

УДК 658.13

О. Н. ЛАРИН, доктор технических наук, А. А. КАЖАЕВ, аспирант, Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск

ВОПРОСЫ КОНКУРЕНЦИИ НА МАРШРУТНЫХ СЕТЯХ ГОРОДОВ

Рассмотрены современные проблемы организации конкуренции на маршрутных сетях городского пассажирского транспорта в городах России. Приведены основные типовые модели конкуренции на маршрутных сетях, проанализированы виды конкуренции на маршрутах, определены этапы в развитии современной конкуренции на рынке пассажирских перевозок в городах России. По результатам исследований даны рекомендации по формированию условий для эффективной рыночной деятельности городских перевозчиков, обеспечивающих снижение конфликтных ситуаций при работе маршрутного транспорта.

В большинстве городов Российской Федерации актуальной является проблема обострения конкуренции на маршрутных сетях пассажирского транспорта, связанная с увеличением количества маршрутов и работающего на них пассажирского транспорта. Такая конкуренция стала причиной формирования конфликтных ситуаций на остановочных пунктах, для которых характерно образование очередей из ожидающих места на них для посадки-высадки пассажиров транспортных средств с различных маршрутов, когда их общее количество превышает возможности (пропускную способность) таких остановочных пунктов для их одновременного размещения.

На сегодняшний день различным аспектам конкуренции на рынке городских пассажирских перевозок посвящено достаточно много работ отечественных и зарубежных авторов, например, В. А. Гудкова, Л. Б. Миروتкина, И. В. Спирина, С. А. Ваксмана, М. Е. Корягина, О. С. Семеновой, В. Р. Вучека, Г. Г. Денисова, Д. В. Капско-го, Р. Фернандеса, Д. Б. Хесса и др.

Однако не многие работы уделяют достаточное внимание вопросам нерегулируемой конкуренции между перевозчиками на маршрутах и ее последствиям для эффективности работы этих перевозчиков, а также качества обслуживания населения в долгосрочной перспективе.

Развитие конкуренции на рынке внутримunicipальных пассажирских перевозок является одним из направлений обеспечения доступности социально значимых транспортных услуг для населения. Развитие конкурентного рынка конкурентоспособных транспортных услуг предполагает обеспечение приоритетного развития пассажирского транспорта общего пользования, располагающего современной производственно-технической базой и оптимальной структурой парка транспортных средств. Однако для этого перевозчик должен обладать достаточным объемом инвестиционных средств, что возможно только при условии получения стабильного дохода, величина которого зависит от наполнения подвижного состава. Высокая конкуренция на маршрутах объективно снижает наполняемость подвижного состава у всех перевозчиков, что, как следствие, вредит развитию пассажирского транспорта общего пользования в перспективе. В итоге подвижной состав не обновляется, меры по поддержанию его технического состояния на высоком уровне не принимаются, а безопасность дорожного движения снижается.

В работе [1] автором исследуются вопросы конкуренции предприятий пассажирского транспорта на

внутригородских маршрутах, а также возможные результаты монополизации и демонаполизации рынка общественного транспорта с точки зрения наиболее эффективного удовлетворения потребностей населения в перемещениях. С учетом положений из [1] можно выделить следующие основные (типовые) конкурентные модели на рынке городских пассажирских перевозок:

1) свободная конкуренция: допускается работа неограниченного количества операторов; операторы могут открывать различные по конфигурации (в том числе дублирующие) и количеству маршруты; стоимость проезда регулируется рынком (свободное ценообразование);

2) коммерческая монополия: на рынке действует один оператор (может быть муниципальным или частным предприятием); монопольный оператор самостоятельно определяет параметры маршрутной сети (конфигурацию маршрутов, вместимость и количество подвижного состава и др.); стоимость проезда определяет монопольный оператор;

3) муниципальное регулирование: состав и количество операторов определяется органами местного самоуправления, при этом не исключается формирование коммерческой монополии; параметры маршрутной сети (перечень маршрутов, тип и количество подвижного состава) формируются органами местного самоуправления; тарифы регулируются органами местного самоуправления.

Применительно к проблеме формирования конфликтных ситуаций на остановочных пунктах целесообразно рассматривать вопросы конкуренции не на рынке пассажирских перевозок муниципального образования в целом, а на отдельных маршрутах, обслуживаемых пассажирским транспортом. Можно выделить два вида конкуренции в секторе пассажирских перевозок на регулярных внутримunicipальных маршрутах:

- конкуренция на одном маршруте;
- конкуренция на различных маршрутах.

При конкуренции на одном маршруте несколько самостоятельных перевозчиков, которые, как правило, используют разнотипный подвижной состав (малой и большой вместимости), обслуживают один и тот же пассажиропоток, как следствие, доходная база от перевозок снижается, так как возможная выручка перераспределяется между всеми перевозчиками. Данный вид конкуренции вредит эффективности работы транспорта в долгосрочной перспективе и его не рекомендуется допускать на маршрутной сети.

Во втором случае при конкуренции между различными маршрутами можно рассматривать два варианта конкуренции:

- конкуренция альтернативных маршрутов;
- конкуренция дублирующих маршрутов.

При первом варианте конкуренции альтернативных маршрутов перевозчики формируют более выгодные для пользователей (населения) маршруты, движение по которым обеспечивает пассажирам дополнительные преимущества (более короткое расстояние поездки, меньшие затраты времени на передвижение, близость остановочного пункта с местом проживания или работы, отсутствие пересадок при движении и др.). Конкуренция между альтернативными маршрутами положительно отражается на обслуживании населения и стимулирует развитие рынка пассажирских перевозок.

Вторая разновидность конкуренции между маршрутами охватывает случаи создания дублирующих маршрутов, которые лишь номинально отличаются друг от друга, как правило, начальными или несколькими промежуточными остановочными пунктами, либо имеют незначительные отличия в схемах движения при совместной работе на большинстве смежных участков сети. Кроме отрицательного влияния на экономическое положение перевозчиков открытие дублирующих маршрутов также негативно влияет на безопасность работы пассажирского транспорта. Таким образом, конкуренция на дублирующих маршрутах аналогично конкуренции на маршруте вредит эффективности функционирования системы пассажирского транспорта в долгосрочной перспективе.

Анализируя процесс формирования рынка городских пассажирских перевозок можно обозначить следующие этапы его развития:

1) первый – начало рыночных отношений сопровождалось зарождением коммерческой монополии. С середины 90-х годов прошлого столетия, с момента начала рыночных преобразований в стране, происходит формирование коммерческого рынка, который в силу объективных причин в большинстве городов был представлен только одним коммерческим перевозчиком, которым являлись либо муниципальные унитарные предприятия, либо акционерные общества, образованные в ходе «глобальной» приватизации государственной собственности. Других самостоятельных коммерческих перевозчиков на рынке просто не было. На данном этапе все маршруты обслуживаются одним перевозчиком, то есть фактически отсутствует какое-либо проявление конкуренции с чьей либо стороны, перевозчик стремится к сокращению расходов за счет увеличения интервалов движения маршрутного транспорта, при этом существенно снижается качество перевозок пассажиров, подвижной состав не обновляется, постоянно работает в режиме перегрузки;

2) второй – появление на рынке пассажирских перевозок частных перевозчиков. Благодаря выпуску отечественным автопромом автобусов малой вместимости, доступных по цене для индивидуальных предпринимателей, последние начинают активно осваивать рынок городских пассажирских перевозок. Органы местного самоуправления поддерживают появление на данном рынке новых перевозчиков, так как рассчитывают на улучшение качества транспортного обслуживания насе-

ления и снижения по причине конкуренции стоимости проезда в общественном транспорте. Причем новые частные перевозчики начинали свою работу без предоставления льгот в оплате проезда для отдельных категорий граждан, как правило, на существующих маршрутах, на которых был устойчивый мощный пассажиропоток. Частный бизнес не интересовали социально значимые маршруты, на которых пассажиропоток был неустойчив, либо на которых осуществлялись перевозки в основном льготных пассажиров. Так как данные маршруты прежде обслуживались действующими «монополистами», то для вхождения на рынок новыми перевозчиками использовалась форма «конкуренции на одном маршруте».

Привлекательность рынка городских пассажирских перевозок привела к тому, что частный бизнес стал увеличивать свое присутствие на рынке, как по количеству обслуживаемых маршрутов, так и по количеству эксплуатируемого подвижного состава на них. Очень скоро для всех новых перевозчиков существующих «прибыльных» маршрутов стало не хватать, в итоге ими стали создаваться абсолютно новые маршруты. Наибольший эффект обеспечивало создание альтернативных маршрутов, которые предоставляли пассажирам более выгодные условия проезда, заключающиеся либо в более кратчайшем пути передвижения по улицам, по которым подвижной состав большой вместимости не ходил, либо маршруты, которые позволяли пассажирам ехать от начального до конечного пунктов назначения без пересадок. То есть происходит формирование конкуренции на альтернативных маршрутах. Большинство из новых альтернативных маршрутов оказались востребованными населением.

Желание частных перевозчиков развивать бизнес, как правило, стало ассоциироваться с созданием новых самых разнообразных по конфигурации и протяженности маршрутов. Большинство вновь создаваемых маршрутов, так или иначе, «заходили» на отдельные участки других маршрутов, то есть дублировали их. Стремительное и бесконтрольное увеличение количества маршрутов стало причиной системных проблем: обострение конкуренции между всеми перевозчиками, снижение скорости транспортных потоков, ухудшение безопасности дорожного движения на участках улиц и остановочных пунктах. Подобная ситуация стала невыгодной всем. Соответственно началось формирование нового этапа развития конкуренции на рынке городских пассажирских перевозок;

3) третий (современный) – на современном этапе наиболее распространенной конкурентной моделью в муниципальных образованиях области является «муниципальное управление». Стремление перевозчиков обеспечить стабильные правила ведения бизнеса и защиту от злоупотреблений со стороны конкурентов стали основными условиями постепенного формирования данной модели. Органы местного самоуправления закрепили за собой полномочия по формированию маршрутных сетей и их параметров, по определению правил допуска перевозчиков на рынок, как правило, на конкурсной основе. Результаты анализа текущей ситуации на рынке пассажирских перевозок в городах дают основания для предположения, что в ходе муниципального регулирования сохранится модель свободной, но регулируемой конку-

ренции, и не будет сформирована монополия конкуренция, хотя в некоторых муниципальных образованиях подобные тенденции прослеживаются.

За последние десять лет, начиная 2000-х годов (период активной рыночной деятельности в секторе пассажирских перевозок), в большинстве крупных муниципальных образований появилось значительное количество дублирующих маршрутов, в результате чего многие автодороги и остановочные пункты оказались перегруженными маршрутным транспортом. Частота движения маршрутного транспорта через остановочные пункты увеличилась более чем в 2 раза, при этом пропускная способность большинства остановочных пунктов практически не изменилась.

В связи с увеличением на улицах городов количества пассажирского автотранспорта для решения проблем, связанных с повышением эффективности его работы, увеличением скорости перевозок пассажиров в последнее время достаточно часто встречаются мнения о необходимости интенсивного развития объектов транспортной инфраструктуры – увеличение пропускной способности автомобильных дорог и остановочных пунктов.

Однако, на наш взгляд, не следует упрощать задачу, полагая, что только наличие «хороших» автодорог и «больших» остановочных пунктов позволит обеспечить высокий уровень транспортного обслуживания населения. По мнению американского ученого В. Вучека даже самые совершенные сети автомобильных дорог не способны кардинально улучшить условия транспортных передвижений населения в современных городах [2]. Наоборот, компенсировать недостаточный уровень развития объектов инфраструктуры маршрутной сети возможно путем оптимизации, координации и организации согласованной работы действующих маршрутных сетей муниципальных образований.

Получено 21.10.2011

O. N. Larin, A. A. Kazhaev. Issues of competition in networks of routes of cities.

This paper reviews current issues of organization of competition on the networks of routes of cities passenger transport in Russian cities. The basic standard models of competition in the network of routes, analyzes types of competition on the routes specified stages in the development of modern competition in passenger traffic in the cities of Russia. According to the research recommendations to create conditions for effective market of urban carriers, ensuring the reduction of conflicts in the work of routes transport.

На основании проведенного анализа состояния вопроса исследования были сделаны следующие рекомендации:

– при допуске на рынок пассажирских перевозок новых операторов не следует разрешать конкуренцию на одном маршруте разных перевозчиков, которые используют разнотипный подвижной состав и имеют разные обязанности по предоставлению льгот по оплате проезда пассажирами;

– при формировании провозных возможностей маршрутных сетей следует учитывать влияние социально-демографических факторов (автомобилизации, состояние экономики и пр.) на объемы пассажирских перевозок, чтобы не возникал переизбыток провозных возможностей маршрутных сетей, что негативно отражается на конкуренции и экономических результатах деятельности перевозчиков;

– следует проводить достоверную и обоснованную оценку целесообразности открытия новых маршрутов на предмет дублирования ими действующих маршрутов, обслуживаемых другими перевозчиками;

– при открытии новых маршрутов следует учитывать показатели пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры (в частности, остановочных пунктов) при определении максимально допустимых количества и вместимости подвижного состава, который должен будет работать на новых маршрутах.

Список литературы

1 **Корягин, М. Е.** Конкуренция потоков общественного транспорта / М. Е. Корягин // Автоматика и телемеханика. – 2008. – № 8. – С. 120–128.

2 **Вучек, В. Р.** Транспорт в городах удобных для жизни / В. Р. Вучек. – М. : Территория будущего, 2011. – 576 с.