

В 2005 году Управление ФАС России по контролю и надзору на транспорте и в области связи проводило опрос предпринимателей, работающих на рынке городских пассажирских перевозок и самих пассажиров. Ниже представлены справки, подготовленные по результатам этой работы.

## **СПРАВКА**

### **по анкетированию перевозчиков городского и пригородного пассажирского транспорта**

Предварительный анализ анкетирования перевозчиков городского и пригородного пассажирского транспорта, проведенного центральным аппаратом и управлениями ФАС России показал, что на каждом маршруте или параллельных участках маршрутов конкурирует от 2 до 10 независимых перевозчиков, т.е. в среднем на каждой улице конкурируют 5 независимых перевозчиков.

Многие (в основном - частные) перевозчики считают, что конкуренция нужна. Частные перевозчики считают, что конкуренция нужна как фактор повышения качества услуг (сокращения интервалов движения) и сдерживания роста тарифов. Примерно половина муниципальных перевозчиков возражает против конкуренции на маршрутах, обслуживаемых муниципальным транспортом в том виде, как она происходит в настоящее время, т.е. в неравных условиях.

В большинстве городов (примерно две трети) введено местными органами власти регулирование тарифов для частных перевозчиков. 90% частных и муниципальных перевозчиков считает, что регулирование тарифов не является необходимым, ограничивает конкуренцию и противоречит Федеральному закону №122-ФЗ (О монетизации льгот). Остальные 10% перевозчиков считают, что следует устанавливать верхний предел тарифа, так как в ряде регионов (Удмуртия, Дагестан, Оренбург) перевозчики работают по заниженным тарифам относительно официально установленных.

В подавляющем большинстве городов существуют ограничения доступа перевозчиков на пассажирский маршрут и ограничения количества транспортных средств на пассажирском маршруте в виде конкурсов на право работы на маршруте, навязанных договоров, несогласований и неутверждений маршрутов. На пригородных и междугородных маршрутах ограничений меньше.

Большинство перевозчиков считает, что качество обслуживания населения при ограничении доступа маршрутным такси на городские маршруты не улучшится. Улучшится только при наличии конкуренции и приватизации государственного и муниципального пассажирского транспорта.

Частные перевозчики считают, что конкурсы должны проводиться только на муниципальный заказ на нерентабельные перевозки: удаленные маршруты, рейсы в позднее время, перевозки льготников, школьников и инвалидов. Предметом конкурса должны быть муниципальные заказы с дотациями, компенсирующими убытки данных перевозок, и что не нужны конкурсы на право доступа к работе на маршруте, предметом которых является ограничение количества перевозчиков и транспортных средств.

Подавляющее большинство перевозчиков считает, что муниципальная власть не имеет права считать своей собственностью "маршрут" с правом передачи в монопольное пользование (в аренду) какому-либо перевозчику. Однако, большая часть муниципальных перевозчиков считает, что нужны конкурсы, ограничивающие свободный доступ частных перевозчиков на муниципальные маршруты.

Частные перевозчики считают, что процедуры открытия новых маршрутов и пересогласования действующих, проведение конкурсов на право работы на маршруте и т.п. введены в целях вымогательства финансовых средств, передела и

монополизации рынка пассажирских перевозок в пользу аффилированных с органами власти перевозчиков (муниципального транспорта, транспортных организаций, возглавляемых родственниками или друзьями и т.п.). Необходим уведомительный характер входа и ухода с маршрутов с жесткими санкциями к нарушителям заявленных расписаний.

100% перевозчиков считают, что содержание остановочных павильонов, развязок, отстойников и другой транспортной инфраструктуры является обязанностью муниципалитета, а не перевозчика, хотя некоторые перевозчики согласны инвестировать в инфраструктуру. В то же время местная администрация при согласовании маршрутов иногда навязывает договоры на финансирование содержания дорог, остановочных павильонов, осветительных сооружений и другой транспортной инфраструктуры.

Почти все перевозчики сталкиваются с фактами предоставления необоснованных льгот отдельным перевозчикам, ущемлением интересов, неравными условиями конкуренции, причем в основном в пользу государственного и муниципального транспорта.

Монетизация льгот в большинстве регионов не осуществлена, ощутимых изменений нет, навязывание в этих районах перевозок льготников без компенсации продолжается. Сохранение единых социальных билетов ущемляет интересы частных перевозчиков. В тех районах, где монетизация прошла, перевозки и, соответственно, доходы перевозчиков снизились из-за недофинансирования льготников.

90% перевозчиков считают, что приватизация муниципальных предприятий необходима (но не в одни руки) и откроет путь для честной конкуренции перевозчиков. Средний уровень рентабельности частных перевозчиков 5%-50%, государственных - от минус 60% до плюс 5%, доля горюче-смазочных материалов в издержках составляет 35%-70%. У государственных и муниципальных перевозчиков затраты выше на 50%, чем у частных. При приватизации следует выделять ремонтные и сервисные подразделения для обеспечения обслуживания частных перевозчиков.

Большинство перевозчиков имеет лицензии, но считает, что можно обеспечить безопасность без лицензирования за счет улучшения работы ГИБДД и ужесточения экономических (штрафных) мер к нарушителям правил дорожного движения.

Больше половины перевозчиков считают, что организацию и контроль над пассажирскими перевозками целесообразно передать некоммерческим общественным ассоциациям и объединениям самих перевозчиков.

Населением востребованы минимальные интервалы движения при низком тарифе. Таким условиям отвечают маршрутные газели. Конкуренция и свободный доступ на маршруты расставят транспортные средства на свои места.

Две трети перевозчиков считают, что автовокзалы категорически нельзя допускать к перевозкам пассажиров, так как это приведет к вытеснению ими перевозчиков и монополизации особо рентабельных маршрутов и рейсов в часы пик.

В судебных и других конфликтных разбирательствах относительно неправомерности конкурсов на право работы на маршруте и других ограничений в доступе на маршруты, дискриминации и ущемлении интересов участвовал каждый десятый перевозчик. Суды решали, в два раза чаще в пользу перевозчиков, но "чайной ложкой" море произвола не вычерпаешь.

## **Предварительные результаты опроса пассажиров городского и междугороднего транспорта**

Предварительный анализ анкетного опроса пассажиров городского и

междугородного транспорта показал следующее.

Среди 11989 ответивших на анкету человек льготников оказалось 39%, а 61% не относятся к льготным категориям.

Наиболее востребованным видом транспорта является автобус - 50% респондентов ответили, что их основным средством передвижения является автобус, маршрутными такси пользуются 20% опрошенных, троллейбусом 17%, трамваем 4%, электричкой 3% и метрополитеном 3%, легковое такси могут себе позволить 2% респондентов, а водный транспорт используют 1% опрошенных. 87% опрошенных могут воспользоваться другими перевозчиками, причем из них 54% - более, чем двумя.

13% пассажиров не могут воспользоваться услугами другого перевозчика, причем из них 45% - по причине высоких потерь времени и неудачного расположения альтернативного маршрута, 26% - высокой стоимости проезда, 10% - низкого уровня комфорта, что свидетельствует о наличии конкуренции на большинстве маршрутов.

Наличие конкуренции подтверждает низкая оценка нехватки транспортных средств на маршруте - 22% опрошенных.

40% опрошенных считает, что нехватка транспортных средств (высокие интервалы движения и переполнение салонов) вызвана двумя равнозначными факторами: ограничением конкуренции и ограничением транспортных средств на маршруте. Причем проблема ограничения транспортных средств касается в основном муниципальных автотранспортных предприятий, где износ автопарка составляет свыше 60%, и автотранспортные предприятия вынуждены ограничивать количество автобусов на маршруте. 22% опрошенных считает главной причиной нехватки транспортных средств - "пробки" на дорогах.

Проблему "пробок" 65% пассажиров предлагают решать путем выделения крайнего правого ряда дороги для пассажирского транспорта, 35% - путем ограничения въезда личного транспорта в центральные части городов, а 31% предлагают ограничить въезд личного транспорта в центр города лишь в час-пик. 66% пассажиров считают, что необходимо расширять дороги, привокзальные площади для обеспечения всех желающих перевозчиков стоянками, остановочными павильонами, развязками, отстойниками и другой транспортной инфраструктурой, 34% - возражают и предпочитают использовать привокзальные площади под магазины, палатки, киоски и т.п.

58% опрошенных отдадут приоритет стоимости проезда, 14% - времени прибытия в пункт назначения, 14% - времени плюс комфортным условиям. Этим условиям наиболее удовлетворяют маршрутные такси в силу небольшой вместимости, позволяющие себе без убытков сокращать интервалы движения, обеспечивать всем пассажирам сидячие места в любое время, в том числе и в час-пик, а также выбор места посадки-высадки по требованию (ближе к месту отправления и назначения).

24% опрошенных считают, что причиной сложной процедуры открытия новых маршрутов является защита прав пассажиров, 20% - в заинтересованности администрации в переделе рынка и монополизации маршрутов в пользу аффилированных перевозчиков (муниципальных или возглавляемых родственниками).

47% опрошенных считают, что организацию и контроль над пассажирскими перевозками следует передать самим перевозчикам (объединениям и ассоциациям), 25% - против, остальные воздержались.

Мнения опрошенных о том, чтобы не допускать маршрутные такси работать на тех же маршрутах, что и муниципальный транспорт разделились поровну, видимо

пассажиры-льготники недовольны, что маршрутники отказываются их возить бесплатно и не хотят разбираться в том, что маршрутники не получают от органов местного самоуправления компенсации за убытки по перевозке льготных пассажиров.

Мнения разделились поровну также и о том, отправлять междугородние автобусы только с автовокзала или разрешить перевозчикам самим выбирать наиболее удобные места отправления.

78% ответили, что пользуются услугами легкового такси менее одного раза в месяц, но не против того, чтобы разрешить владельцам личных автомобилей официально за плату возить пассажиров. Подавляющее число опрошенных отметили, что обеспечить безопасность можно не столько лицензированием (44%), сколько ужесточением административных мер к нарушителям Правил дорожного движения (56%).

На вопрос, как снизить стоимость такси в аэропортах, 54% проголосовали за то, чтобы организовать на привокзальной площади не менее трех стоянок такси и 46% за то, чтобы обеспечить беспрепятственный доступ всем перевозчикам легкового такси.

49% ответивших высказались за установление единых тарифов для всех перевозчиков и времени суток, 51% доверяют перевозчикам устанавливать тарифы самостоятельно с учетом протяженности каждого маршрута и времени суток, остальные затруднились с выбором ответа.

67% ответивших поддерживает приватизацию государственного и муниципального транспорта (причем 49% при условии регулирования тарифов за проезд), 33% - нет, однако лишь половина (58%) ответивших считает, что приватизация муниципальных перевозчиков улучшит качество обслуживания пассажиров и приведет к сокращению интервалов движения, другая половина (42%) - что нет.

73% ответивших предпочитают денежную компенсацию, 27% - льготный проездной билет, что свидетельствует о поддержке монетизации подавляющим большинством населения и только четверть населения поднимают в прессе шумиху о массовом недовольстве законом о монетизации.

68% ответивших считают, что в случае повышения оплаты за проезд ничего не изменится, потому что нет возможности замены транспорта, из них 19% в состоянии платить больше, а 32% ответивших будут пользоваться более дешевым транспортом.

В ответ на вопрос, согласны ли Вы на отмену дорогостоящих контрольно-кассовых машин, если при этом стоимость проезда сократится на рубль, мнение большинства пассажиров (57%) склоняется к менее дорогостоящей и упрощенной процедуре. Против - 43% ответивших.

### **Проблемы, предложения и пожелание пассажиров**

Практически все респонденты высказались за то, чтобы вернуть льготы школьникам, студентам, пенсионерам и ветеранам, а также уменьшить стоимость проезда в автобусах и маршрутных такси. Много нареканий вызывает качество обслуживания пассажиров, слишком большие интервалы движения автобусов, в некоторых из них отсутствует обогрев в зимнее время, что недопустимо в северных широтах. Многие из опрошенных высказались за увеличение количества маршрутов, а также за то, чтобы льготы распространялись на маршрутные такси. Вызывает беспокойство у пассажиров - низкий уровень подготовки водителей, это особенно актуально для маршрутных газелей и легковых такси, а также отсутствие у частников медицинского освидетельствования перед выездом на маршрут.

## **Анкета пассажиров городского и междугородного транспорта**

Название населенного пункта (республика, край, область, город, село, поселок)

Анкетированию подверглись - 12089 человек

1. Каким видом транспорта Вы чаще всего пользуетесь?

1А - автобус - 6045 - 50%

1Б - микроавтобус (т.н. маршрутное такси) - 2418 - 20%

1В - троллейбус - 2058 - 17%

1Г - трамвай - 484 - 4%

1Д - электричка - 363 - 3%

1Е - метрополитен - 363 - 3%

1Ж - легковое такси - 242 - 2%

1К - другой (водный, канатный) - 121 - 1%

2. Можете ли Вы воспользоваться другими перевозчиками?

2А - нет - 1572 - 13%

2Б - могу еще одним - 3989 - 33%

2В - могу более, чем двумя другими - 6528 - 54%

3. Если "нет" - почему?

3А - увеличение стоимости проезда - 3143 - 26%

3Б - увеличение затрат времени - 5440 - 45%

3В - неудачно расположен маршрут - 2297 - 19%

3Г - ухудшится удобство передвижения - 1209 - 10%

4. Как на Ваш взгляд, достаточное ли количество транспортных единиц на данном маршруте?

4А - да - 7133 - 59%

4Б - нет - 2690 - 22%

4В - недостаточно комфортного транспорта (маршрутных такси) - 967 - 8%

4Г - затрудняюсь ответить - 1330 - 11%

5. Какова причина нехватки транспортных средств?

5А - пробки на дорогах из-за перегруженности дорог грузовым и личным транспортом - 2660 - 22%

5Б - ограниченное количество перевозчиков на данном маршруте - 4836 - 40%

5В - ограниченное количество транспортных средств у единственного перевозчика - 4594 - 38%

6. Что для Вас важнее при выборе транспорта?

6А - низкая стоимость проезда - 7012 - 58%

6Б - возможность быстро и с комфортом добраться до пункта назначения - 3385 - 28%

6В - время прибытия к пункту отправления (первый прибывший) - 1692 - 14%

7. Считаете ли Вы, что процедуры открытия новых маршрутов и пересогласования действующих, проведение конкурсов на право доступа на маршрут и т.п. введены местной администрацией в целях:

7А - защиты интересов и прав пассажиров - 2901 - 24%

7Б - передела и монополизации маршрутов в пользу аффилированных с органами власти перевозчиков (муниципального транспорта, транспортных организаций, возглавляемых родственниками или друзьями и т.п.) - 2418 - 20%

7В - затрудняюсь ответить - 6770 - 56%

8. Считаете ли Вы, что нужно запретить маршрутным такси работать на тех же маршрутах, что и муниципальный транспорт?

8А - да - 5924 - 49%

8Б - нет - 6165 - 51%

9. Целесообразно ли передать организацию и контроль над пассажирскими

саморегулируемыми перевозками ассоциациям и объединениям перевозчиков?

9А - да - 5682 - 47%

9Б - нет - 3022 - 25%

9В - затрудняюсь ответить - 3385 - 28%

10. Что предпочтительнее при выборе перевозчика в независимости от стоимости проезда?

10А - минимальные интервалы движения, обеспечиваемые маршрутными газелями - 8704 - 72%

10Б - увеличенные интервалы движения, обеспечиваемые крупногабаритными автобусами - 3385 - 28%

11. Часто ли Вы пользуетесь услугами легкового такси?

11А - менее одного раза в месяц - 9429 - 78%

11Б - более одного раза в месяц - 2297 - 19%

11В - более 8 раз в месяц - 363 - 3%

12. Целесообразно ли разрешить владельцам личных автомобилей официально за плату подвозить пассажиров?

12А - да - 4836 - 40%

12Б - да, но при условии наличия лицензии на пассажирские перевозки и регистрации в налоговом органе в качестве ПБОЮЛа. - 4594 - 38%

12В - нет. - 2660 - 22%

13. Можно ли обеспечить безопасность пассажиров не лицензией, а другими средствами, например, ужесточением административных мер к нарушителям Правил дорожного движения?

13А - да - 6770 - 56%

13Б - нет - 5319 - 44%

14. Как снизить стоимость такси в аэропортах, железнодорожных вокзалах?

14А - организовать на привокзальной площади не менее трех стоянок (полос движения) такси с обозначением на каждой тарифа провоза за 1 км, а также организовать при выходе стойки заказа такси разных перевозчиков - 6528 - 54%

14Б - обеспечить беспрепятственный доступ всем перевозчикам легковых такси и частных извозчиков к стоянкам посредством дежурного диспетчера ГАИ - 5561 - 46%

15. Нужно ли расширять дороги, привокзальные площади для обеспечения всех желающих перевозчиков стоянками, остановочными павильонами, развязками, отстойниками и другой транспортной инфраструктурой?

15А - да - 7979 - 66%

15Б - нет, лучше использовать привокзальные площади под магазины, палатки и т.п. - 4110 - 34%

16. Разрешать ли междугородным перевозчикам самим выбирать конечные места стоянок и промежуточных остановок?

16А - да, с учетом правил дорожного движения - 5803 - 48%

16Б - нет, обязывать их отправлять транспорт только с автовокзалов - 6286 - 52%

17. Считаете ли вы, что стоимость проезда должна

17А - устанавливаться каждым перевозчиком и зависеть от протяженности данного маршрута, времени суток и т.п. - 5924 - 49%

17Б - устанавливаться единой для всех перевозчиков и времени суток - 6165 - 51%

18. Приведет ли приватизация государственных и муниципальных перевозчиков к сокращению интервалов движения транспорта и улучшению их работы?

18А - да - 7012 - 58%

18Б - нет - 5074 - 42%

19. Поддерживаете ли Вы приватизацию городского и муниципального

транспорта?

19А - да - 2176 - 18%

19Б - да, только при условии регулирования местной администрацией стоимости проезда - 5924 - 49%

19В - нет - 3989 - 33%

20. Имеете ли Вы льготы на проезд?

20А - да, отношусь к категории 4715 - 39%

20Б - нет - 7373 - 61%

21. Если Вы являетесь льготником, то получаете ли Вы денежную компенсацию?

21А - получаю 50-300 руб. в месяц (3442 - 73%)

21Б - нет, получаю проездной билет за 125 рублей (1273 - 27%)

22. Считаете ли Вы, что пассажирскому транспорту следует выделить крайний правый ряд дороги (как за границей), чтобы решить проблемы безопасности пассажирских перевозок, пробок, сокращения потребления бензина и выбросов в атмосферу?

22А - да - 7858 - 65%

22Б - нет - 4231 - 35%

23. Необходимо ли ограничить въезд личных автомобилей в центр города?

23А - да - 4231 - 35%

23Б - нет - 4110 - 34%

23В - да, в час-пик - 3748 - 31%

24. Ваши действия в случае повышения оплаты за проезд

24А - ничего не изменится, потому, что я в состоянии платить больше - 2297 - 19%

24Б - ничего не изменится, потому, что у меня нет возможности замены - 5924 - 49%

24В - буду пользоваться более дешевым транспортом - 3868 - 32%

25. Согласны Вы на отмену дорогостоящих контрольно-кассовых машин, если при этом стоимость проезда сократится на рубль?

25А - да - 6891 - 57%

25Б - нет - 5198 - 43%