

Keywords: protective layer RRC, low-loaded friction pair, a special stand, the conditions of formation of the layer.

References

1. Garkunov D.N. *Tribotekhnika (konstruirovaniye, izgotovleniye i ekspluatatsiya mashin)* [Tribotechnology (design, manufacture and operation of the machine)]. Moscow, Izdatel'stvo MSHA, 2002. 632 p.
2. Chernovanov A.G., Shapiro E.A. *Kachestvo remonta mashin, ispol'zuemykh v sel'skom khozjajstve: uchebnoye posobie* [Quality repair the machines used in agriculture: study guide]. Krasnodar: KubGAU, 2010. 50 p.
3. Gologorskiy E.E., Docenko A.I., Il'in A.S. *Jekspluatatsiya i remont oborudovaniya predpriyatij strojindustrii* [Operation and repair of the equipment of the enterprises of building industry]. Moscow, Arhitektura, 2008. 504 p.
4. Kljuev I.A., Redreev G.V. K voprosu o povyshenii bezotkaznosti nizko-nagruzhennykh par treniya na primere sopryazheniya «os' – vtulki rotora» centrifugi [The question of raising the reliability of low-loaded friction pairs for example pairing "axis - rotor hub" centrifuge]. *Vestnik nauki OmGAU*, Omsk, OMGAU, 2012. pp. 39-41.
5. *Mikroskop vertikal'nyj metallograficheskiy MIM-7. Opisanie* [Vertical metallographic microscope MIM-7. Description]. Moscow, Izd. №423, 1963. 22 p.
6. *Vjazkost' masla. Rost i umen'shenie vjazkosti* [The viscosity of the oil. Growth and reduction of viscosity]. Available at: <http://www.oil-union.ru/index/page/id/494>
7. Redreev G.V., Kljuev I.A., Miller E.A. *Stend dlja ispytaniya i vosstanovleniya masljanykh centrifug* [Stand for testing and recovery of oil centrifuges]. Patent RF no 144260

8. Pavlov V.A. *Giroskopicheskiy jeffekt. Ego pojavlenie i ispol'zovanie* [The gyroscopic effect. His manifestation and use]. Izd. 3-e, pereb. i dop. L.: Sudostroenie, 1972. 286 p.

Редреев Григорий Васильевич (Россия, г. Омск) – кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой «Технический сервис, механика и электротехника» ФГБОУ ВПО ОмГАУ им. П.А. Столыпина (644008, г. Омск, ул. Институтская площадь, 1, e-mail: weerwg@mail.ru).

Евстифеев Владислав Викторович (Россия, г. Омск) – доктор технических наук, профессор кафедры «Автомобили, конструкционные материалы и технологии», ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5, e-mail: VladEvst@mail.ru).

Клюев Иван Алексеевич (Россия, г. Омск) – инженер ООО «Макларен» (644053, г. Омск, Нefтезаводская, 49 к5).

Redreev Grigory Vasilievich (Russian Federation, Omsk) – candidate of technical sciences, associate professor, head of the department "Technical service, mechanics and electrical engineering", Omsk State Agrarian University (644008, Omsk, Institutskaya Square St. 1, e-mail: weerwg@mail.ru).

Evstifeev Vladislav Victorovich (Russian Federation, Omsk) – doctor of technical sciences, professor of the department "Automobiles, construction materials and technologies", Siberian State Automobile and Highway academy (SibADI). (644080, Omsk, Mira Ave. 5, e-mail: 5, e-mail: VladEvst@mail.ru).

Klyuev Ivan Alekseevich (Russian Federation, Omsk) – the engineer of JSC Maklaren (644053, Omsk, Neftezavodsky, 49 k 5).

УДК 656.13:34

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ГОРОДА ОМСКА

С.В. Сорокин, М.Е. Каспер
ФГБОУ ВПО «СибАДИ», Россия, г. Омск.

Аннотация. В статье рассматривается проблема отсутствия правовых рычагов для возможности регулирования коммерческого транспорта в пассажирских перевозках. Идет речь о принятии нового закона, регламентирующего правовые отношения в сфере общественного пассажирского транспорта на федеральном уровне. Статья посвящена изучению преимуществ и недостатков закона с учетом условий, в которых работают омские перевозчики. На основе изучения Федерального закона № 220-ФЗ в статье авторами предложены дополнения к закону, которые могут быть внесены на региональном уровне местной администрацией.

Ключевые слова: городской общественный пассажирский транспорт, федеральный закон, перевозчик, контракт, критерии конкурсного отбора.

Введение

В городе Омске около 2/3 всех маршрутов города обслуживаются перевозчиками с немunicipальной собственностью. На многих

коммерческих маршрутах фактическое количество не соответствует количеству, указанному в реестре единой маршрутной сети [1], что говорит о том, что коммерческий транс-

порт в городе - слабо регулируемый сектор рынка транспортных услуг по перевозке пассажиров. Подвижной состав, перевозящий пассажиров по факту, примерно соответствует заявленному по количеству и вместимости только на 48 коммерческих маршрутах из 119 [2]. Стремление осуществлять регулирование рынка транспортных услуг сталкивалось с противодействием частных перевозчиков, чему способствовало отсутствие до настоящего времени Федерального закона о регулировании рынка транспортных услуг. До июля 2015 года, пока не был принят Федеральный закон о пассажирских перевозках, отсутствие у администрации возможностей по регулированию рынка, правовых рычагов для развития данного сектора рынка транспортных услуг было одной из основных проблем общественного транспорта в городе Омске. Федеральный закон, принятый 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» не регламентирует проведение конкурса для перевозчиков. Необходимость проводить конкурсы для отбора коммерческих перевозчиков для повышения эффективности обслуживания общественным пассажирским транспортом и легализации деятельности перевозчиков не была обеспечена в правовом плане. Перевозчики вполне могли противодействовать решениям администрации города. Действия операторов в таких условиях отличаются от цивилизованного рыночного поведения, в частности операторы могут самопроизвольно изменять схемы маршрута без согласования с администрацией, выходить на маршрут без договора с администрацией. При этом эти действия могут существенно затрагивать интересы других операторов, работающих на рынке. Именно поэтому Федеральный закон, который мог бы способствовать упорядочению вопросов в сфере пассажирских перевозок и развитию конкурентоспособного рынка услуг, становился с каждым годом всё более необходимым.

В июне 2015 года тариф на муниципальном транспорте при поездке на автобусах большой вместимости уравнился с тарифом на проезд в коммерческих автобусах, где выше скорость сообщения и меньше интервалы движения. Это произошло за счёт снижения тарифа на перевозки маршрутными такси, Региональная Энергетическая Комиссия определила, что тариф в 20 рублей для мар-

шрутных такси является необоснованно завышенным. Следует отметить, что в 2014 году также происходило выравнивание стоимости проезда для пассажиров на городском общественном транспорте. Тогда это осуществлялось за счёт повышения тарифа на муниципальном транспорте под предлогом роста затрат муниципальных предприятий и невозможности их компенсации из бюджета, так как субсидии для городского пассажирского транспорта в Омске за последние годы значительно сократились. В результате этого произошло перераспределение пассажиропотоков в пользу маршрутных такси, что привело к ещё большему сокращению доходов в муниципальных предприятиях. Муниципальные предприятия для снижения затрат и сохранения интервалов на одних маршрутах вынуждены передавать некоторые маршруты на обслуживание частным перевозчикам. Таким образом, коммерческие перевозчики выполняют обслуживание 30 маршрутов совместно с муниципальными предприятиями, при этом вопросы координации муниципального и коммерческого транспорта не решены в полной мере.

Перспективы реализации Федерального закона № 220-ФЗ в Омске

Отсутствие правовой среды, а значит, и цивилизованной конкуренции на городском пассажирском транспорте стало причиной того, что у частных перевозчиков не было условий для повышения качества и эффективности обслуживания.

В 2015 году отмечается стагнация в области пассажирских перевозок городским общественным транспортом, однако начало новому этапу в развитии (рис. 1) положил Федеральный закон № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации». Позитивные последствия применения закона могут проявиться только через некоторое время, спустя год и более, однако уже сейчас следует отметить те особенности закона, которые могут повлиять негативно на развитие пассажирских перевозок. Проекты Федерального закона, регламентирующего перевозки пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, разрабатывались, начиная с 2003 года, однако до 2015 года так и не были приняты.



Рис. 1. Этапы реформирования системы общественного пассажирского транспорта в городе Омске [составлено авторами]

Новый порядок организации пассажирских перевозок, который предусматривается Федеральным законом 220-ФЗ от 13.07.2015г. «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации», говорит о том, что теперь в обязательном порядке должны заключаться контракты на основе открытых конкурсов по 44-ФЗ. Наиболее эффективно работает система при заключении контрактов на обслуживание маршрутов или на выполнение отдельных видов транспортных услуг по результатам конкурсного отбора, в настоящий момент это регламентируется 220-ФЗ. Право выполнения перевозок предоставляется по результатам конкурса [3].

Организация конкурсного допуска перевозчиков на маршрутную сеть должна осуществляться по стоимостным и качественным критериям путём отбора лучшего контракта на обслуживание пассажиров. При этом обычно в качестве ценового предложения рассматривается либо проездная плата, либо запрашиваемый объем бюджетного финансирования. Таким образом, возникает «конкуренция за рынок», т.е. за право предоставления транспортных услуг в течение ограниченного периода времени. Себестоимость транспортных услуг по контракту может значительно сократиться, а эффективность работы - повыситься [4,5].

Одно из новшеств, вводимых законом, это разделение перевозок на два вида: Перевозки по регулируемым тарифам и Перевозки по нерегулируемым тарифам. Осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам предусматривает предоставление льгот на проезд и обеспечивается посредством заключения государственных или муниципальных контрактов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд. Регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам осуществляются с применением тарифов, установленных перевозчиком. Как подтверждение права на осуществление перевозок перевозчикам выдаются свидетельства об осуществлении перевозок и карты маршрута регулярных перевозок.

Организация перевозок по нерегулируемым тарифам осуществляется по итогам открытого конкурса, но при этом Федеральный закон № 220-ФЗ предусматривает переходный период.

Для осуществления пассажирских перевозок стало недостаточно одной лицензии на работу. В статье 14, пункте 2 220-ФЗ сказано: «осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам обеспечивается посредством заключения уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации или уполномоченным органом местного самоуправления либо иным государственным или муниципальным заказчиком государственных или муниципальных контрактов ...».

Пункт 5 той же статьи предусматривает возможность выбора способа расчётов с перевозчиками: заключать контракты можно как по валовой, так и по чистой стоимости услуг. Безусловно, это расширяет права уполномоченных органов в области пассажирских перевозок. Контракт по валовой стоимости услуг предусматривает перечисление транспортной администрации всей выручки от оплаты проезда. Транспортная администрация оплачивает оператору выполненную транспортную работу в соответствии с предложенной им ценой. В этом случае ценовая конкуренция операторов основывается на предложении лучшей цены за единицу транспортной работы в конкурсных заявках. Недостатком является отсутствие заинтересованности операторов в организации эффективных систем сбора проездной платы. Контракт по чистой стоимости услуг предусматривает ответственность оператора и за доходы и за расходы. При этом лучшее конкурсное предложение операторов отбирается либо по критерию наименьшего объема бюджетных субсидий, либо по критерию наименьшей проездной платы. Использование контрактов по чистой стоимости услуг включает в себя убыточные составляющие (при работе в межпиковое время, выходные дни), заставляет операторов прибегать к агрессивным формам конкуренции за пассажира на маршрутах, имеющих общие участки движения.

Победителю конкурса должно быть выдано свидетельство об осуществлении перевозок по муниципальному маршруту, на каждое транспортное средство из конкурсной заявки выдаются карты маршрута (статья 19 220-ФЗ). Департамент транспорта может аннулировать свидетельство через суд в случае неоднократного нарушения п.3-5 ст.11.33 КоАП в течение года [3]. Таким образом, обязанности администрации города Омска в области пассажирских перевозок теперь регламентируются.

Требования к перевозчикам при участие в конкурсе определены ст. 23, ч.1 п.2 так: «наличие на праве собственности или на ином законном основании транспортных средств, соответствующих требованиям, указанным в реестре маршрута регулярных перевозок... либо принятие на себя обязательства по приобретению таких транспортных средств в сроки, определенные конкурсной документацией», то есть перевозчик вполне может пообещать приобрести транспортные средства, ему необязательно иметь их в наличии.

Законом [3] установлено, что регион или муниципалитет сам разрабатывает шкалу оценки критериев конкурсного отбора, по которым и выбирается победитель, это может быть: количество ДТП с жертвами или причинением вреда здоровью пассажирам за прошлый год в расчёте на одно транспортное средство; опыт работы в перевозках, подтверждённый исполнением контрактов; характеристики транспортных средств, влияющие на качество перевозок (наличие кондиционера, низкого пола, ... и иные характеристики); максимальный срок эксплуатации транспортного средства в течение срока действия свидетельства. Таким образом, критерии определены недостаточно ясно – существуют и «иные характеристики», требования к подвижному составу могут быть определены местной администрацией. Если критерии и указаны, то значимость одного относительно других в законе не определяется. Среди указанных критериев отсутствуют те, что в значительной степени могут повлиять на качество перевозок и эффективность работы системы в целом.

По нашему мнению, в качестве критериев могут быть использованы также следующие параметры: обслуживание пассажиров по единым проездным и льготным транспортным картам для повышения качества обслуживания; минимальный тариф или минимальный объём запрашиваемых субсидий для сокращения дотаций из бюджета; осуществление контроля работы операторов в рамках центральной диспетчерской службы; наличие собственной производственной базы для содержания и обслуживания подвижного состава. По статье 24 если ни одна заявка не соответствует требованиям конкурсной документации или никто не подал заявку на конкурс, то администрация вправе закрыть маршрут или повторить конкурс. Это предоставляет уполномоченным органам возможность сокращать нерентабельные, но при этом социально значимые маршруты, что может нега-

тивно сказаться на качестве обслуживания. Если маршрут является социально значимым, следует предусмотреть необходимый объём дотаций для маршрута, чтобы повысить его привлекательность и провести конкурс повторно.

Перевозчик должен направлять в администрацию ежеквартальные отчёты о своей деятельности (ст. 37), однако при этом перевозчик вполне может предоставлять недостоверные сведения, чтобы скрыть определённые данные в целях сохранения «выгоды» при работе на маршруте, о контроле сведений ничего не сказано.

Для работы коммерческих перевозчиков обязательно нужен контроль выполнения обязательств. Процесс вовлечения частных операторов в систему городского пассажирского транспорта состоит в том, чтобы заставить их выполнять все положенные законодательством обязательства, регулярно платить налоги, отказаться от несправедливой конкуренции на маршрутах, обеспечивать соблюдение требований по безопасности движения и охране окружающей среды. Контроль за соблюдением условий контракта может осуществляться с помощью системы диспетчерского управления. Следует ввести материальные стимулы за улучшение качества посредством выплаты премиальных в зависимости от соблюдения некоторых показателей или штрафные санкции за невыполнение плана перевозок. Наказание может принимать форму штрафов, отказа в пролонгации контракта, прекращения контракта, дисквалификации или отстранения от дальнейшего участия оператора на рынке [6,7].

Для формирования цивилизованных конкурентных отношений в сфере пассажирских перевозок общественным транспортом и обеспечения возможности беспрепятственного регулирования рынка необходимо развитие правовой среды. На федеральном, региональном и муниципальном уровне должны быть приняты взаимодополняющие законы и нормативно-правовые акты, разработанные на основе Федерального закона Российской Федерации от 13 июля 2015 года № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации». Необходимо *работать* над тем, чтобы формировалась правовая практика по успешному применению законов. При условии совершенствовании правовой системы станет возможным определение прав и обязанностей опе-

раторов и уровней властей, порядка допуска на рынок, определение механизмов конкурсного распределения маршрутов.

В секторе общественного пассажирского транспорта важны чёткие механизмы формирования конкурентной среды, которые должны быть подкреплены нормативно-правовыми актами и должны обеспечивать справедливость и прозрачность конкурсных процедур на основе чётких критериев отбора операторов. Методы поощрения и наказания операторов при обслуживании маршрутной сети должны стать законными, только тогда они будут выполняться, что станет способствовать уходу с рынка нелегальных перевозчиков, которые не обеспечивают перевозочный процесс с надлежащим качеством обслуживания.

На рынке перевозок общественным пассажирским транспортом необходимо развивать условия формирования конкурентной среды автобусами большой вместимости. У подвижного состава большой вместимости должны быть определённые преимущества. В настоящее время микроавтобусы востребованы потому, что, по сравнению с автобусами большой вместимости, обеспечивают большую прибыль и меньшие инвестиционные риски. Для пассажиров крайне нежелательно сокращение автобусов малой вместимости, маршрутные такси в городе Омске несут функцию скоростного транспорта и существенно сокращают время доставки за счёт малых интервалов движения и более высокой скорости сообщения. В целом можно говорить о том, что подвижной состав малой вместимости несколько усугубляет экологические проблемы и проблемы безопасности дорожного движения, увеличивает нагрузку на транспортную сеть по сравнению с автобусами большой вместимости. Однако не стоит забывать, что ухудшение качества обслуживания за счёт значительного сокращения подвижного состава малой вместимости и, как следствие, исключения маршрутов, дублирующих друг друга, для большей наполняемости подвижного состава может привести к росту числа передвижений на личных автомобилях, негативные последствия от использования которых, очевидно, гораздо выше. В условиях рынка всегда существует реальная угроза монополизации, которая препятствует возможности достижения основных целей развития общественного транспорта. Очень важно не допустить монополизации рынка, так как в условиях монополии муниципальных или частных предприятий, зачастую не дается достигнуть основных целей разви-

тия общественного транспорта, решение социальных задач возможно только при значительных бюджетных субсидиях. Для перехода к регулируемому рынку должно быть усовершенствовано антимонопольное законодательство с целью обеспечения конкурентных преимуществ с установлением квоты на обслуживание маршрутов в размере 20...30 %. Количество лотов, в которых может участвовать один предприниматель или одна ассоциация, нужно ограничить для того, чтобы не потерять преимущества конкуренции. Одним из важных условий, в том числе по мнению перевозчиков, является наличие одного «хозяина» на маршруте, что позволяет избежать конкуренции за пассажира на маршруте и её негативных проявлений в виде «гонки» за пассажира [8].

Заключение

В заключение следует сказать о том, что коммерческий транспорт охватывает всё большую долю пассажирских перевозок, но при этом для городского общественного транспорта в целом не определены критерии эффективности функционирования системы. Администрация должна разработать нормативно-правовые акты, дополняющие Федеральный закон, при этом определив критерии оценки заявок участников конкурса и шкалу их оценки с учётом условий эксплуатации в городе Омске. Реформы в сфере перевозок общественным пассажирским транспортом в городе Омске могут дать положительные результаты только после инициирования реформ в других областях, которые влияют на работу транспортной системы города, этому должен поспособствовать Федеральный закон № 220-ФЗ, принятый в июле 2015 года. Разработка комплексных мер по повышению эффективности функционирования системы общественного пассажирского транспорта повысит привлекательность городского транспорта для пассажиров, что повлечёт за собой рост объёмов перевозок общественным пассажирским транспортом. В условиях «нездоровой» рыночной конкуренции и отсутствия финансирования, в которых сейчас находится система городского пассажирского транспорта Омска, формирование конкурентной среды должно происходить поэтапно.

Библиографический список

1. Постановление от 12 декабря 2012 г. N 1605-п «Об утверждении маршрутов регулярных перевозок городской маршрутной сети» (в ред. Постановлений Администрации города Омска от 15.05.2013 N 486-п, от 29.07.2013 N 830-п, от 26.05.2014 N 695-п, от 18.12.2014 N 1787-п).

2. Каспер, М.Е. Исследование коммерческого сектора общественного пассажирского транспорта города Омска / М. Е. Каспер // *Фундаментальные и прикладные науки – основа современной инновационной системы* [Электронный ресурс]: материалы международной научно-практической конференции. – С. 72 – 79. – Электрон. дан. – Омск: СибАДИ, 2015. – Режим доступа: <http://bek.sibadi.org/fulltext/ESD1.pdf>, свободный после авторизации.

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

4. Блудян Н. Реформирование пассажирского транспорта / Н. Блудян // *Автомобильный транспорт*. – 2005. – № 2. – С. 29.

5. Криницкий, Е.Е. Пассажирский транспорт: организация и порядок / Е.Е. Криницкий // *Автомобильный транспорт*. – 2008. – №4. – С. 34-37.

6. Корчагин, В.А. Регулирование рынка услуг городского транспорта / В.А. Корчагин, А.В. Гринченко // *Грузовое и пассажирское автохозяйство* – 2008. – № 7 – С 20-23.

7. Омские маршрутки: 15-летний диалог властей и перевозчиков [Электронный ресурс] / Супер Омск. – Режим доступа: <http://superomsk.ru/news/13782>, свободный. (Дата обращения: 04.04.2015г.)

8. Сорокин, С.В. Обоснование и основные условия формирования рынка транспортных услуг в г. Омске (статья № 43) / С.В. Сорокин // *Технология, организация и управление автомобильными перевозками: сборник научных трудов*. – Омск: СибАДИ – 2010. – № 3. – С. 222 – 229.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF PUBLIC TRANSPORT OF THE CITY OF OMSK

S.V. Sorokin, M.E. Kasper

Abstract. This article tells us the problem of the lack of legal instruments to regulate the commercial transport. Discusses the adoption of a new law regulating legal relations in the field of public passenger transport at the federal level. The article is devoted to the study of the advantages and disadvantages of the law, taking into account the conditions of operators in Omsk. On the basis of the Federal Law the authors proposed amendments to the law that can be made at the regional level by the local administration. The article presents views on and summarizes the practical experience.

Keywords: urban public passenger transport, the federal law, the carrier, the contract, the criteria of competitive selection.

References

1. Resolution of December 12, 2012 N 1605-p "On approval of the routes of regular city traffic route network" (as amended. Decree of the Administration of Omsk city from 15.05.2013 N 486-p from 29.07.2013 N 830-p from 26.05.2014 N 695-p from 18.12.2014 N 1787-p)

2. Kasper M.E. Issledovanie kommercheskogo sektora obshhestvennogo passazhirskogo transporta goroda Omska [A study of the commercial sector of public transport of the city of Omsk]. *Fundamental'nye i prikladnye nauki – osnova sovremennoj innovacionnoj sistemy: materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii*, Omsk: SibADI, 2015, pp 72 – 79.

3. The Federal Law № 220-FZ "On organization of regular transportation of passenger and baggage by road transport and urban land-electric transport in the Russian Federation ..."

4. Bludjan N. *Reformirovanie passazhirskogo transporta* [Reform of passenger transport]. *Avtomobil'nyj transport*, 2005, no 2. pp. 29.

5. Krinickij E.E. *Passazhirskij transport: organizacija i porjadok* [Passenger transport: the organization and procedure]. *Avtomobil'nyj transport*, 2008, no 4. pp. 34-37.

6. Korchagin V.A., Grinchenko A.V. *Regulirovanie rynka uslug gorodskogo transporta* [Regulation of urban transport services]. *Gruzovoe i passazhirskoe avtohozajstvo*, 2008, no 7 pp. 20-23.

7. Omsk buses: 15-year-old dialogue between the authorities and carriers [Omsk minibuses: 15 years' dialogue of the authorities and carriers]. *SuperOmsk*. Available at: <http://superomsk.ru/news/13782>, svobodnyj. (accessed 04.04.2015)

8. Sorokin S.V. Obosnovanie i osnovnye uslovija formirovanija rynka transportnyh uslug v g. Omske (stat'ja № 43) [Rationale and basic conditions for the formation of the market of transport services in the city of Omsk]. *Tehnologija, organizacija i upravlenie avtomobil'nymi perevozkami: sbornik nauchnyh trudov*, 2010, no 3. pp. 222 – 229.

Сорокин Сергей Владимирович (Россия, Омск) – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте», ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5, e-mail: sorsvsibadi@mail.ru).

Каспер Мария Евгеньевна (Россия, Омск) – аспирант, научная направленность «Управление процессами перевозок», ФГБОУ ВПО «СибАДИ» (644080, г. Омск, пр. Мира, 5, e-mail: amka13x689x@mail.ru).

Sergey V. Sorokin (Russian Federation, Omsk) – candidat of economic sciences, associate professor Siberian State Automobile and Highway Academy (644080, Mira, 5, Omsk, e-mail: sorsvsibadi@mail.ru).

Maria E. Kasper (Russian Federation, Omsk) – graduate student, the scientific direction "Management of processes of transportations", Siberian State Automobile and Highway Academy (644080, Mira, 5, Omsk, e-mail: amka13x689x@mail.ru).