

КОНКУРЕНЦИЯ НА РЫНКЕ ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ГОРОДАХ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

А.А. Кажасев (науч. рук. О.Н. Ларин)

*ФГБОУ ВПО «Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)» (ЮУрГУ),
Россия, 454080, г. Челябинск, пр. Ленина, 76,
кафедра «Эксплуатация автомобильного транспорта»*

Аннотация

Рассматриваются вопросы типологии моделей конкуренции на маршрутных сетях городов, формы реализации конкуренции на маршрутах, определены этапы в развитии современной конкуренции на рынке пассажирских перевозок в городах Челябинской области.

Актуальность

Для многих городов Челябинской области 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.

Развитие конкуренции на рынке городских пассажирских перевозок является одним из направлений обеспечения доступности социально значимых транспортных услуг для населения. Высокая конкуренция на маршрутах объективно снижает доходы 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. Для принятия научно обоснованных решений по созданию эффективных условий конкуренции на рынке городских пассажирских перевозок необходимо опираться на знания основных механизмов реализации конкурентной деятельности для различных типовых моделей конкуренции на маршрутных сетях пассажирского транспорта

Проблема и пути ее решения

С учетом методических положений из [1] можно выделить следующие типовые конкурентные модели на рынке городских пассажирских

перевозок:

1. коммерческая монополия: на рынке действует один частный оператор, который самостоятельно определяет условия работы маршрутного транспорта (вместимость и количество транспорта на маршрутах, стоимость проезда);

2. свободная конкуренция: допускается работа неограниченного количества операторов, которые могут открывать различные по конфигурации (в том числе дублирующие) маршруты стоимость проезда не регулируется;

3. муниципальное регулирование: органы местного самоуправления определяют параметры маршрутной сети (перечень маршрутов, тип и количество подвижного состава), которая может обслуживаться муниципальными и коммерческими перевозчиками, а также осуществляют регулирование стоимости проезда.

При работе на рынке только одного (в единственном лице) муниципального перевозчика в любой его организационно-правовой форме (муниципальное унитарное предприятие, муниципальное учреждение и др.) данную модель конкуренции следует отнести к коммерческой монополии.

Теоретический анализ и сравнение фактических данных о работе маршрутных сетей городов показывает, что для отечественной практики формирования рынка пассажирских перевозок наличие дублирующих маршрутов в городах является характерным для рынка свободной конкуренции. Коммерческая монополия, как правило, не допускает дублирующих маршрутов и конкуренции на маршруте, так как все доходы поступают одному перевозчику, поэтому нет смысла, другими словами, экономически нецелесообразно, эксплуатировать подвижной состав с низкой наполняемостью салона.

На момент начала формирования рыночных отношений в городах страны существовал только муниципальный транспорт, который не использовал дублирующих маршрутов, но единолично обслуживал все наиболее востребованные у населения маршруты. Поэтому наличие дублирующих маршрутов может рассматриваться в качестве признака свободной, но не упорядоченной конкуренции на маршрутной сети.

На современном этапе функционирования рынка городских пассажирских перевозок можно рассматривать следующие способы формирования конкурентных моделей на рынке транспортных с услуг:

- **прямая конкуренция на рынке** – данный способ используется при формировании свободной конкуренции на рынке, на котором может работать множество самостоятельных перевозчиков. Данный способ используется и при муниципальном регулировании;
- **конкуренция «за рынок»** – данный способ используется для фор-

мирования рынка конкурентной монополии, когда прямая конкуренция невозможна или носит деструктивный характер, «монополист» определяется по результатам проведения публичных конкурсов операторов, победитель которых один работает на рынке.

Применительно к проблеме формирования конфликтных ситуаций на остановочных пунктах целесообразно рассматривать вопросы конкуренции не на рынке пассажирских перевозок города в целом, а на отдельных маршрутах, обслуживаемых различными перевозчиками.

Выполненный анализ работы пассажирского транспорта на маршрутных сетях городов Челябинской области показывает, что можно выделить две формы реализации конкуренции в секторе пассажирских перевозок на регулярных городских 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), нацелены на обслуживание одного и того же пассажиропотока, как следствие, доходная база от перевозок снижается, так как возможная выручка перераспределяется между всеми перевозчиками. При работе транспорта на маршрутах возникают конфликты: взаимные обгоны, очереди на остановочных пунктах, из-за конфликтов качество перевозок снижается, интервалы движения не соблюдаются, движение становится нерегулярным, вместимость используется нерационально и т.п. 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 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. Конкуренция дублирующих маршрутов, аналогично конкуренции на маршруте, отрицательно влияет на экономическое положение перевозчиков, негативно отражается на безопасности работы пассажирского транспорта, качестве транспортного обслуживания населения и вредит эффективности функционирования системы городского пассажирского транспорта в долгосрочной перспективе. Поэтому при решении вопроса об открытии городских маршрутов следует тщательно изучать возможные последствия от конкуренции между маршрутами, и не допускать открытия дублирующих маршрутов.

Подробные характеристики типовых моделей и форм реализации конкуренции на рынке городских пассажирских перевозок приведены в работе [3].

Анализируя процесс формирования рынка городских пассажирских перевозок на примере городов Челябинской области можно обозначить следующую последовательность этапов его развития:

1. Первый этап – 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 региона был представлен только одним коммерческим перевозчиком – муниципальным унитарным предприятием или акционерным обществом, – образованными 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. В этих условиях перевозчик стремится к сокращению расходов за счет увеличения интервалов движения маршрутного транспорта, подвижной состав не обновляется, постоянно работает в режиме перегрузки, снижается качество перевозок пассажиров и т.п.

2. Второй этап – появление на рынке пассажирских перевозок «частных» перевозчиков. Благодаря выпуску отечественным автопромом автобусов малой вместимости (марки ГАЗЕЛЬ), 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 населения и снижения по причине конкуренции стоимости проезда в общественном транспорте.

Причем новые «частные» перевозчики начинали свою работу, как правило, на существующих маршрутах, на которых был устойчивый

мощный пассажиропоток, но без предоставления льгот в оплате проезда для отдельных категорий граждан. Частный бизнес не интересовали социально значимые маршруты, на которых пассажиропоток был неустойчив, либо на которых осуществлялись перевозки, в основном, льготных пассажиров. Так как прежние маршруты обслуживались действующими «монополистами», то при вхождении на рынок новые перевозчики использовали форму «конкуренции на одном маршруте».

Использование новыми перевозчиками автобусов малой вместимости обеспечивало им преимущество в скорости перевозки пассажиров по сравнению с прежними «муниципальными» перевозчиками, которые эксплуатировали «старый тихоходный» подвижной состав, как правило, большой вместимости. В этих условиях платежеспособное население стало отдавать предпочтение новым более быстрым транспортным средствам, а нагрузка по перевозке льготного населения осталась на «прежних монополистах». Таким образом, использование конкуренции на маршруте негативно отразилось на экономическом положении прежних монополистов, их доходы существенно снизились. Эта ситуация вызвала резкую реакцию со стороны прежних монополистов, которые стали влиять на муниципалитеты с тем, чтобы запретить конкуренцию на маршруте. Чтобы обойти данные препятствия частный бизнес начинает организовывать так называемые «дублирующие маршруты», которые лишь номинально отличаются от используемых прежним перевозчиком маршрутов. Отличия, как правило, заключаются в изменении трассы движения маршрута на одном из его участков, но чаще всего конечными пунктами – маршрут символически удлинялся или укорачивался.

Однако абсолютной поддержки прежние монополисты не получили, так как частный бизнес уже достаточно окреп. Например, в 2010 г. доля прежних монополистов в совокупном объеме провозных возможностей маршрутных сетей городов, рассчитанных с учетом общего количества маршрутов, подвижного состава, объемов и дальности пассажирских перевозок не превышала 50%. В этих условиях ликвидация частного бизнеса и возрождение монопольной конкуренции привело бы к кризису рынка пассажирских перевозок, чего население бы не «простило» властям. Поэтому администрации муниципальных образований стали вести сдерживающую политику по допуску частного бизнеса на рынок и отрабатывать различные модели его регулирования.

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. За последние десять лет на территории Челябинской области количество лицензиатов увеличилось почти в 7 раз, а количество лицензированного транспорта увели-

чилося почти в 2 раза. Для новых перевозчиков существующих «прибыльных» маршрутов не стало хватать, и они начинают создавать абсолютно новые маршруты. Наибольший эффект обеспечивало создание альтернативных маршрутов, которые предоставляли пассажирам более выгодные условия проезда. Например, маршруты с кратчайшим путем 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.

Таким образом, выход на рынок частных перевозчиков практически во всех муниципальных образованиях Челябинской области сопровождался через создание дублирующих маршрутов. Позднее начинают создаваться альтернативные маршруты.

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, «заходят» на отдельные участки других маршрутов и приводят к конфликтам. Стремительное и порой 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.

В некоторых городах к концу первого десятилетия текущего века администрации муниципальных образований пытались даже объявлять мораторий на создание новых маршрутов. Однако запрет фактически не действовал, так как перевозчики без каких-либо официальных разрешений самостоятельно открывали нужные им маршруты. Стоит заметить, что на тот период в стране отсутствовала четкая нормативно-правовая база, необходимая для жесткого регулирования администрациями муниципальных образований рынка городских пассажирских перевозок.

В итоге примерно к 2010 году в городах региона ни перевозчики, ни администрации городов не могли точно сказать, сколько маршрутов, какое количество и какого типа подвижной состав работает в городе. Подобная ситуация стала невыгодной всем. Соответственно началось формирование нового этапа развития конкуренции на рынке городских пассажирских перевозок.

3. Третий (современный) этап – на современном этапе наиболее распространенной конкурентной моделью в муниципальных образованиях Челябинской 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. Кроме того во многих субъектах РФ тарифы на пассажирские перевозки в муниципальных образованиях также регулируются властными органами. На данном этапе отмечается сокращение как количества лицензированных перевозчиков, работающих на внутримunicipальных маршрутах, так и зарегистрированного пассажирского транспорта.

На сегодняшний день на рынке городских пассажирских перевозок в регионе реализуется конкурентная модель «муниципального регулирования». Результаты анализа текущей ситуации на рынке пассажирских перевозок в городах Челябинской области дают основания для предположения, что в ходе муниципального регулирования сохранится модель свободной, но регулируемой конкуренции, и не будет сформирована монополия конкуренция, хотя в некоторых муниципальных образованиях подобные тенденции прослеживаются.

Первый этап формирования монополия конкуренции, как уже отмечалось выше, начался примерно с середины и закончился в конце 90-х годов прошлого столетия. Ориентировочно с 1999 г. формируется рынок свободной конкуренции. В этот период отмечается рост количества перевозчиков и используемого для перевозок подвижного состава.

Данная тенденция сохраняется примерно до 2006 г., с которого начинает формироваться новая модель рыночной конкуренции – муниципального регулирования. С 2006 г. происходит постепенное снижение участников рынка городских пассажирских перевозок. При этом следует обратить внимание, что согласно данным Управления автодортранспортнадзора в последние годы отмечается снижение количества автобусов, работающих на городских маршрутах, а по данным государственной статистики в этот же период происходит прирост общего количества автобусов в регионе. Данный факт может свидетельствовать о возможной работе перевозчиков без надлежащего оформления лицензионных документов.

В период активной рыночной деятельности в секторе пассажирских перевозок (начиная 2000-х годов) в большинстве городов Челябинской области 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.

Таким образом, появление дублирующих маршрутов на современном этапе развития городских пассажирских перевозок обусловлено несовершенством условий конкуренции между перевозчиками на данном рынке, а также несовершенством нормативной базы и механизмов регулирования и контроля за данной сферой деятельности со стороны муниципальных органов.

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.

Заключение

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 пе-

- ревозчиками;
- 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.

Библиографический список

1. Корягин М.Е. Конкуренция потоков общественного транспорта // Автоматика и телемеханика, 2008. № 8. С. 120–128.
2. Вучек В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни – М.: Территория будущего, 2011. 576 с.
3. Ларин О.Н. Вопросы конкуренции на маршрутных сетях городов / О.Н. Ларин, А.А. Кажаяев // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт, 2011. № 2 (22). С. 72 – 74.

УДК 656.1:159.9

ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ОСНОВЕ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМИ КОНФЛИКТАМИ¹

А.А. Осинцева (науч. рук. Н.А. Осинцев, Л.В. Лабунский)

*ФГБОУ ВПО «Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова» (МГТУ),
455000, г. Магнитогорск, пр. Ленина, д. 38,
кафедра «Промышленный транспорт», osintsev@logintra.ru*

Аннотация

В статье представлен анализ количества и причин возникновения дорожно-транспортных происшествий в России. Предложено рассматривать участников дорожного движения как единую систему, повышение безопасности которой осуществляется на основе управления дорожными конфликтами.

Актуальность работы

Рост интенсивности дорожного движения, увеличение численности транспортных средств на улично-дорожной сети городов приводит к повышению тесноты взаимодействия участников дорожного движения и возникновению дорожных конфликтов, следствием которых является возникновение дорожно-транспортных происшествий. Исследование факторов, являющихся причиной возникновения конфликтов, и разра-

¹ Работа выполнена при финансовой поддержке федеральной Программы 2011-219-002.304 направленной на коммерциализацию наукоемких разработок в области нанотехнологий и наноматериалов, новых материалов и энергоресурсосбережения