

Научная статья
УДК 656.072
DOI: <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2025-22-1-54-67>
EDN: DKMSWH



ОЦЕНКА ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ОБЩЕСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА «ПРИВОКЗАЛЬНЫЙ» В Г. ОМСКЕ

А.П. Жигаadlo, П.В. Орлов, А.Ю. Шонин, И.А. Эйхлер ✉

Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (СибАДИ)
г. Омск, Россия

✉ ответственный автор
vaniaeichler@gmail.com

АННОТАЦИЯ

Введение. В статье рассмотрена необходимость комплексной оценки качества транспортных услуг в области регулярных пассажирских перевозок, обоснованная изменением как положений законодательства Российской Федерации, так и требований основного потребителя данных услуг – пассажиров. Предложено рассмотреть вопросы повышения безопасности и комфортности на крупных транспортно-пересадочных узлах. В качестве примера выбрана территория у железнодорожного вокзала Омской области.

Материалы и методы. В работе использованы актуальные нормативно-правовые акты федерального и регионального уровней в области транспортного обслуживания населения, данные социологического опроса пассажиров, результаты замеров на конечных точках действующей маршрутной сети Омской области, действующие реестры межмуниципальных и муниципальных маршрутов.

Использованы следующие методы исследования: анализ, опрос, формализация.

Результаты. На основе анализа статистической информации и данных натурных наблюдений определены показатели суточного количества отправляемых пассажиров и транспортных средств с территории, расположенной у железнодорожного вокзала г. Омска. Полученные данные позволили сделать вывод о том, что при втором по мощности объеме пассажиропотока на исследуемой территории полностью отсутствует инфраструктура, обеспечивающая комфортность и безопасность осуществления пересадки с муниципального транспорта на межмуниципальные маршруты. На основе утвержденных норм определена структура и площадь транспортно-общественного комплекса, позволяющего устранить выявленные недостатки.

Обсуждение и заключение. Полученные результаты свидетельствуют о необходимости организации транспортно-общественного комплекса и возможности его расположения на территории у железнодорожного вокзала.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: транспортно-общественный комплекс, показатели качества транспортных услуг, межмуниципальные перевозки, управление пассажирскими автомобильными перевозками

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов. А.П. Жигаadlo – главный редактор журнала «Вестник СибАДИ». Журнал «Вестник СибАДИ» не освобождает от рецензирования рукописи ученых вне зависимости от их статуса.

Статья поступила в редакцию 14.01.2025; одобрена после рецензирования 18.02.2025; принята к публикации 24.02.2025.

Все авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

Прозрачность финансовой деятельности: авторы не имеют финансовой заинтересованности в представленных материалах и методах. Конфликт интересов отсутствует.

Для цитирования: Жигаadlo А.П., Орлов П.В., Шонин А.Ю., Эйхлер И.А. Оценка целесообразности организации транспортно-общественного комплекса «Привокзальный» в г. Омске // Вестник СибАДИ. 2025. Т. 22, № 1. С. 54-67. <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2025-22-1-54-67>

© Жигаadlo А.П., Орлов П.В., Шонин А.Ю., Эйхлер И.А., 2025



Контент доступен под лицензией
Creative Commons Attribution 4.0 License.

Original article
DOI: <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2025-22-1-54-67>
EDN: DKMSWH

ASSESSMENT OF THE ORGANIZATION EXPEDIENCY OF THE PUBLIC TRANSPORT COMPLEX "PRIVOKZAL'NYI" IN OMSK CITY

Alexander P. Zhigadlo, Pavel V. Orlov, Anatoly Yu. Shonin, Ivan A. Eychler ✉
The Siberian State Automobile and Highway University (SibADI),
Omsk, Russia
✉ corresponding author
vaniaeichler@gmail.com

ABSTRACT

Introduction. The article considers the need for a comprehensive assessment of the quality of transport services in the field of regular passenger transportation, justified by changes in both the provisions of the legislation of the Russian Federation and the requirements of the main consumer of these services – passengers. It is proposed to consider the issues of improving safety and comfort at large transport transfer hubs. The territory near the Omsk region railway station is chosen as an example.

Materials and Methods. The work uses current regulatory legal acts of the federal and regional levels in the field of public transport services, data from the sociological survey of passengers, the results of measurements at the endpoints of the current route network of the Omsk region, existing registers of inter-municipal and municipal routes. The following research methods were used: analysis, survey, formalization.

Results. Based on the analysis of statistical information and field observation data, the daily number of passengers and vehicles departing from the territory located near the Omsk railway station were determined. The obtained data allowed us to conclude that the studied territory with the second largest volume of passenger flow has absolutely no infrastructure that ensures the comfort and safety of transferring from municipal transport to inter-municipal routes. Based on the approved standards, the structure and area of the public transport complex have been determined, which makes it possible to eliminate the identified shortcomings.

Discussion and conclusions. The obtained results suggest the need to organize a public transport complex and the possibility of its location on the territory near the railway station.

KEYWORDS: public transport complex; quality indicators of transport services; inter-municipal transportation; management of passenger automobile transportation

CONFLICT OF INTEREST: The authors declare no conflict of interest. Zhigadlo A.P., the editor-in-chief of "The Russian Automobile and Highway Industry Journal". The Journal does not exempt scientists from reviewing the manuscript, regardless of their status.

The article was submitted: 14.02.2025; approved after reviewing: 18.02.2025; accepted for publication: 24.02.2025.

All authors have read and approved the final manuscript.

Financial transparency: the authors have no financial interest in the presented materials or methods. There is no conflict of interest.

For citation. Zhigadlo A.P., Orlov P.V., Shonin A.Y., Eychler I.A. Assessment of the organization expediency of the public transport complex "Privokzal'nyi" in Omsk city. *The Russian Automobile and Highway Industry Journal*. 2025; 22 (1): 54-67. <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2025-22-1-54-67>

© Zhigadlo A.P., Orlov P.V., Shonin A.Y., Eychler I.A., 2025



Content is available under the license
Creative Commons Attribution 4.0 License.

ВЕДЕНИЕ

Одними из ключевых направлений развития пассажирского транспорта, закрепленных в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом до 2035 г., утвержденной распоряжением правительства Российской Федерации № 3363-р от 27.11.2021 г., являются:

- повышение качества транспортных услуг в части комфортности и безопасности перевозок с минимизацией негативного воздействия на окружающую среду при сохранении ценовой доступности перевозок;

- создание транспортной инфраструктуры для развития внутреннего туризма.

В рамках Российского законодательства мониторинг группы параметров «Комфортность» разделен на несколько взаимосвязанных показателей – «Комфортность регулярных перевозок пассажиров в части ожидания», «Комфортность регулярных перевозок пассажиров в части передвижения» и «Комфортность регулярных перевозок пассажиров в части пересадок», что закреплено Постановлением Правительства РФ от 8 декабря 2023 г. № 2086.

Теоретические аспекты повышения качества регулярных перевозок пассажиров определены в части оплаты проезда за счет эффективного планирования транспортных систем и рассматриваются в работах И.В. Спирина¹ [1, 2]. Общие вопросы, связанные с внесением изменений в действующие стандарты, вызванные изменением требований пассажиров как основных потребителей услуги, описаны в работах И.С. Сенина, Г.Г. Скворцова, К.В. Синютич [3, 4, 5].

Общие критерии оценки качества транспортной услуги и обоснование используемого при их оценке инструментария приведены в работах В.Ю. Ланцевой, К.А. Луконькиной, А.С. Пятаковой [6, 7, 8]. Тенденции изменений, приведших к необходимости внесения изменений, рассматриваются в статьях [9, 10]. Региональные особенности организации транспортного обслуживания представлены в работах [11, 12, 13, 14]. Подходы к организации эффективных систем транспортного обслуживания населения на основе данных о транспортной работе подвижного состава на маршрутах планирования расписания изучены в [15, 16].

Авторы указанных работ определяют необходимость комплексного повышения качества оказываемых транспортных услуг. С нашей точки зрения, одной из ключевых проблем организации транспортного обслуживания является отсутствие комплексного подхода к организации пересадок с межмуниципального транспорта на муниципальный: сейчас ввиду необходимости повышения экономической эффективности происходит отказ от достаточно дорогих в обслуживании автовокзалов и автостанций, вместе с тем населению не предоставляется альтернативных вариантов. Также в городах при отсутствии должного планирования маршрутов возникают крупные транспортно-пересадочные узлы, у которых нет необходимой для обеспечения безопасности и комфортности пассажиров инфраструктуры. Это приводит к увеличению неудовлетворенности пассажиров сложившейся транспортной системой региона, что отражается на спросе на транспортную услугу. В работе предложено рассмотреть один из таких узлов – площадь у железнодорожного вокзала г. Омска.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ

В 2022 г. СибАДИ были проведены исследования количества отправляемых пассажиров с узловых точек по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, находящихся в г. Омске, полученные результаты отражены на рисунке 1. Данное исследование позволило определить места концентрации пассажиров, использующих межмуниципальные маршруты.

Одним из таких мест концентрации является территория, расположенная вокруг железнодорожного вокзала, включающая в себя остановочные пункты «Железнодорожный вокзал» и «ДК им. Лобкова». Согласно проведенному исследованию, это второй по объёму отправляемых пассажиров узловой пункт маршрутной сети межмуниципальных перевозок: общее количество пассажиров, отправленное с остановочных пунктов «Железнодорожный вокзал», «ДК им. Лобкова» составил 3783 чел. в сут (313 отправок транспортных средств), средняя наполняемость подвижного состава на данном узловом пункте маршрутной сети – 12 чел. за рейс. Данные в разрезе маршрутов и направлений представлены в таблице 1.

¹ Spirin I.V., Matantseva Yu.O., Grishaeva Y.M., Savosina M.I. Planning of passenger transportation in the cities of Russia on the basis of sustainable development // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2019. 632 (1). 012053.

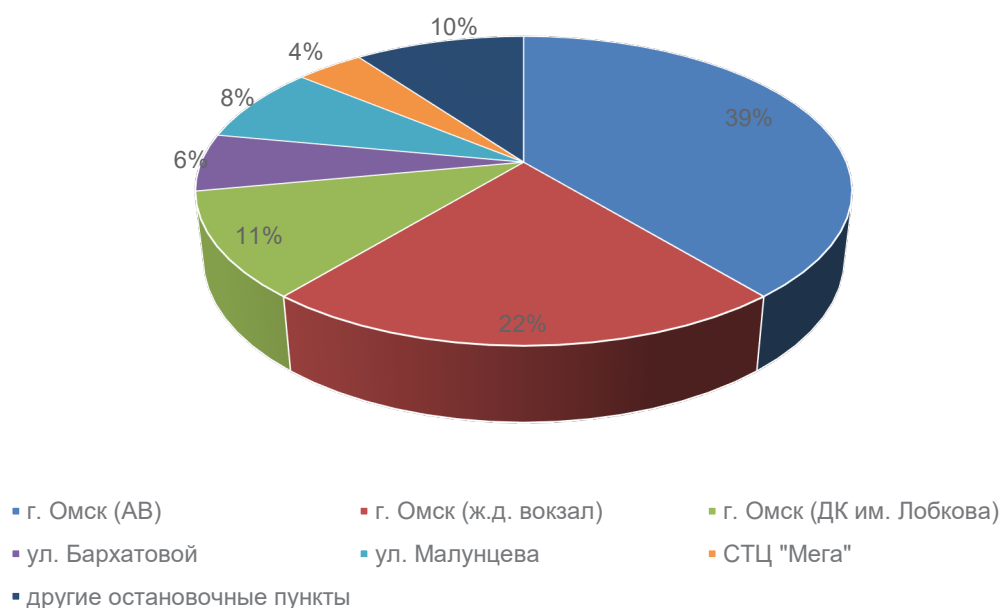


Рисунок 1 – Среднесуточное количество отправленных пассажиров
Источник: составлено авторами.

Figure 1 – The average daily number of passenger's departure
Source: compiled by the authors.

Таблица 1
Оценка количества отправок пассажиров и транспортных средств с обследуемой территории
Источник: составлено авторами.

Table 1
Estimation of the number of passenger's and vehicle's departures from the surveyed area
Source: compiled by the authors.

Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута регулярных перевозок	Отправления с исследуемой территории по дням недели							Среднее количество пассажиров на одно отправление	Среднее количество перевезенных пассажиров за день	Коэффициент использования вместимости	Списочное количество подвижного состава на маршруте
		Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс				
308	г. Омск – с. Сосновское – р.п. Таврическое	9	9	9	9	9	10	10	12	33	0,75	6
1021	Омск – Зеленое Поле	5	5	5	5	5	3	3	8	35	0,50	3
1022	г. Омск – с. Прииртышье – с. Пристанское	9	9	9	9	9	9	9	12	108	0,75	6
1162	Омск – Северное	2				2	2	2	8	16	0,35	2
318	ДК им. Лобкова – Черниговка	3	3	3	3	3	3	3	12	23	0,27	1
1171	г. Омск – с. Победитель	2	2	2	2	2	2	2	10	20	0,53	1
323	ДК им. Лобкова – Розовка – ДРСУ-3	5	15	5	15	5	5	5	12	42	0,31	4

Продолжение таблицы 1

Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута регулярных перевозок	Отправления с исследуемой территории по дням недели							Среднее количество пассажиров на одно отправление	Среднее количество перевезенных пассажиров за день	Коэффициент использования вместимости	Списочное количество подвижного состава на маршруте
		Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс				
325	ДК Лобкова – Ачаир	3	3	3	3	3	3	3	17	28	0,25	4
326	ДК им. Лобкова – Речной	2	2	2	2	2	2	2	8	16	0,21	1
327	ДК им. Лобкова – Иртышский	6	6	6	6	6	5	5	15	60	0,11	3
334	ДК им. Лобкова – Нива	0	2	0	2	0	2	2	8	9	0,21	1
1390	г. Омск (ДК им. Лобкова) – пос. Красная Тула	1	1	1	1	1	1	1	11	11	0,48	1
507	ДК им. Лобкова – Ачаирский	4	4	4	4	4	4	4	9	18	0,13	4
1392	ДК им. Лобкова – Николенко	1	0	2	0	2	0	1	8	7	0,35	1
1393	ДК им. Лобкова – Санаторий «Меркурий»	2	2	2	2	2	2	2	7	14	0,10	2
1700	Омск – Таврическое – Карповка	5	5	5	5	5	5	5	8	40	0,35	2
509	р.п. Таврическое (АС) – с. Харламово (СНТ «Портовик, СНТ «Харламово») – г. Омск (ж.д. вокзал)	3	3	3	3	3	3	3	11	26	0,48	2
1803	Черлак – г. Омск	4	4	4	4	4	4	4	15	60	0,65	2
123	ж.д. вокзал – с. Лузино	10	10	10	10	10	10	10	33	99	0,48	2
132	ул. Лобкова – микрорайон Черемуховское	14	14	14	14	14	14	14	23	48	0,19	2
9026	Марьяновка (АС) – г. Омск (ж.д. вокзал)	7	7	7	7	7	2	2	16	89	0,53	5
9040	Любомировка – Таврическое – г. Омск	3	3	3	3	3	3	3	8	24	0,35	2
9044	Омск – Русская Поляна	11	11	11	11	11	11	11	18	198	0,78	8
9048	г. Омск (ж.д. вокзал) – с. Цветнополье	6	6	6	6	6	6	6	8	48	0,35	3
9051	г. Омск – г. Калачинск (АВ)	24	24	24	24	24	24	24	16	384	1,00	12
9052	г. Омск (ж.д. вокзал) – р.п. Оконешиново (АС)	10	10	10	10	10	10	10	10	100	0,83	6
905	ДК им. Лобкова – Ачаир	38	38	38	38	38	38	38	14	372	0,47	11

Окончание таблицы 1

Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута регулярных перевозок	Отправления с исследуемой территории по дням недели							Среднее количество пассажиров на одно отправление	Среднее количество перевезенных пассажиров за день	Коэффициент использования вместимости	Списочное количество подвижного состава на маршруте
		Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс				
807	г. Омск – Таврическое (АС)	41	41	41	41	41	41	41	17	523	0,25	13
819	г. Омск (ж.д. вокзал) – Звонарев Кут	4	4	4	4	4	4	4	12	48	0,18	1
803	с. Азово (АС) – г. Омск (ж.д. вокзал)	51	51	51	51	51	51	51	10	462	0,50	14
9007	г. Омск (ж.д. вокзал) – р.п. Москаленки (АС)	4	4	3	4	4	3	3	17	61	0,94	4
1172	г. Омск – д. Ефимовка	2	2	2	2	2	2	2	8	16	0,44	2
ИТОГО южное направление		291	300	289	300	292	284	285	-	3040	-	131
328	ж.д. вокзал – Калинино	4	4	4	4	4	4	4	21	59	0,26	1
ИТОГО Северо-восточное направление		4	4	4	4	4	4	4	-	58,8	-	1
904	г. Омск (ж.д. вокзал) – Лузино	97	97	97	97	97	97	97	37	558	0,52	20
163	ж.д. вокзал – д. Гауф	17	17	17	17	17	17	17	37	126	0,48	8
ИТОГО Северо-западное направление		114	114	114	114	114	114	114	-	684	-	28
ИТОГО по исследуемой территории		409	418	407	418	410	402	403	-	3783	-	160

Согласно действующему реестру для трасс 36 межмуниципальных маршрутов территория у железнодорожного вокзала является начальным-конечным остановочным пунктом. Представленные на рисунке 2 маршруты связывают Азовский, Калачинский, Исилькульский, Кормиловский, Марьяновский, Москаленский, Нововаршавский, Одесский, Оконешниковский, Омский, Русско-Полянский, Таврический и Черлакский муниципальные районы.

Также согласно результатам проведенного исследования стало определение мест посадки пассажиров на автотранспортные средства (рисунки 3).

В результате проведенных обследований работы межмуниципальных маршрутов на данной территории было определено, что при большом потоке пассажиров отсутствуют комфортные и безопасные условия пересадки пассажиров с муниципального на межмуниципальный транспорт: отправления происходят с различных мест, отсутствует расписание отпавлений, не созданы условия для отдыха пассажиров и т.п. Учитывая размещение мест

посадки, отсутствие на части территорий, используемых перевозчиками для осуществления посадки пассажиров, павильонов ожидания и нахождения части мест посадки на необорудованной территории, было отмечено, что при такой организации работы нет возможности обеспечения параметров безопасности и комфортности для пассажиров, а также нарушаются требования СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования»; ОДМ 218.2.007–2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства».

Отметим, что в цокольном этаже здания железнодорожного вокзала сегодня действует автокасса, обслуживающая в основном международные перевозки в Республику Казахстан, но площадь зала ожидания, ее удаленность от мест посадки пассажиров не позволяет расширить ее функционал для обслуживания всех действующих на данной территории маршрутов.

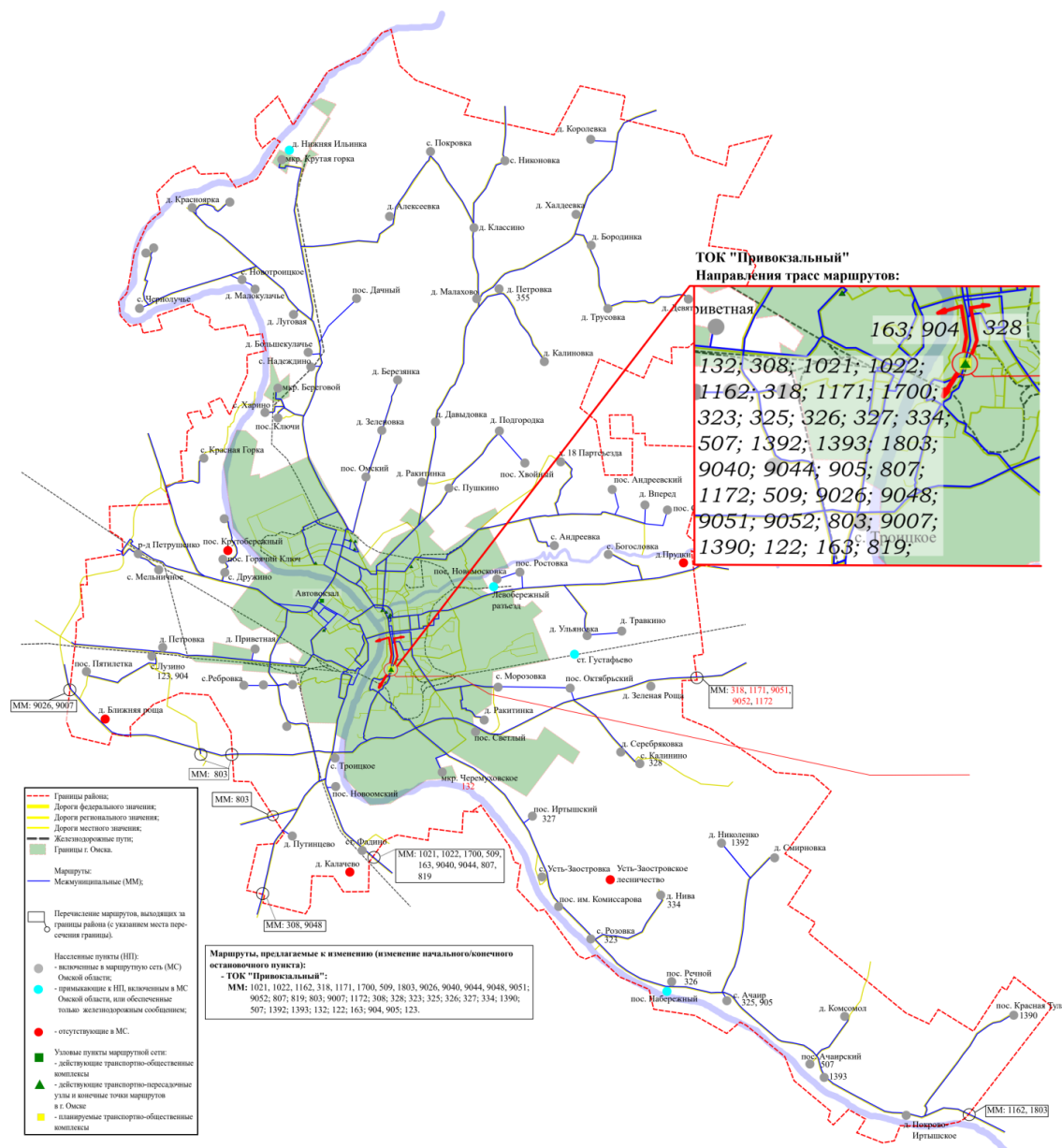


Рисунок 2 – Направления трасс маршрутов, проходящих через остановочные пункты «Железнодорожный вокзал» и «ДК им. Лобкова»
Источник: составлено авторами.

Figure 2 – The directions of the routes passing through the stops "Railway station" and "Palace of Culture named after Lobkov".
Source: compiled by the authors.

Одним из решений, позволяющих обеспечить комфортность и безопасность пассажиров на исследуемой территории, является организация транспортно-общественного комплекса. Согласно Постановлению Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении правил перевозок пассажиров и

багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» и проведенной оценки количества отправок, можно сделать вывод о необходимости организации такого пункта в виде автовокзала (так как среднесуточное количество отправок с указанной территории более 1000 чел.).



Рисунок 3 – Места посадки пассажиров, расположенные на исследуемой территории
 ○ – места прибытия пассажиров;
 ■ – места посадки пассажиров
 Источник: составлено авторами.

Figure 3 – Passenger boarding points located in the research area.
 ○ – passenger arrival locations;
 ■ – passenger boarding points
 Source: compiled by the authors.

Предлагаемое решение также подтверждается и преимуществами рассматриваемой территории как с точки зрения организации маршрутов регулярных перевозок, так и с точки зрения места притяжения пассажиропотоков:

- близость к границе города в направлениях автомобильных дорог Р-254 «Иртыш», Черлакского тракта, Русско-Полянского тракта дает возможность формирования трасс маршрутов в объезд центральной части города;

- данная территория является узловым пунктом маршрутной сети г. Омска и Омской области, обслуживая межмуниципальные, межрегиональные и международные передвижения пассажиров с использованием железнодорожного транспорта, что с точки зрения пассажиров позволяет не совершать дополнительную поездку на городском транспорте;

- исследуемая территория связана муниципальными маршрутами пассажирского транспорта со всеми административными округами г. Омска – Советским, Центральным, Кировским, Октябрьским.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Планирование строительства крупного инфраструктурного объекта на территории железнодорожного вокзала в г. Омске требует проведения оценки необходимых площадей.

Состав обязательных помещений и площади территории автовокзала в Российской Федерации определяется на основе Приказа Минтранса России от 02.10.2020 № 406 «Об утверждении минимальных требований к оборудованию автовокзалов и автостанций». Согласно данному законодательному акту, обязательными элементами автостанции являются: билетная касса или автомат для продажи билетов, зал ожидания, комната матери и ребенка, туалет, камера хранения вещей или места для хранения вещей, пункт общественного питания, здравпункт, комната отдыха водителей с местами для сидения, перроны (площадки) для посадки пассажиров в автобусы, перроны (площадки) для высадки пассажиров из автобусов. Также обязательными требованиями являются:

- оснащение перронов для посадки и высадки пассажиров, а также залов ожидания

системами громкой связи и информационными табло;

- обеспечение условий доступности для инвалидов перевозок автомобильным транспортом (городским наземным электрическим транспортом) и иных услуг наравне с другими пассажирами;

- размещение технических средств организации дорожного движения для транспортных средств и пассажиров.

Ключевые параметры, влияющие на требуемые для организации автовокзала площади:

- среднесуточное количество отправок пассажиров, на основе которого определяется количество обязательных помещений в здании проектируемого объекта и требуемая площадь;

- максимальное количество одновременно находящихся на территории автовокзала транспортных средств, на основе которого определяется необходимая площадь под стоянку;

- максимальное количество одновременно находящихся у перронов транспортных средств и осуществляющих посадку пассажиров, на основе которых определяется количество перронов.

Оценка первого параметра для проектируемого объекта транспортной инфраструктуры была осуществлена на основе натурного наблюдения. По результатам исследования среднесуточное количество отправок с территории планируемого автовокзала составило 3783 чел. Определение количества одновременно находящихся на территории автовокзала транспортных средств производилось на основе составления сводного расписания планируемого транспортно-общественного комплекса с учетом действующего реестра межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок. Согласно требованиям Приказа Минтранса России от 02.10.2020 № 406 время, необходимое для осуществления посадки пассажиров для автобусов малого и среднего классов, должно составлять не менее 10 мин, для автобусов большого и особо большого классов – не менее 15 мин. Итоги исследования были сведены в виде рисунка 4.

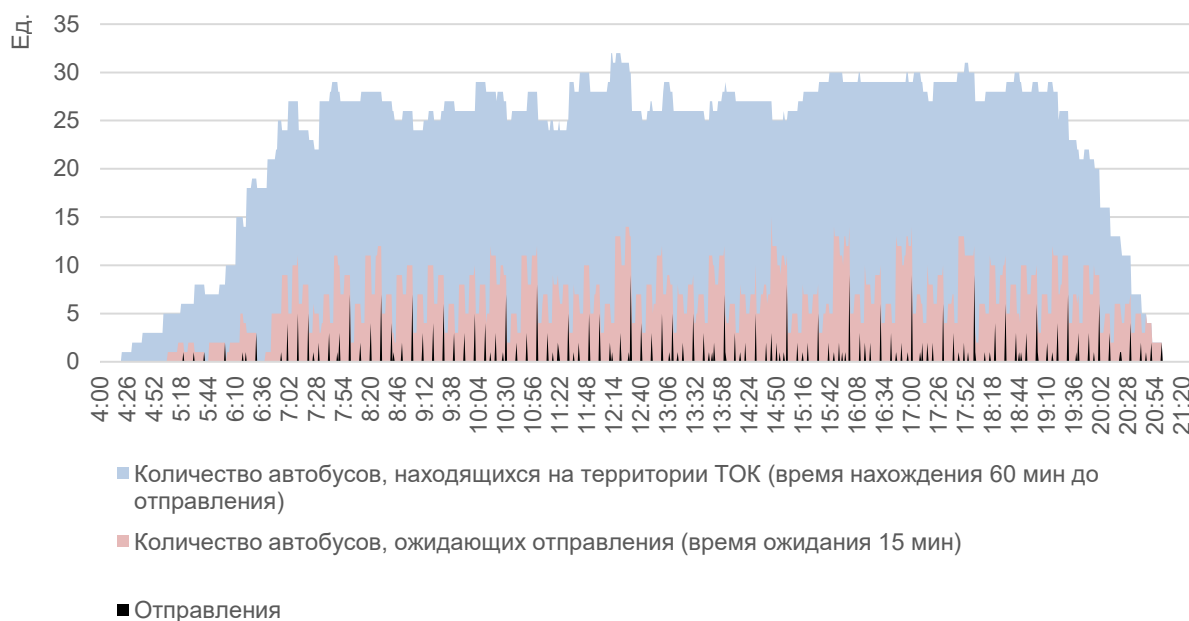


Рисунок 4 – Оценка количества транспортных средств, одновременно находящихся на территории планируемого комплекса
Источник: составлено авторами.

Figure 4 – Estimation of the number of vehicles simultaneously located on the territory of the planned complex
Source: compiled by the authors.

Итоги расчета параметров проектируемого транспортно-общественного комплекса приведены в таблице 2.

Таблица 2
Определение параметров транспортно-общественного комплекса
Источник: составлено авторами.

Table 2
Determination of the parameters of the public transport complex
Source: compiled by the authors.

Показатель	Значение
Отправлений в сут с ТОК, ед.	418
Максимум одновременных отправок, ед.	9
Максимум автобусов, ожидающих отправления на перронах ТОК, ед.:	
при нахождении на перроне 15 мин (для всех ТС)	15
при нахождении на перроне 10 мин (для всех ТС)	13
при нахождении на перроне 15 мин (для классов БК; СК)	7
при нахождении на перроне 10 мин (для класса МК)	9
максимум находящихся на территории ТОК автобусов, ед.:	
при нахождении на территории ТОК 20 мин	17
при нахождении на территории ТОК 60 мин	32
Потребность в площадях для стоянки на территории ТОК ПС, м ²	2 660
Потребность в перронах, ед.	13
Площадь, отводимая под посадку пассажиров, м ²	2 340
Суточное количество отправляемых пассажиров с ТОК, чел. (по результатам обследования)	3783
Расчетное значение площади строений ТОК, м ² :	
На оборудование специальных помещений (билетные кассы, зал ожидания, хранение и др.)	300
Общая площадь здания ТОК	600

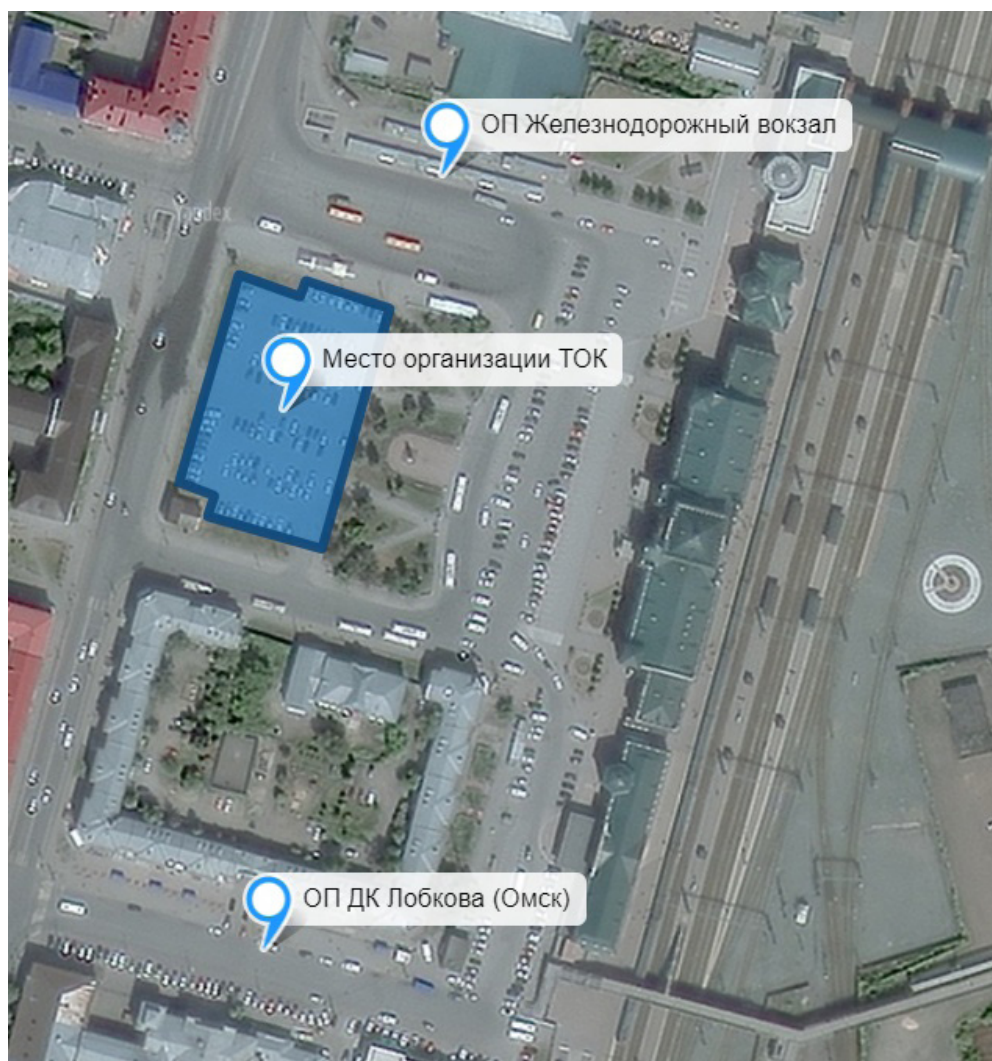


Рисунок 5 – Планируемое место организации транспортно-общественного комплекса «Привокзальный»
Источник: составлено авторами.

Figure 5 – The planned location of the public transport complex «Privokzal'nyi»
Source: compiled by the authors.

ОБСУЖДЕНИЕ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Предлагаемое местоположение организации мест стоянки автотранспортных средств и перронов для посадки пассажиров транспортно-общественного комплекса «Привокзальный» представлено на рисунке 5.

Общая площадь планируемого участка – 4600 м², что достаточно для организации стоянки и размещения необходимого количества перронов в планируемом варианте. Преимуществом организации ТОК в данном месте

является повышение безопасности и комфортности услуг по межмуниципальным перевозкам для пассажиров за счет локализации мест посадки, а также организации удобного пешеходного перемещения к местам остановки общественного транспорта. С точки зрения владельцев легкового автотранспорта, вывод парковочного места площадью 4600 м² не повлияет на количество парковочных мест, так как сопоставимая площадь высвободится на основной парковке у железнодорожного вокзала и ДК им. Лобкова.

Оценочная площадь павильона автостанции с учетом требований Приказа Минтранса России от 02.10.2020 № 406 при максимальном количестве отправляемых пассажиров в сутки до 4000 чел. составит 250 м², отводимых на оборудование обязательных помещений. Общая площадь предполагаемого здания должна быть не меньше 500 м².

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Аредова А.К., Гришаева Ю.М., Матанцева О.Ю., Спирин И.В. Перевозки пассажиров транспортом общего пользования по регулируемым тарифам // Вестник РМАТ. 2021. № 4. С. 33–39.
2. Матанцева О.Ю., Белогребень А.А., Спирин И.В. Совершенствование порядка определения начальной (максимальной) цены контракта при осуществлении закупок в сфере регулярных пассажирских перевозок автомобильным и городским наземным электрическим транспортом при переходе на брутто-модель взаимодействия с перевозчиками // Научный вестник автомобильного транспорта. 2021. № 2. С. 5–15.
3. Сенин И.С., Замбрыцкая А.А. Особенности формирования регионального стандарта транспортного обслуживания населения // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). 2024. № 2. С. 83–85.
4. Скворцова Г.Г. Стандарт транспортного обслуживания как основа повышения качества пассажирских перевозок транспортом общего пользования // Russian Journal of Management. 2023. Т. 11, № 4. С. 58–68.
5. Синютин К.В. Актуализация существующих стандартов в сфере транспортного обслуживания населения общественным транспортом Республики Беларусь // Vestnik of Brest State Technical University. Civil Engineering and Architecture. 2022. № 2 (128). С. 182–185.
6. Ланцева В.Ю., Восканян А.А. Критерии качества и доступности транспортных услуг, оказываемых населению // Вестник государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова. 2023. № 2 (43). С. 118–120.
7. Лукошкина К.А., Гусев С.И., Епифанов В.В. Мониторинг качества транспортных услуг в системе межрегионального пассажирского автомобильного транспорта (на примере Ульяновской области) // Вестник Ульяновского государственного технического университета. 2019. № 3 (87). С. 58–61.
8. Пятакова А.С., Горяев Н.К., Мячков К.Ю. Оптимизация параметров оценки муниципальных пассажирских перевозок // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: экономика и менеджмент. 2018. № 4(12). С. 182–187.
9. Капельюк З.А., Попова Я.В. Тенденции развития транспортных услуг // Научно-теоретический журнал «Вестник СибУПК». 2020. № 2 (32). С. 30–34.
10. Фадеев А.И., Ильянков А.М. Управление транспортным предложением на регулярных междугородных автобусных линиях // Вестник СибАДИ. 2023; 20(5): 632–648. DOI: <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2023-20-5-632-648>. EDN: WMBMDI
11. Курохтина А.О., Фирсова В.П., Польшгалова О.В., Прокофьева О.С. Исследование регулярных перевозок пассажиров на примере г. Иркутска // Молодежный вестник ИрГТУ. 2024. Т. 14, № 1. С. 45–50.
12. Чебокичина Н.М., Капсаргина С.А. Организация транспортного обслуживания населения в Таштыпском районе // Аграрное и земельное право. 2024. № 3 (231). С. 52–55. DOI: https://doi.org/10.47643/1815-1329_2024_3_52
13. Назаров М.И., Омонтурдиев А.М. Территориальная организация транспортного обслуживания населения Сурхандарьинской области // Экономика и социум. 2024. № 5-1 (120). С. 1459–1473.
14. Жигадло А.П., Шонин А.Ю., Эйхлер И.А. Методика оценки состояния транспортного обслуживания населения субъекта Российской Федерации на примере Омской области // Вестник СибАДИ. 2024. Т. 21, № 6. С. 882–899. DOI: [10.26518/2071-7296-2024-21-6-882-899](https://doi.org/10.26518/2071-7296-2024-21-6-882-899)
15. Якимов М.Р. Подходы к формированию эффективной маршрутной сети крупных городов // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. 2022. Т.22, № 3. С. 107–113. DOI: [10.20291/2079-0392-2022-3-107-113](https://doi.org/10.20291/2079-0392-2022-3-107-113)
16. Якунин Н.Н., Якунина Н.В., Любимов И.И. Региональные пассажирские автотранспортные системы: постановка задачи, первые результаты оценивания // Вестник СибАДИ. 2023; 20(6): 748–761. DOI: <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2023-20-6-748-761>

REFERENCES

1. Aredova A.K., Grishaeva Ju.M., Matanceva O. Ju., Spirin I.V. Transportation of passengers by public transport at regulated tariffs. *Vestnik RIAT*. 2021; 4: 33–39. (In Russ).
2. Matantseva O.YU., Belogreben A.A., Spirin I.V. Improving the procedure for determining the initial (maximum) contract price when purchases in the field of regular passenger transportation by road and urban ground electric transport in the transition to the gross model interaction with carriers. *The bulletin of road transport research*. 2021; 2: 33–39. (In Russ).
3. Senin I.S., Zambrzhitskaya A.A. Features of the formation of a regional standard of transport services for the population. *SCIENCE. ENGINEERING. TECHNOLOGY (polytechnical bulletin)*. 2024; 2: 83–85. (In Russ).
4. Skvorcova G. Transport service standard as the basis for improving the quality of passenger transportation by public transport. *Russian Journal of Management*. 2023; 11 (4): 58–68. (In Russ).

5. Siniutsich K.V. Updating existing standards in the sphere of transport service of the population by public transport of the republic of Belarus. *Vestnik of Brest State Technical University. Civil Engineering and Architecture*. 2022; 2 (128): 182–185. (In Russ.).

6. Lantseva V.Yu., Voskanyan A.A. Criteria for the quality and availability of transport services provided to the population. *Vestnik gosudarstvennogo morskogo universiteta imeni admirala F.F. Ushakova*. 2023; 2 (43): 118–120. (In Russ.).

7. Lukonkina C.A., Gusev S.I., Epifanov V.V. Monitoring the quality of transport services in the system of interregional passenger road transport (on the example of Ulyanovsk region). *Vestnik Ul'janovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta*. 2019; 3 (87): 58–61. (In Russ.).

8. Pyatakova A.S., Goryaev N.K., Myachkov K.Yu. Optimization of parameters for the assessment of municipal passenger transportation. *Vestnik juzhno-ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. seriya: jekonomika i menedzhment*. 2018; 4(12): 182–187. (In Russ.).

9. Kapelyuk Z.A., Popova Y.V. Trends in the development of transport services. *Nauchno-teoreticheskij zhurnal «Vestnik SibUPK» [Scientific-theoretical journal Bulletin Siberian University of Consumer Cooperation]*. 2020; 2 (32): 30–34. (In Russ.).

10. Fadeev A.I., Ilyankov A.M. Transport supply management on regular intercity bus lines. *The Russian Automobile and Highway Industry Journal*. 2023; 20(5): 632–648. (In Russ.) <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2023-20-5-632-648>. EDN: WMBMDI

11. Kurokhtina A.O., Firsova V.P., Polygalova O.V., Prokofieva O.S. Research of regular passenger transportation in the case of Irkutsk. *Molodezhny jvestnik Ir GTU*. 2024; 14(1): 45–50. (In Russ.)

12. Chebokchinova N.M., Kapsargina S.A. Organization of public transport services in the Tashytsky district // *Law and state: theory and practice*. 2024; 3(231): 52–55. (in Russ) DOI: http://doi.org/10.47643/1815-1329_2024_3_52

13. Nazarov M.I., Omonturdiv A. M. Territorial organization of transport services for the population of Suruhanjaya region. *Ekonomika i socium*. 2024; 5-1 (120): 1459–1473. (In Russ.).

14. Zhigadlo A.P., Shonin A.Yu., Eychler I.A. Methodology for assessing the state of transport services for the population of the subject of the Russian Federation on the example of the Omsk region. *The Russian Automobile and Highway Industry Journal*. 2024; 21(6): 882–899. (In Russ.) <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2024-21-6-882-899>. EDN: HAVOZZ

15. Yakimov M. R. Approaches to formation of an effective route network of large cities // *Herald of the ural state university of railway transport*. 2022; 3(55): 107–113. (in Russ) DOI: 10.20291/2079-0392-2022-3-107-113

16. Yakunin N.N., Yakunina N.V., Lyubimov I.I. Regional passenger motor transport systems: prob-

lem statement, first estimation results. *The Russian Automobile and Highway Industry Journal*. 2023; 20(6): 748–761. (In Russ.) <https://doi.org/10.26518/2071-7296-2023-20-6-748-761>

ЗАЯВЛЕННЫЙ ВКЛАД АВТОРОВ

Жига́дло А.П. Концептуализация, валидация.

Орлов П.В. Методология, ресурсы.

Шонин А.Ю. Методология, исследования, ресурсы, подготовка первоначального проекта, обзор и редактирование.

Эйхлер И.А. Методология, исследования, ресурсы, курирование данных, подготовка первоначального проекта, обзор и редактирование.

COAUTHORS' CONTRIBUTION

Zhigadlo A.P. Conceptualization, validation.

Orlov P.V. Methodology, resources.

Shonin A.Yu. Methodology, research, resources, initial draft preparation, review and editing.

Eichler I.A. Methodology, research, resources, data curation, initial draft preparation, review and editing.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Жига́дло Александр Петрович – канд. техн. наук, д-р пед. наук, проф., ректор Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета (СиБАДИ) (644080, г. Омск, пр. Мира, 5).

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8883-3167>,

SPIN-код: 6598-1490,

Scopus Author ID 57202984669,

Researcher ID N-6758-2017.

Орлов Павел Викторович – канд. техн. наук, начальник научно-исследовательского отдела Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета (СиБАДИ) (644050, г. Омск, пр. Мира, д. 5).

ORCID: 0000-0002-9363-0735,

SPIN-код: 2413-6194.

Шонин Анатолий Юрьевич – канд. экон. наук, доц., начальник научно-исследовательского управления Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета (СиБАДИ) (644080, г. Омск, пр. Мира, 5).

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-6229-3371>,

e-mail: antex@bk.ru

Эйхлер Иван Андреевич – канд. экон. наук, доц. кафедры «Экономика, логистика и управление качеством», институт «Информационные системы, экономика и управление» Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета (СиБАДИ) (644080, г. Омск, просп. Мира, 5).

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4681-8468>,

SPIN-код: 7562-4729,

Scopus Author ID 57728886700,

e-mail: vaniaeichler@gmail.com

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Zhigadlo Alexander P. – *Cand. of Sci. (Eng.), Dr. of Sci. (Pedagogy), Associate Professor, rector Siberian State Automobile and Highway University (SibADI) (5, Prospect Mira, Omsk, 644080).*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8883-3167>,

SPIN-код: 6598-1490,

Scopus Author ID 57202984669,

Researcher ID N-6758-2017.

Orlov Pavel V. – *Cand. of Sci. (Eng.), Head of the Research Department Siberian State Automobile and Road University (SibADI) (644050, Omsk, ave. Mira, 5).*

ORCID: 0000-0002-9363-0735;

SPIN-код: 2413-6194.

Shonin Anatoly Yu. – *Cand. of Sci. (Economic.), Associate Professor, Head of Research Department, Siberian State Automobile and Highway University (SibADI) (5, Prospect Mira, Omsk, 644080).*

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-6229-3371>,

e-mail: antex@bk.ru

Eychler Ivan A. – *Cand. of Sci. (Economic.), Associate Professor of the “Economics, Logistics and Quality Management” department, Institute “Information Systems, Economics and Management”, Siberian State Automobile and Highway University (SibADI) (5, Prospect Mira, Omsk, 644080).*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4681-8468>,

SPIN-код: 7562-4729,

Scopus Author ID 57728886700,

e-mail: vaniaeichler@gmail.com