытков. Этим и была обусловлена необходимость перехода от административной системы управления, в которой нет ориентированности на эффективность работы, к рыночным отношениям в сфере ГПТ.

До 1991 года на территории города Омска действовало единое транспортное управление «Омскавтотранс», и отдельно существовавшее трамвайно-троллейбусное управление. С началом экономических реформ грузовые предприятия, входившие в состав единого транспортного управления, получили самостоятельность, пассажирский транспорт лишился

основного источника финансирования – исчезло перекрестное субсидирование пассажирских перевозок из прибыли грузовых предприятий, перестали существовать таксомоторные предприятия. В 1992 году отделилось междугородное предприятие № 3 (ОПОПАТ № 1, «Омскоблавтотранс»), а трамвайно-троллейбусное объединение «Омскэлектротранс», напротив, стало частью уже «Омскпассажиртранса».

Структура ГПТ после реформирования в 1992 году – на рисунке 4.

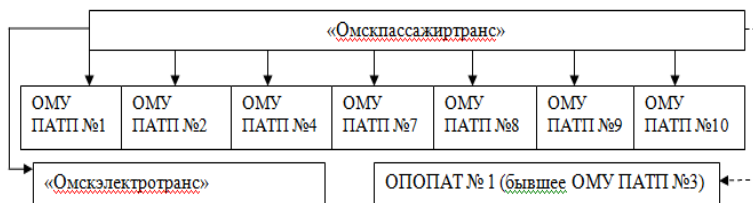


Рисунок 4 – Структура ГПТ Омска в 1992 году

Для выхода из создавшегося положения была разработана Федеральная целевая программа «Развитие производства городских автобусов, троллейбусов и трамваев в Российской Федерации в 1993-2000 годах». В результате реализации этой программы в России были затрачены огромные капитальные вложения и созданы мощности по производству автобусов, троллейбусов и трамваев. В итоге деньги были затрачены, а пассажиров возить по-прежнему было не на чем. Насыщения рынка подвижным составом не произошло, так как у заказчиков отсутствовали средства для приобретения подвижного состава (ПС).

Обеспечение воспроизводства фондов превратилось в хроническую проблему. Кроме того, было принято множество законов, обеспечивающих льготы по оплате проезда, которые не были подкреплены реальными источниками финансирования. В сложившихся условиях власти были вынуждены привлечь частных операторов, которые стали осуществлять перевозки без предоставления льгот. Первые частные автобусы, «газели», работающие в режиме маршрутных такси, появились в 1994 году и стали рассматриваться как более доступное транспортное средство, что поставило под угрозу работу «муниципалов». Для нормализации ситуации на коммерческих маршрутах был установлен более высокий тариф [2, 3].

К 1995 году в Омске все пассажирские предприятия были акционированы, благодаря этому за счет целевого займа, предоставленного Международным банком реконструкции и развития (МБРР), был обновлен подвижной состав, который к тому времени уже был изношен более чем на

половину, но кардинально проблема решена не была. Результатом стало сокращение подвижного состава с 1961 единицы в 1991 году до 1172 единиц – в 2005 году.

В 2003 году в России появилось законодательное признание общественного пассажирского транспорта местным видом транспорта (Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации»). Ответственность за организацию транспортного обслуживания возложили на местные власти, вопросы финансирования ГПТ не были решены. ГПТ был лишен федеральной поддержки, использование средств частных инвесторов было малоперспективно вследствие больших сроков окупаемости. Однако, несмотря на это в 2003 году еще была закуплена партия автобусов ЛиАЗ – 5256 и 6212. В это же время все большую популярность завоевывали маршрутные такси ввиду более высокой скорости сообщения, небольших интервалов движения, возможности посадки и высадки пассажиров вне остановочных пунктов. К 1999 году число «газелей» достигло 750 единиц, а к 2005 – почти 4000, около 1000 из них нелегальные [1, 3].

К 2005 году муниципальный транспорт явно проигрывал конкуренцию коммерческому, ПС снова был изношен, были потеряны материально-технические базы предприятий, поэтому было принято решение ограничить допуск на рынок маршрутных такси и, одновременно, улучшить качество обслуживания массовым транспортом. С этой целью в 2005-2006 годах было закуплено около 500 автобусов, 52 троллейбусов и 2 трамвая. Одновременно происходила реорганизация системы управления ГПТ города Омска. С частными перевозчиками стали заключать контракты на обслуживание всего маршрута сроком действия не менее 5 лет. Деятельность перевозчиков, не ставших победителями конкурса, стала не законной, виновные привлекались к административной ответственности. Стремление осуществлять регулирование рынка транспортных услуг столкнулось с противодействием частных перевозчиков, прежде всего, из-за отсутствия федерального закона о регулировании рынка транспортных услуг. В ходе конкурса отсутствовала проверка возможности выполнения предложений, что вызвало недоверие к результатам конкурса. В результате конкурса поставленная цель была достигнута неполностью [1, 2].

В 2006 году для увеличения самостоятельности предприятий произошла ликвидация МУП «Омскпассажиртранс», пассажирские автотранспортные филиалы стали именоваться как МП ПАТП, возникло ОАО ПАТП – 2 как результат сотрудничества УК «РегионАвтоТранс» и администрации города Омска. Изначально концепция сотрудничества состояла из трех направлений: сотрудничество при разработке нормативно-правовых актов, оздоровление деятельности предприятия, переход с «газелей» на автобусы большой вместимости. В итоге это свелось к созданию акционерного общества [4].

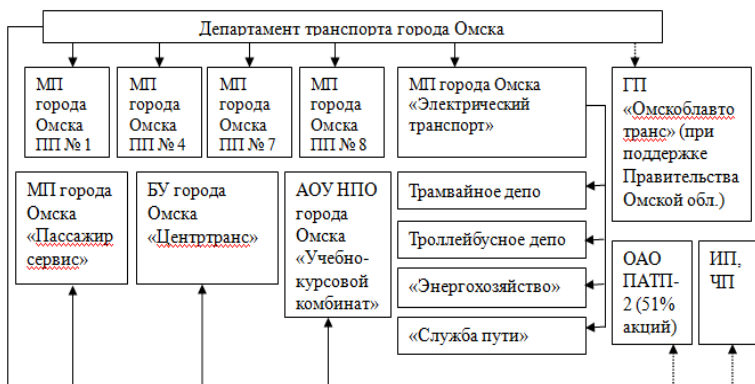


Рисунок 5 – Структура ГПТ Омска в 2014 году

Структура ГПТ Омска в настоящее время представлена на рисунке 5, динамика возрастной структуры парка ПС ГПТ – на рисунках 6, 7, 8. Высокий процент устаревших транспортных средств в парке ГПТ сохраняется до сих, несмотря на закупку нового подвижного состава с помощью бюджетных средств и привлечение частных компаний, приобретающих ПС в лизинг, модернизацию ПС. Так, например, износ ПС трамвайного депо на 1 января 2014 года составляет 94 %. Парк троллейбусного депо в феврале 2014 года был пополнен новыми троллейбусами в количестве 10 единиц, однако это однозначно не может решить проблему старения ПС, износ которого составил 97 %.

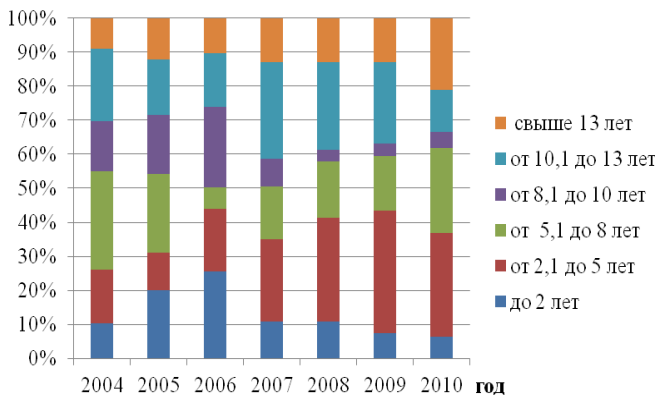


Рисунок 6 – Диаграмма изменений возрастной структуры автобусных парков

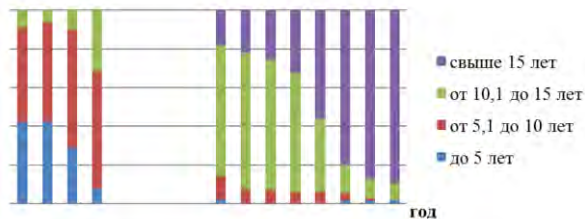


Рисунок 7 – Диаграмма изменений возрастной структуры троллейбусных депо

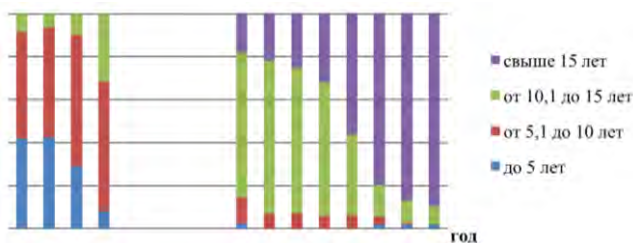


Рисунок 8 – Диаграмма изменений возрастной структуры трамвайного депо

В марте 2013 года в конкурсе по распределению городских маршрутов в единой маршрутной сети, состоящей из 231 маршрута, городские ПП участвовали наряду с частными перевозчиками. По итогам конкурса произошло перераспределение ПС по маршрутам, обслуживать маршруты будут 3730 автотранспортных средств (662 автобуса вместимостью более 80 человек, 310, рассчитанных на 16-79 человек, и 2758 «газелей») [14]. Муниципальные предприятия подавали заявки только на те маршруты, которые обслуживали ранее, конкурс для них пока был формальностью. В основном, цели, поставленные администрацией, были достигнуты, ведь все желающие смогли реализовать свои возможности, были даже предложения выгодных условий из других городов и стран, которые могли бы произвести «захват» рынка. Поэтому, в дальнейшем, одно из основных предложений по совершенствованию рыночной среды – предусмотреть квоту при подаче заявок в размере 20–30 % с целью предотвращения монополизации рынка. С перевозчиками были заключены договора, в которых были оговорены условия перехода на ПС соответствующей вместимости (в основном, средней). После проведения конкурса был обновлен ПС «муниципалов» на 39 автобусов. Коммерческие перевозчики стали приобретать новый ПС – обычно вместимостью 18–30 человек, новый ПС представлен такими марками как Ford Transit, Peugeot Boxer, Mercedes Sprinter

и т.п. В дальнейшем администрация планирует сокращение количества ПС за счет увеличения доли ПС средней вместимости. С целью сокращения расходной части городского бюджета планируется перевод ГПТ на самооплачиваемость путем увеличения тарифов, что в перспективе будет способствовать «раздуванию» затрат и снижению качества обслуживания.

Структура городского пассажирского транспорта города Омска на начало 2014 года представлена на рисунке 9, количество обслуживаемых маршрутов всеми видами внутригородского транспорта – на рисунке 10. Данные диаграмм свидетельствуют о том, что доминирующее положение на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров занимают ТС малой вместимости.

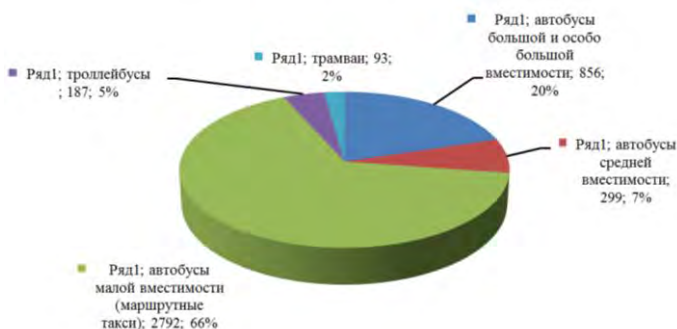


Рисунок 9 – Структура городского пассажирского транспорта города Омска в 2014 году



Рисунок 10 – Количество обслуживаемых маршрутов всеми видами внутригородского транспорта города Омска

С 2013 года деятельность по перевозке пассажиров транспортом общего пользования по маршрутам единой маршрутной сети муниципальными перевозчиками и перевозчиками немunicipальной формы собственности осуществляется на основании договоров об организации и осуществлении перевозок пассажиров транспортом общего пользования, заключенных по итогам открытого конкурса, проведенного в соответствии с Решением Омского городского Совета от 14 ноября 2012 года N 71 «О порядке допуска перевозчиков к осуществлению перевозок пассажиров транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок городской маршрутной сети на территории города Омска».

На сегодняшний день некоторые частные перевозчики на определенных маршрутах уже работают с муниципальными предприятиями не на основе той конкуренции, которая сложилась ранее при участии их в перевозках пассажиров, а совместно с «муниципалами», с соблюдением расписания движения на установленных графиках. В данных маршрутных транспортных средствах (ТС) установлены навигаторы, что дает возможность увидеть их на карте в системе «Мой маршрут» и определить их местоположения и время ожидания, как и для всех муниципальных ТС, которые на 100% оснащены навигаторами. В маршрутных такси, работающих на муниципальных маршрутах, предоставляется бесплатный проезд льготникам, действуют единые проездные билеты, кондуктор же присутствует не всегда, его роль зачастую выполняет водитель ТС. Так, например, на маршруте № 24 работают 10 ЛиАЗов 5256.53, маршрут частично отдан частнику (ООО «Стенли»), который и приобрёл данные ТС, машины работают в режиме муниципального автобуса, ничем не отличаясь от «муниципальных» и с согласованием графиков. На маршруте 29, 69 и 110 аналогичным образом работают 2 НефАЗа 5299-10-15 и 1 ЛиАЗ 5256.00 ООО «Омские автобусы».

Существенным недостатком является то, что одни и те же маршруты обслуживают разные компании, которые выпускают в рейсы не всегда новую и исправную технику, вразнобой устанавливают тарифы на проезд, и не всегда пока соблюдают предписанные им правила выхода на маршрут.

Мировой опыт реформ пассажирского транспорта показывает, что при всех их различиях существует одна глобальная общая специфика: практически во всех странах мира общественный транспорт в целом остается убыточным. Проблема оптимального соотношения между государственным и частным сектором, государственным регулированием и рыночными механизмами на пассажирском транспорте пока не нашла в мире универсального удовлетворительного решения.

В международной практике проблема нехватки финансовых ресурсов в основном решается за счет использования следующих инструментов:

- выделение дополнительных бюджетных ассигнований;

- введение дополнительных целевых налогов и сборов для пользователей услуг транспортной инфраструктуры;
- привлечение заемных средств под гарантии правительства;
- привлечение внебюджетных инвестиций на основе использования механизмов государственно-частного партнерства.

Зарубежный опыт реформ на пассажирском автомобильном транспорте помимо решения о полном регулировании и субсидировании ГПТ (США, Китайская Народная Республика) применяет следующие решения:

- о сохранении государственного регулирования тарифов;
- о сохранении бюджетных субсидий в целом или для отдельных маршрутов;
- о регулировании допуска частных автобусных перевозчиков на маршруты [5, 12, 13].

В зависимости от распределения полномочий по организации рынка между государством, перевозчиками и пассажирами можно выделить три основных подхода:

- направляемая рынком либерализация (Великобритания за исключением Лондона);
- вызываемая спросом конкуренция (Финляндия);
- управляемый государством конкурсный режим (Швеция, Дания, Нидерланды, Испания, Лондон).

Первый подход представляет систему, основанную на дальнейшей передаче ответственности частным операторам. В этом случае, считают авторы, имеет место конкуренция в рамках рынка и в интересах потребителя. Планирование, деятельность и оплата услуг общественного транспорта осуществляются под руководством операторов, однако на них же лежат и все риски. Роль государства ограничивается правовыми рамками, в первую очередь определением правил доступа на рынок и обеспечением необходимой инфраструктуры.

Второй подход касается ситуации, когда ответственность делится между государственным сектором и транспортными операторами. Частные транспортные операторы в основном самостоятельно принимают решения относительно всего спектра предлагаемых ими услуг. Однако если сеть обслуживания по объему или ареалу действия не обеспечивается ими в достаточной степени, государство для удовлетворения общественных или политических потребностей активно вмешивается в транспортный процесс для исправления ситуации. Кроме того, государственные органы регулируют рынок посредством выдачи операторам лицензий на обслуживание на конкурентной основе, в соответствии с которой не может быть выдано более одной лицензии на один и тот же вид обслуживания (конкретный маршрут). Подобная модель позволяет осуществлять регулируемую конкуренцию.

Третий подход возлагает большую долю ответственности на государственный сектор. Операторы оказывают услуги в соответствии с контрактами, которые заключаются на конкурсной основе. При этом перевозчики вольны в выборе форм и схем внутривыпускной деятельности и управления ею, однако такие важнейшие характеристики, как маршрутная сеть и тарифы – фактически рынок и потребители - находятся полностью в ведении государственных органов. Конкуренция в этом случае ограничена участием в конкурсе на заключение государственных контрактов [11].

В целом в зарубежных странах происходит уменьшение субсидий в реальных ценах, учитывающих инфляцию одновременно со снижением налогов с предприятий ГПТ в силу общественной значимости оказываемых услуг, а основными формами финансирования выступают государственные и/или муниципальные бюджетные кредиты либо кредиты из других источников, налоги или косвенные платежи. При этом заключение контрактов на транспортное обслуживание на конкурсной основе в зарубежных странах является достаточно эффективным средством создания конкуренции и повышения качества обслуживания. Наиболее эффективной формой организации пассажирского автомобильного транспорта является конкуренция между перевозчиками всех форм собственности, которая может быть достигнута только при условии, что государственный сектор правильно структурирован и обладает необходимым потенциалом. При этом, хотя и отмена регулирования тарифов и сопряжена с риском резкого удорожания платы за проезд, сохранение регулирования может уменьшить эффективность реформ. Как показывает зарубежный опыт, регулирующая власть обычно передается отдельному независимому регулируемому органу для согласования интересов потребителей и производителей услуг – оператору перевозок.

В большинстве европейских стран операторы перевозок возникали из транспортных отделов местных органов власти и отделов локальных перевозчиков-монополистов, которые занимались планированием развития маршрутной сети. В европейской транспортной политике существует шесть критериев эффективной системы регулирования: последовательность, предсказуемость, способность, независимость, обоснованность и прозрачность. Политика регулирования основана на законах, которые применяются последовательно. Предсказуемость означает отсутствие внезапных изменений в структуре регулирования или в способах принятия решений, что важно для инвесторов. Контролирующий орган должен быть укомплектован компетентными людьми, огражден от вмешательства органов власти, от влияния промышленности, инвесторов или клиентов. Действия регулирующего органа должны быть обоснованными, что означает принятие справедливых решений, защищающих юридические права и эко-

номические интересы сторон. Прозрачность означает право заинтересованных сторон быть проинформированными о принятии значимых для них решений, а также не коррупционный и открытый характер. Основная задача регулирующего органа – защищать потребителей услуг от монополистических цен и в то же время учитывать обоснованные интересы провайдера услуг. Чтобы достичь этого, регулирование может сосредоточиться на контроле издержек и прибыли, цен, и на таких параметрах, как качество услуг, или на комбинации критериев [10].

В мире нет, и не может быть общей схемы оптимальной регуляторной политики. Однако выбор схемы регулирования является главным условием успешной деятельности по регулированию перевозок.

Основные проблемы ГПТ Омска, которые ведут к высоким издержкам работы ПС, таким как рост стоимостных затрат, снижение безопасности дорожного движения, ухудшение экологической обстановки, снижение качества обслуживания, увеличение времени сообщения, нерегулярность перевозок, непривлекательность ГПТ можно разделить на внешние и внутренние. Внешние проблемы подразумевают решения в виде оптимизации параметров внешней среды – элементов систем, которые взаимосвязаны с системой городского пассажирского транспорта. К ним относятся параметры улично-дорожной сети, взаимное расположение территориальных субъектов и время их функционирования, нормативно-правовые акты в сфере транспорта. Внутренние проблемы состоят в неэффективности работы самой системы, поэтому для их решения необходимо совершенствовать именно перевозочный процесс, рационально используя имеющиеся ресурсы. Направления повышения эффективности ГПТ Омска представлены в таблице 1 [6, 7, 9].

Таблица 1 – Основные проблемы ГПТ Омска и направления повышения эффективности

<i>Проблемы, обусловленные параметрами системы ГПТ</i>		<i>Направления решения</i>
1		2
Отсутствие государственного федерального финансирования	Отсутствие закупок ПС: высокая степень износа ПС, низкая техническая оснащённость, частые «сходы», нерациональная структура парка ПС	<ul style="list-style-type: none"> • привлечение средств внебюджетных инвесторов
	Отсутствие полного возмещения затрат на льготные перевозки	<ul style="list-style-type: none"> • внедрение экономически обоснованных тарифов; • возмещение затрат на перевозку льготников не только за счёт дотаций из бюджетов, но и за счёт санкций к недобросовестным перевозчикам, платы за пользование инфраструктурой

Окончание таблицы 1

Отсутствие развития наземного скоростного транспорта	Низкая скорость доставки пассажиров	<ul style="list-style-type: none"> • разработка системы легкорельсового наземного транспорта с включением наземных трамвайных путей
Несовершенная организация управления перевозками	«Муниципалы» не заинтересованы в эффективности работы	<ul style="list-style-type: none"> • изменение системы управления предприятиями ГПТ; • частичная реструктуризация; • единое управление транспортной инфраструктурой; • отделение от предприятий хоз. подразделений.
	Система управления коммерческими перевозками – в зачаточном состоянии	
Отсутствие системности в работе ГПТ в эффективных режимах	нерациональное использование ПС, недостаточная координация видов ГПТ, коммерческого и муниципального секторов	<ul style="list-style-type: none"> • проведение исследований; • контроль объема пассажиропотока; • маршрутизация (применение системы «укороченных маршрутов»)
Отсутствие «здоровой» ценовой и неценовой конкуренции	вытеснение муниципальных предприятий, неравные условия для «частников», нет прозрачности процедур и контроля обязательств, достоверной информации	<ul style="list-style-type: none"> • создание привилегий для тех, кто может предоставить необходимый ПС и обеспечить перевозку льготных категорий; • определение принципа возмещения льготных поездок и перераспределение прибыли; • предоставление группы маршрутов; • сегментирование рынка на сеть социальных маршрутов и маршрутов рыночной инициативы; • обеспечение контроля за выполнением обязательств
<i>Проблемы, обусловленные внешними факторами</i>		<i>Направления решения</i>
Несовершенство организации дорожного движения	Движение ГПТ в общем потоке	<ul style="list-style-type: none"> • создание приоритетов для ГПТ; • развитие улично-дорожной сети; дублеров, хордовых магистралей, парковок; • внедрение «зеленой волны» и «умных светофоров»; • сокращение нахождения ПС в пунктах оборота
Несовершенство организации рабочего времени на предприятиях города	Сужение временных границ «часов пик»	<ul style="list-style-type: none"> • исследование и корректировка графиков работы предприятий и учебных заведений
Отсутствие единой правовой базы	Нет единого нормативного документа перевозчика	<ul style="list-style-type: none"> • внедрение комплекса мер государственного регулирования: лицензирование, контроль тарифов, налоговое регулирование, экологические стандарты

Литература

1. Сорокин, С.В. Развитие системы управления ГПТ в г. Омске / С.В. Сорокин // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2010. – № 7. – С. 20–23.
2. Ольховский, С.Ю. О реформировании системы ГПТ г. Омска / С.Ю. Ольховский, С.В. Сорокин // Технология, организация и управление автомобильными перевозками: Юбилейный сборник научных трудов. – Омск: СибАДИ, 2008.
3. Сорокин, С.В. Обоснование и основные условия формирования рынка транспортных услуг ... в г. Омске / С.В. Сорокин // Технология, организация и управление автомобильными перевозками: сборник научных трудов. – Омск: СибАДИ. – № 3. – 2010.
4. Сорокин, С.В. Повышение эффективности функционирования систем пассажирского транспорта крупных городов на основе оптимизации распределения пассажиропотоков: Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Омск, 2006.
5. Михнеева Анна Леонидовна. Формы и методы финансирования предприятий пассажирского автомобильного транспорта общего пользования. Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. Санкт-Петербург, 2007.
6. Автотранспортный портал «Транслер». Журнал «Автоперевозчик» 2010 № 3 Статья про пассажирские перевозки «Как реформировать перевозки пассажиров?» [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://transler.ru/content/arxiv_perevozhic/perevizhik_10/perevozhic_114/Passazhirskie_perevozki_Kak_reformirovat_perevozki_passazhirov
7. Об утверждении муниципальной программы города Омска «Развитие дорожного хозяйства и транспортной системы» на 2014–2018 годы: Постановление администрации Омска от 14 октября 2013 года № 1172-п.
8. Тарифообразование на пассажирские перевозки // Автотранспорт: эксплуатация, обслуживание, ремонт. – 2007. – № 12.
9. Библиографическое описание: Никитина А.Н. Доступность пассажирского транспорта для населения с точки зрения формирования тарифа / А.Н. Никитина // Молодой ученый. – 2012. – № 8. – С. 134–136.
10. Блудян, Н. Анализ реформирования пассажирского автомобильного транспорта за рубежом / Н. Блудян // Автомобильный транспорт. – 2005. – № 1. – с. 53.
11. Зарубежный опыт работы в городском пассажирском автотранспорте Закиуллина Е.А., НОУ ВПО «Академия управления «ТИСБИ» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://old.tisbi.org/science/vestnik/2008/issue4/Zakiullina.htm>.
12. Москвичев, Е.С. Пассажирские перевозки в США / Е.С. Москвичев // Автомобильный транспорт. – 2002. – № 11. – С. 18.

13. НгуенТхиБик Ханг. Эффективность автобусных перевозок в г. Хошимин / Ханг НгуенТхиБик // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2005. – № 2. – С. 48.

14. Сайт муниципального транспорта города Омска. [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://omskgortrans.info/>

15. Издания Госкомстата с 1995 по 2013 гг.: Омский областной статистический ежегодник: Крат. стат. сб. / Омкстат. – Омск.

УДК 656.13.07

**ПРОЦЕДУРА ВЫБОРА ПРЕДПОЧТИТЕЛЬНОГО СЦЕНАРИЯ
РАЗВИТИЯ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ
ПОСТАВОК ПОМАШИНЫМИ ОТПРАВКАМИ ПРИ ТЕКУЩЕМ
ПЛАНИРОВАНИИ**
**PROCEDURE OF THE CHOICE OF THE PREFERABLE SCENARIO
DEVELOPMENTS OF TRANSPORTATION PROCESS AT THE
ORGANIZATION OF DELIVERIES BY POMASHINNY SENDINGS
AT ROUTINE PLANNING**

Хоруженко Е.С., аспирант;

Мочалин С.М., доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой логистики, декан факультета экономики и управления (Сибирская государственная автомобильно-дорожная академия (СибАДИ), г. Омск)

Khoruzhenko Egor, Graduate Student;

Mochalin S.M., Doctor of Technical Sciences, Professor, Head Department of Logistics, Dean of the Faculty of Economics and Management (Siberian State Automobile and Highway Academy (SibADI), Omsk)

Аннотация. В данной статье представлена модель планирования доставки грузов помашинными отправлениями, позволяющая оптимизировать транспортно-складские издержки в прямых цепях поставок, а также позволяющая моделировать процесс поставки с целью определения наиболее оптимального варианта из множества альтернативных.

Abstract. The model of planning of cargo delivery by pomashinny sendings allowing to optimize transport and warehouse expenses in direct chains of deliveries, and also allowing to model process of delivery for the purpose of definition of the most optimum option from a set of the alternative is presented in this article.