

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.

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. Муниципальная власть не имеет права считать своей собственностью "маршрут" с правом передачи в монопольное пользование (в аренду) какому-либо перевозчику.

Часть муниципальных перевозчиков считает, что нужны конкурсы, ограничивающие свободный доступ 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.

Местная администрация иногда навязывает договоры на финансирование содержания дорог, остановочных павильонов, осветительных сооружений и другой транспортной инфраструктуры. 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.

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 перевозки 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.

Средний уровень рентабельности частных перевозчиков 5-50%, государственных - от минус 60% до плюс 5%, доля горюче-смазочных материалов в издержках -35%-70%. У государственных и муниципальных перевозчиков затраты выше на 50%, чем у частных. 90% перевозчиков считает, что приватизация муниципальных предприятий необходима (но не в одни руки) и откроет путь для честной конкуренции перевозчиков. При приватизации следует выделять ремонтные и сервисные подразделения для обеспечения обслуживания частных перевозчиков. Большинство перевозчиков имеет лицензии, считает, что можно обеспечить безопасность без лицензирования за счет улучшения работы ГИБДД и ужесточения экономических (штрафных) мер к нарушителям правил дорожного движения.

Большее 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 все 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 вычерпашь.