



## Транспорт

**С** развалом Советского Союза и переходом на рыночные отношения коренным образом изменились хозяйственные связи, объемы переработки сырьевых ресурсов, что привело к практически полной ликвидации налаженной системы транспортных потоков. Ситуация стала неуправляемой, ибо существовавшие ранее планы развития народного хозяйства, в том числе по объемам перевозок, были полностью разрушены, и руководителям всех видов транспортных предприятий приходилось искать пути выживания, так как перевозить было нечего, следовательно, не было средств для осуществления хозяйственной деятельности.

**Водный транспорт** – самый надежный и наиболее экономичный вид транспорта, который в период навигации обеспечивал стабильную связь со всеми населенными пунктами, расположенными вдоль обширного побережья Обь-Иртышского бассейна. Протяженность этой транспортной магистрали составляла с учетом мелких рек более 20 тыс. км. Причем с подавляющим большинством населенных пунктов и баз природных ресурсов, расположенных на севере Омской области, других транспортных связей вообще не было.

К 1992 г. в состав Иртышского речного пароходства входили Омский судоремонтный судостроительный завод, Иртышская ремонтно-эксплуатационная база (РЭБ), Омский речной порт, Черлакская РЭБ и ряд других предприятий. В процессе акционирования в самостоятельное акционерное общество выделился Омский речной порт, остальные подразделения остались в составе ОАО «Иртышское пароходство».

В этот тяжелейший период возник вопрос занятости судов и судовых экипажей, так как заказы на перевозки сократились в десятки раз. В связи с этим возникла идея сдачи судов в аренду другим компаниям. Первыми передали в аренду на Балтийское море теплоходы класса «река – море» «Александр Дианов» и «Алексей Буй». Годом позже были переданы в аренду еще 11 омских сухогрузов.

ОАО «Иртышское пароходство» сотрудничает с морскими компаниями, которые эксплуатируют около двух десятков омских судов на обширных просторах от Англии до Норвегии на севере и в Средиземном море на юге. В 1996 г., несмотря на экономические трудности, по заказу пароходства в Германии и Петрозаводске были построены два современных сухогруза-контейнеровоза класса «река – море», которые также работают за рубежом. Кадры для судов, эксплуатирующихся за границей, готовятся в Омском филиале Новосибирской академии водного транспорта. Принятые меры дали возможность не только сохранить важное предприятие, но и успешно решать вопросы социального развития коллектива речников.

Навигация 2007 г. завершилась успешно – речники перевезли 1 млн 294 тыс. т груза, что на 54 тыс. т больше, чем в 2006 г. Грузы доставлялись в районы Омской области, а также Крайнего Севера. За навигацию перевезено 54 тыс. пассажиров. Рост заработной платы составил почти 26 %. Навигации 2008 и 2009 гг. были менее эффективны из-за падения объемов перевозок, особенно по сухогрузам, вызванного мировым финансовым кризисом, который отрицательно сказался и на экономической деятельности в западносибирском регионе. Снизилась и доходы



На рейде перед торжественным открытием очередной навигации на Иртыше. Из фондов МИСО



Причальная стенка  
правобережного комплекса  
Омского речного порта.  
Фотография В. Н. Ляпина 2008 г.

предприятия. В связи с чем были приняты меры по оптимизации эксплуатационных расходов с целью сохранения уровня заработной платы и получения прибыли от основной производственной деятельности.

Предприятие – лауреат национальной премии «Золотая колесница» в номинации «Лучшее российское региональное предприятие внутреннего водного транспорта». За успешное решение сложнейших проблем при переходе к рыночной экономике пароходство в 1995 г. было награждено специальным призом «Факел Бирмингема». Эта награда пришла из американского штата Алабама. В 2000 г. комитет международной программы «Партнерство ради прогресса» наградил ОАО «Иртышское пароходство» почетным призом «Хрустальная Ника» за устойчивую динамику развития.

В настоящее время флот ОАО «Иртышское пароходство» насчитывает 125 буксирных, сухогрузных и нефтеналивных теплоходов, 14 единиц пассажирского флота, оснащенных современным навигационным оборудованием, 115 единиц несамоходного нефтеналивного и сухогрузного флота. Объем перевозимых грузов составляет более 1 300 тыс. т. В состав пароходства входит несколько предприятий города и области, в том числе Омский судоремонтно-судостроительный завод, который обеспечивает техническое обслуживание и ремонт самоходного флота, строительство судов и плавучих кранов, изготовление сменных деталей к двигателям, а также различных резинотехнических изделий.

Одно из старейших предприятий города – *ОАО «Омский речной порт»* – крупный транспортный узел, где сходятся водные, железнодорожные и автотранспортные пути, это технически оснащенное и высокомеханизированное предприятие, являющее собой важную и неотъемлемую часть транспортной инфраструктуры и в целом эко-

номики Омска и Омской области. Теплоходы порта доставляют самые разнообразные грузы от родных причалов в Колпашево, Нефтеюганск, Салехард, Ханты-Мансийск и другие северные и заполярные города.

На балансе Омского порта свыше 100 единиц флота – пассажирского, транспортного, буксирного, несамоходного, вспомогательного и специального. В порту 10 механизированных грузовых причалов общей протяженностью 1 495 погонных метров, на которых работают 33 порталы крана, складские площадки, навесы и крытые помещения площадью 70 тыс. кв. м, предназначенные для перевалки и хранения различных грузов, значительный парк контейнеров вместимостью от 3 до 20 т. Для гидромеханизированной добычи и выгрузки песка на участке имеются землесосы и гидрорегуляторы.

Одна из составляющих всего комплекса работ Омского речного порта – перевозка пассажиров. Его теплоходы обслуживают внутригородские, экскурсионно-прогулочные и пригородные линии. Отдых на прогулочных теплоходах популярен у омичей. Жители и гости города имеют возможность отправиться в часовую прогулку с причалов в устье Оми по Иртышу на комфортабельных теплоходах «Москва», посетить Ачаирский монастырь или заказать индивидуальный корпоративный тур. В 2009 г. коллектив ордена Трудового Красного Знамени ОАО «Омский речной порт» отметил знаменательное событие – 175 лет со дня основания.

Основная задача ФГУ «Обь-Иртышводпуть» (до 2004 г. – Обь-Иртышское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства) – обеспечить безопасные условия судоходства на водных путях бассейна от границы с Республикой Казахстан до арктического побережья полуострова Ямал (14 627 км). В состав организации входит шесть структурных подразделений – филиалов

в Омске, Тюмени, Тобольске, Сургуте, Ханты-Мансийске и Салехарде.

Для преодоления кризиса 1990-х гг., когда вследствие крайне невысокого уровня финансирования резко сократился объем дноуглубительных работ, снизились гарантийные габариты на многих реках бассейна, учреждение активизировало деятельность по изысканию объемов работ, в том числе и за пределами Обь-Иртышского бассейна. Это позволило с 2004-го по 2009 г. увеличить вдвое доходы от платных услуг, в 2,4 раза поднять заработную плату.

В 2000-е гг. в связи с интенсивной разработкой нефтегазового комплекса на Севере Сибири, куда грузы доставляются в основном водным путем, деятельность управления приобретает особую значимость: речники-путейцы обеспечивают заход судов через подходящие каналы в пунктах таких рек, как Сеяха, Ямбург, Антипаюта, в Обскую губу. Ими также выполняются условия межправительственных соглашений, касающихся восстановления трансграничного судоходства на участке Иртыша между Республикой Казахстан и Омской областью. Дноуглубительная техника учреждения используется не только для обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов, но и при строительстве нефте- и газопроводов, разработке траншей для прокладки дюкеров в Заполярье, Тазовской и Обской губе.

За последние шесть лет существенно укрепилась материально-техническая база организации, улучшились условия труда. На обслуживании 7 600 береговых и 6 092 плавучих навигационных знаков занято 70 обстановочных бригад (обстановочные теплоходы «Беркут», «Вьюрок», «Коршун» и др.). Собственными силами реконструируются цеха, приобретается флот, станочное оборудование, эхолоты, электронные промерные комплексы для русловых изыскательных партий. Осуществлена газификация филиалов в Омске и Ханты-Мансийске. Ведется работа по автоматизации управленческих процессов, целевая подготовка специалистов. Вкладываются средства в содержание столовых, здравпунктов, общежитий.

Навигация 2009 г. выдалась для омских речников особенно сложной: экономический кризис больно ударил по всем предприятиям транспорта. Тем не менее коллектив ФГУ «Обь-Иртышводпуть» успешно справился с поставленными задачами: программа категорий средств навигационного оборудования и сроков их работы, гарантированных судовых ходов, утвержденная Федеральным агентством морского и речного транспорта, выполнена без срывов, произведен большой объем дноуглубительных работ.

Одним из главных итогов этого непростого года стало введение в эксплуатацию в Омском районе водных путей и судоходства – филиале ФГУ «Обь-Иртышводпуть» – в кратчайшие сроки и с высоким качеством судоподъемного сооружения – наклонной части слипа, что позволяет самостоятельно поднимать суда для ремонта корпусов



Прогудочный рейс в Ачаир на теплоходе «Москва»  
ОАО «Омский речной порт».

Фотография В. Н. Ляпина 2008 г.



Обстановочный теплоход «Стриж»  
ФГУ «Обь-Иртышводпуть».

Фотография В. Н. Ляпина 2009 г.  
из архива ФГУ «Обь-Иртышводпуть»



Подъем судна на судоподъемное сооружение – слип.

Фотография В. Н. Ляпина 2009 г.  
из архива ФГУ «Обь-Иртышводпуть»



## ОАО «ОМСКИЙ АЭРОПОРТ» В ГОД 80-ЛЕТИЯ



На перроне. Идет посадка



Здание омского аэровокзала



Обновленный трансферный зал

Из архива ОАО «Омский аэропорт»

судов и движительно-рулевого комплекса приписного флота, а также флота сторонних организаций, снизить затраты на судоремонт. В настоящее время ведутся работы по обустройству горизонтальной части судоподъемного сооружения, установлен порталый кран «Ганц» грузоподъемностью 27–36 т, построены здание караванного цеха, теплоход проекта 378.

В 2007 г. учреждение стало лауреатом национальной общественной премии в области транспорта «Золотая колесница», учрежденной комитетом Государственной Думы по энергетике, транспорту и связи.

**Авиаперевозки.** В 1994 г. Омский объединенный авиаотряд разделился на два акционерных общества – «Омский аэропорт» и «Омскавиа». Последующие годы были очень тяжелыми для авиапредприятий – они не имели прибыли. Если в 1990 г. из Омского аэропорта было отправлено около миллиона пассажиров, то в 2000 г. всего 176 тыс. В этих тяжелейших условиях коллективы принимали все меры для выживания. Так, в 2006 г. инженерно-авиационная служба Омского аэропорта получила сертификаты на оперативное техническое обслуживание современных самолетов Ту-204 и 214. Учитывая то, что в России все большее распространение получает иностранная авиационная техника, инженерно-технический состав, пройдя специальную подготовку, получил право на наземное обслуживание самолетов «Боинг-757», аэробусов А-319, АTR-42.

Пришлось вводить жесткий режим экономии, и аэропорты местных воздушных линий были закрыты. Исключением стал аэропорт г. Тары – структурное подразделение ОАО «Омский аэропорт». Его «спасло» Западно-Крапивинское нефтяное месторождение, разработку которого начали в 2000 г. Теперь в аэропорту «Тара» осуществляются вахтовые перевозки, здесь ежегодно обслуживается около 15 тыс. пассажиров и обрабатывается около 300 т грузов.

В 2006 г. из 383 аэропортов Российской Федерации только 41 работал без убытков, в том числе Омский, который по технико-экономическим показателям занимает на внутрироссийском рынке 27-е место по пассажирским перевозкам и 30-е место по перевозке грузов. На рынке международных перевозок среди российских авиаперевозчиков по пассажирским перевозкам Омский аэропорт занимает 25-е место, а по перевозке грузов – 24-е. По объему реализации продукции, согласно данным журнала «Эксперт-Сибирь», Омский аэропорт входит в число 400 крупнейших компаний Сибири. С 2004 г. ОАО «Омский аэропорт» – один из крупнейших налогоплательщиков Омской области. Он выполняет важные функции и в транспортной системе страны. В 2008 г. аэропорт «Омск-Центральный» был включен в перечень 52 аэродромов федерального значения, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации.



Сейчас продолжается реконструкция здания аэровокзала. В 2006 г. в рамках реконструкции изменилась система обслуживания пассажиров – введены разные автоматизированные системы регистрации для пассажиров различных авиакомпаний. В 2008 г. принял пассажиров зал, рассчитанный на представителей деловой элиты. Реконструкция предполагает увеличение площади аэровокзала почти вдвое – до 7 800 кв. м. На сегодняшний день грузопоток и пассажиропоток аэропорта невелик – максимум 10 самолетов в день. Аэропорт планируется перенести за 30 км от города в поселок Федоровка, там будет взлетно-посадочная полоса, способная принимать самолеты всех типов, современная система обслуживания полетов, обеспечивающая комфортабельные условия для пассажиров.

Среди наград ОАО «Омский аэропорт» – престижный кубок «Хрустальная Ника», диплом международной организации «Партнерство ради прогресса» (2000 г.), почетное звание регионального лидера в номинации «Высокоэффективная организация обслуживания пассажиров», присвоенное Международной академией управления в 2005 г., почетные грамоты Всероссийского конкурса «Российская организация высокой социальной эффективности» (2006, 2007 гг.)

По-другому сложилась ситуация в ОАО «Омскавиа». На баланс компании находилось 10 самолетов Ту-154М, и она перевозила ежегодно около 50 тыс. пассажиров, но из-за огромных убытков, которые несла компания, с сентября 2008 г. она перевозок не осуществляет, у нее отозван сертификат эксплуатанта.

**Железнодорожный транспорт.** Перемены 1990-х гг. поставили всю четко отработанную отрасль железнодорожных перевозок на грань выживания. В 1998 г. объемы перевозок на Омском отделении Западно-Сибирской железной дороги сократились почти в три раза к уровню перевозок 1988 г. В связи с этим резко упали и денежные поступления, что повлекло сокращение обслуживающего персонала, ухудшение материально-технического снабжения, старение подвижного состава и повышенный износ железнодорожного полотна.

Руководители дороги и отделений вынуждены были принимать меры по оптимизации работы для сохранения жизнеспособности системы железнодорожного сообщения. С этой целью произошло укрупнение всех отделений дороги, в том числе Омского, в которое вошло Карасукское. Было реорганизовано путем объединения 17 предприятий Омского отделения, что позволило сократить эксплуатационные расходы, повысить эффективность управления.

За последнее десятилетие XX в. было закрыто для эксплуатации 20 станций и разъездов, среднесибирский ход Входная – Иртышское – Карасук переведен на однопут-

ное движение. Участок Иртышское – Кзыл-Туу закрыт для движения поездов, часть этой дороги законсервирована, а часть переведена в категорию подъездного пути. В связи с сокращением объемов производства или закрытием предприятий были прекращены движения на их путях, многие из которых демонтированы, парк маневровых тепловозов значительно сократился.

В то же время происходит процесс внедрения новых прогрессивных форм организации перевозок, обслуживания пассажиров и передовых технологий. Получила развитие созданная еще в 1987 г. дирекция по обслуживанию пассажиров, предназначенная для улучшения организации и качества работы. Внедрение системы завершилось в 1996 г. В 1992–1994 гг. внедряется технология коммерческого осмотра составов с применением ЭВМ. Все стрелки снабжаются устройствами электрической централизации, полным комплексом автоматики оборудуется сортировочная горка станции Входная. Происходит монтаж нового типа контактной сети для движения поездов со скоростью 200 км/час. С 1992 г. повсеместно происходит замена деревянных шпал на железобетонные, вводятся дополнительные единицы неразрушающего сплошного контроля рельсов, продолжается укладка бесстыковых плетей. Все это позволяет значительно повысить скорость движения поездов и продлить срок эксплуатации железнодорожного пути. Омичи до Москвы на скором поезде добираются за полтора дня вместо двух. С 1999 г. разрабатывается и внедряется на Омском отделении единый центр диспетчерского управления перевозками.

Начиная с 2000 г. наметилось увеличение объема грузоперевозок, что повлекло за собой серьезные сдвиги в улучшении организации как пассажирских, так и грузовых перевозок. В практику взаимодействия региональных властей и руководства ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) с участием руководства дорог, проходящих через регионы, внедрялась форма заключения договоров о сотрудничестве. В Омске в результате заключения такого соглашения из компании ОАО «Российские железные дороги» в 2003 г. было выделено дочернее предприятие ОАО «Омск-пригород». Для этого предприятия за рекордно короткое время построен отдельный вокзал и крытый пешеходный переход, что значительно улучшило условия для пассажиров пригородного сообщения.

В 2006 г. была проведена реконструкция и основного вокзала, его внешний облик и внутренний интерьер неузнаваемо изменились, площадь увеличилась с 6 до 10 тыс. кв. м. В 2007 г. омский вокзал признавался лучшим в системе ОАО «Российские железные дороги» (о реконструкции вокзала см. также в очерке «Архитектура и строительный комплекс», с. 642).



ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»  
ОАО «ОМСК-ПРИГОРОД»



Новый облик  
железнодорожного вокзала



Пригородный вокзал

«Будьте осторожны: пригородный электропоезд  
«Московка – Лузино» со второго пути отправляется»



Салон вагона электропоезда повышенной комфортности  
«Омск – Новосибирск»  
*Из архивов МИСО и ООО «Издательский дом «ЛЕО»»*



Купе вагона фирменного поезда.  
Во второй половине 2000-х гг.  
в Омском отделении  
ОАО «РЖД» на смену вагонам  
старого образца стали поступать  
комфортабельные вагоны  
для поездок на длительные  
расстояния



В 2001–2005 гг. тенденция увеличения объема перевозок положительно сказалась на развитии и укреплении материально-технической базы Омского отделения. Были построены вокзалы на станциях Марьяновка и Москаленки, приобретены пять магистральных электровозов. Омское локомотивное депо первым в системе ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) начало работать по новой системе разделения по виду деятельности, впервые была внедрена автоматизированная система «Центр управления местной работой» (ЦУМР). В 2005 г. после проведения сетевой школы передового опыта практика работы омского ЦУМР была принята за базовую для всех отделений железных дорог страны.

В 2006 г. продолжалось интенсивное развитие Омского отделения. Было приобретено 10 новых электровозов серии ЭП-1 Новочеркасского электровозостроительного завода; проведена реконструкция вокзального комплекса «Карбышево-1» – железнодорожной станции, куда в 1894 г. прибыл в Омск первый поезд.

Усилия омских железнодорожников были по достоинству отмечены руководством ОАО «РЖД» – Омское отделение в 2007 г. было признано лучшим среди более чем 180 отделений железных дорог России.

В результате реализации соглашения о взаимодействии и сотрудничестве между ОАО «РЖД» и правительством Омской области в 2008 г. омичи могли пользоваться услугами электропоездов повышенной комфортности на маршрутах Омск – Новосибирск, Омск – Тюмень, Омск – Петропавловск. Это позволило снять все проблемные вопросы перевозки пассажиров на данных направлениях.

Коллективом Омского отделения дороги в последние годы реализован комплекс организационно-технических мероприятий по развитию инфраструктуры, что поз-

волило обеспечивать пропуск поездов повышенного веса и длины (до 100 вагонов). Проведена работа по восстановлению двухпутного движения на ряде участков, завершено удлинение приемо-отправочных путей на станциях Карасук, Иртышское, Входная. Омское отделение Западно-Сибирской железной дороги с 2000 г. наращивает объемы грузоперевозок как транзитных, так и отправляемых с местных предприятий, в основном это нефтепродукты, продукция химических предприятий и сельхозпродукция. За 2008 г. оборот превысил 90 млрд т/км.

**Трубопроводный транспорт.** В конце 1940-х гг. было принято решение о строительстве нефтеперерабатывающего завода в Омске. Параллельно со строительством завода началось и сооружение трубопровода для транспортировки к нему нефти с месторождений в Башкирии. Первые объекты предприятия, которое сегодня называется открытым акционерным обществом «Транссибирские магистральные нефтепроводы» (ОАО «Транс sibнефть»), были введены в эксплуатацию в Омске в 1954 г.: вступила в строй Омская нефтеперевалочная база, за которой впоследствии закрепилось оперативное управление транспортировкой нефти и нефтепродуктов на огромной территории Западной, Центральной и Восточной Сибири. Трубопровод Туймазы – Омск был сдан в эксплуатацию в 1955 г., а еще через год первая башкирская нефть пришла в Сибирь. К концу 1963 г. в Западной Сибири открыто 15 нефтяных месторождений. Правительство СССР принимает решение о строительстве нефтепровода Усть-Балык – Омск, чтобы направить тюменскую нефть в действующую магистраль, которая к 1964 г. дотянулась до Ангарска. До 1991 г. предприятие называлось Управление Транссибирскими магистральными нефтепроводами.

На сегодняшний день ОАО «Транс sibнефть» в качестве дочернего акционерного общества входит в состав



Административное здание  
ОАО «Транс sibнефть»  
(ул. Красный Путь, 111а).  
Из архива ОАО «Транс sibнефть»



Системы измерений количества и показателей качества нефти на линейной производственно-диспетчерской станции.

*Из архива ОАО «Транссибнефть»*

ОАО «АК «Транснефть»» (Москва). Основное направление деятельности ОАО «Транссибнефть» – транспортировка нефти по магистральным трубопроводам. Предприятие эксплуатирует более 3 600 км магистральных нефтепроводов, в том числе Омск – Иркутск, Анжеро-Судженск – Красноярск, Красноярск – Иркутск, Омск – Павлодар (участок до границы с Казахстаном), участок Омск – Москаленки магистрального нефтепровода «Туймазы – Омск – Новосибирск». Перекачку нефти по территории Омской, Новосибирской, Кемеровской областей и Красноярского края осуществляют 13 нефтеперекачивающих станций, а общая емкость резервуарного парка предприятия составляет более 1 млн куб. м. Эксплуатируются свыше 50 подводных переходов, в том числе через Иртыш, Обь, Енисей. Осуществляя основные виды своей деятельности, ОАО «Транссибнефть» считает обеспечение экологической безопасности важнейшим условием развития производства, связанного с активным использованием природных ресурсов. В Омске в хорошо знакомом омичам административном здании с синими окнами в городке Водников расположен аппарат управления ОАО «Транссибнефть». В состав ОАО «Транссибнефть» входят три районных нефтепроводных управления, расположенных в Омске, Новосибирске, Красноярске, Омская база производственно-технического обслуживания и комплектации оборудованием, а также Центральная база производственного обслуживания – единственное предприятие системы «Транснефть», осуществляющее ремонт запорной арматуры для магистральных трубопроводов.

ОАО «Транссибнефть» является одним из крупнейших налогоплательщиков в Омской области. Оно оказывает значительную помощь в реализации социальных проектов, помогает социально незащищенным слоям населения, активно сотрудничает с Омским государственным техническим университетом, содействует развитию и оснащению учебно-материальной базы кафедры «Транспорт и хранение нефти и газа, стандартизация и сертификация».

*Пассажирский транспорт* в Омске в 1990–2000 гг., как и другие отрасли городского хозяйства, находился в очень сложной ситуации из-за резкого спада объемов перевозок при одновременном росте цен на запчасти и материалы, топливо и энергию, что привело к существенному замедлению обновления основных фондов всех видов транспорта и ухудшению их состояния. Перевод транспортной отрасли на коммерческую основу и сокращение выделяемых ей дотаций еще больше обострили проблемы отрасли. Из-за сокращения количества подвижного состава значительно снизились мобильность населения и доступность для него транспортных услуг, что вызывало в городе социальную напряженность. Остро встали вопросы обновления парка подвижного состава всех видов городского транспорта и оптимизации маршрутной сети и системы управления.

Наиболее распространенный в городе автомобильный транспорт интенсивно развивался до 1990-х гг. Финансово-экономическое положение его в середине и конце 1990-х гг. было достаточно сложным: себестоимость перевозок увеличивалась, доходы, получаемые от перевозок, не покрывали расходов, при этом увеличивались и убытки, а выделяемой бюджетной компенсации льготного проезда не хватало для покрытия расходов. В результате естественным образом росла кредиторская задолженность предприятий. Низкое качество дорог усугубляло технические проблемы транспорта, а сокращение отечественного производства транспортных средств затрудняло покупку новых машин. Между тем пассажиропоток оставался большим – свыше 1 млн чел. в сутки. Условия перевозок ухудшались, а проезд дорожал. Ситуация была кризисной.

С 1991 г. количество приобретаемых новых автобусов значительно сократилось, а их выбытие из-за окончания нормативных сроков эксплуатации росло, что привело к уменьшению выходов автобусов на линию, сокращению количества маршрутов и их протяженности. В этой ситуации городская администрация вынуждена была заключить договор на поставку импортных автобусов, взяв под это кредит. В 1997 г. в город поступило более 300 автобусов, что позволило снять напряженность, но городской бюджет не мог своевременно погасить кредит, что повлекло за собой серьезные финансовые потери. Окончательный расчет по кредитному договору был произведен только в 2005 г. с помощью правительства Омской области.

В 2002 г. было организовано муниципальное унитарное предприятие «Омскпассажиртранс», в состав которого вошли филиалы пассажирских автотранспортных предприятий № 2, 4, 7, 10 и филиал «Транссервис». Головное предприятие было создано на базе пассажирского автотранспортного предприятия № 8. С октября 2005 г.



«Омскпассажиртранс» был вновь разъединен. В городе начинают активно развиваться частные перевозки пассажирскими микроавтобусами – «газелями». Этот вид бизнеса оказался весьма востребованным и высокодоходным для его владельцев. «Газели» активно вытесняли муниципальный транспорт, так как, будучи более скоростными и мобильными на улицах города, они «перехватывали» пассажиров, снижая доходность и без того дотационного городского транспорта. В эти годы количество «газелей» на городских маршрутах превысило 3 тыс., что отрицательно повлияло на пропускную способность городских дорог и создавало массу аварийных ситуаций.

В 2005–2006 гг. положение начало меняться в лучшую сторону, когда муниципалитет закупил более 500 автобусов и волевым порядком сократил больше чем наполовину количество «газелей» на городских маршрутах, выдержав мощный лоббистский нажим и протестные действия владельцев маршрутных такси. Это позволило снять напряженность в транспортном обслуживании населения и оздоровить обстановку на дорогах.

За 2004–2009 гг. количество автомобильного транспорта в Омске увеличилось на 23 %. В 2008 г. администрацией города для пассажирских перевозок приобретено 100 новых автобусов (50 марки «НефАЗ» и 50 – «ЛиАЗ»), соответствующих всем нормам безопасности европейского экологического стандарта «Евро-3», оснащенных лучшими силовыми агрегатами и создающих равные условия поездок для обычных пассажиров и пассажиров с ограниченными возможностями, в том числе инвалидов-колясочников. В новых автобусах низкий уровень пола в передней части, есть трап для перемещения инвалидной коляски, система кнлинга, при помощи которой автобус может наклоняться для обеспечения посадки. Кроме того, для слабослышащих пассажиров установлены информационные табло, на которых бегущей строкой проходит информация о наименовании ближайшего и следующего остановочных пунктов.

На начало 2009 г. город обслуживало шесть муниципальных пассажирских предприятий и немало частных транспортных компаний, предлагающих услуги по перевозке грузов и пассажиров. Функции по организации транспортного обслуживания населения выполняет департамент транспорта администрации Омска. В городе действует 154 автобусных маршрута (включая пригородные), общая протяженность которых – 3 072,2 км. На 34 маршрутах, определенных с учетом предложений Омского областного отделения Всероссийского общества инвалидов, по утвержденным графикам работают новые специализированные автобусы. Всего на линии выходит более тысячи автобусов. В 2009 г. 133 муниципальных автобуса были оснащены бортовыми абонентскими навигационно-связными терминалами. Перевозку пассажиров производят также



Маршрутные такси на конечной остановке «ДК им. Лобкова». Из фондов МИСО



Новые автобусы перед первым рейсом. Из фондов МИСО. В 2009 г. пассажирские предприятия Омска получили еще 41 автобус марок «НефАЗ» и «ЛиАЗ»



Остановка общественного транспорта «Главпочтамт». Из архива ООО «Издательский дом «ЛЕО»»



Один из вариантов проекта наземного пункта пересадки пассажиров на станции «Библиотека им. А. С. Пушкина», омского метрополитена. 2006. Из фондов МИСО

1 557 «газелей» по 104 маршрутам общей протяженностью 3 816,2 км.

Троллейбусы и трамваи осуществляют гораздо меньшие объемы перевозок, чем автобусы и маршрутные такси. В 1992 г. троллейбусные и трамвайные депо получили статус самостоятельных предприятий. В 1998 г. был открыт троллейбусный маршрут № 11 «Левобережье – Городок Водников – Левобережье». В 1999 г. было создано Омское муниципальное унитарное предприятие «Городской электротранспорт» (ОМУП «ГЭТ»), объединившее все трамвайные и троллейбусные депо, службу пути и энергохозяйство. Тогда же поступило 20 новых троллейбусов. В 2001 г. отменен маршрут № 1, в 2002 г. маршрут № 8 продлен до остановки «Поселок Ермак», повторяя отмененный маршрут № 1. В 2009 г. в городе действовало 10 троллейбусных маршрутов, их обслуживало 204 троллейбуса, из них 10 – низкопольных, полученных в 2009 г. Общая протяженность маршрутов – 154,5 км. К достоинствам троллейбуса как транспорта можно отнести его экологичность, что очень актуально.

К экологически безопасным видам городского транспорта относится и трамвай – наименее распространенный в Омске вид транспорта. В 1990-е гг. развитие трамвайного сообщения по большому счету прекращается. В 1996 г. был открыт трамвайный маршрут по Октябрьскому мосту. В 1997 г. закрылось движение по маршрутам № 3, 5, 12 и 16. Пути по улицам Гагарина, Интернациональной, части улиц Орджоникидзе и Гусарова были демонтированы. В том же году, правда, появился маршрут № 7 по вновь проложенной линии на ул. Октябрьской, существующий до сих пор. 1997 г. отмечен созданием Омского муниципального унитарного трамвайного предприятия путем объединения двух трамвайных депо и службы пути. В 1998 г. закрылось депо № 2, проведен демонтаж трамвайной линии по проспекту Мира и ул. Нефтезаводской, не стало маршрутов № 13 и 6. С 1991-го по 2008 г. городом было приобретено всего 11 трамваев. К концу 2008 г. ситу-

ация с трамвайным движением в городе сложилась следующая: трамвайные линии в историческом центре города отсутствуют, на пяти трамвайных маршрутах: № 2, 4, 7, 8, 9 – общей протяженностью 54 км работает 99 трамваев.

В 2008–2009 гг. специалисты Сибирской автомобильно-дорожной академии по заказу департамента транспорта провели исследование пассажиропотока на крупных остановках в центральной части Омска, на окраинах, а также и на конкретных маршрутах. Полученные результаты легли в основу новой маршрутной сети, максимально отвечающей потребностям омичей.

Несмотря на развитую транспортную сеть города, она не справляется во всем объеме с существующим пассажиропотоком, и в Омске строится метрополитен (генподрядчик – НПО «Мостовик»). В 2002 г. утверждено технико-экономическое обоснование строительства первого пускового участка первой линии Омского метрополитена протяженностью 6,9 км от станции «Библиотека им. А. С. Пушкина» до станции «Соборная». Длина платформ всех четырех станций ветки – «Библиотека им. А. С. Пушкина», «Заречная», «Кристалл», «Соборная» – рассчитана на прием пятивагонных составов. На всех станциях предусмотрено два подземных вестибюля, в основном примыкающих к пешеходным уличным переходам.

Согласно генеральной схеме развития метрополитена, предполагается три линии с пересадочным кольцом в центре города. К началу 2009 г. было завершено сооружение основных строительных конструкций и притоннельного перегона протяженностью 2 км (участок, соединяющий станции «Библиотека им. А. С. Пушкина» и «Заречная»); выполнен гидронамыв территории под строительство электродепо; закончены работы по шпунтовому ограждению монтажной камеры станций «Кристалл» и «Заречная»; ведется разработка котлована и сооружение конструкций станционного комплекса «Библиотека им. А. С. Пушкина»; сдан в эксплуатацию метромост с движением по нему автомобильного транспорта.