**Взаимодействие администрации муниципального образования с частным сектором на примере городского пассажирского транспорта**

Курсовая работа

Выполнил студент 4 курса А. Е. Сыромятников

Государственный университет — Высшая школа экономики

Москва 2008

Все страницы данного текста оформлены в строгом соответствии с ГОСТ 7.84-2002 (Издания, обложки и переплёты) и 2.105-95 (Общие требования к текстовым документам). Иллюстрации и таблицы оформлены по ГОСТ 2.109. (Об оформлении графических данных и таблиц) и ГОСТ 2.316 (Правила нанесения на чертежах надписей, технических требований и таблиц).

Электронные источники обоих языков оформлены по Положению ВАК РФ 21/2-П от 12 марта 2005 года и ГОСТ 7.82 — 2001.

Англоязычные книжные источники в целях удобства поиска оформлены по европейскому формату, утверждённому в Vade-mecum Multimedia Publishing (см. http://publications.europa.eu).

Настоящей подписью удостоверяю, что данная письменная работа выполнена мной самостоятельно, вся литература, приложения и примечания из оригинального текста приводятся полностью.

Мне известно, что в случае обнаружении при проверке плагиата любого объема за работу выставляется нулевая оценка.

«2» июня 2008 г. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(собственноручная подпись)

**Введение**

Тема этой курсовой работы «Взаимодействие администрации муниципального образования с частным сектором на примере городского пассажирского транспорта» была выбрана, скажу честно, мной очень неосмотрительно, как оказалось в итоге. За несколько лет сложилось такое впечатление, что в крупных городах нашей страны с городским транспортном происходят большие изменения в лучшую сторону, что частный сектор работает успешно и хотя бы пристойно решает задачу транспортного обслуживания вместе с сектором государственным.

Почему такое впечатление сложилось? Объём публикаций (в основном в общественно-политических, а не в научных изданиях) настолько большой, что складывается ощущение большой работы, преобразований, выхода большого количества новых перевозчиков.

Собственно, хотелось найти несколько городов с успешными примерами этого взаимодействия и объёмно рассмотреть изменения, улучшения, ухудшения. Это основной замысел. Главное — пример построения системы транспортного обслуживания горожан по совершенно иному для нашей страны принципу: привлечению частного сектора к удовлетворению транспортной потребности.

Оказалось, что нет, не пристойно. Совсем. Всё настолько отрицает общепринятые модели и уроки, взятые из опыта многих стран, но при этом повторяет все те же ошибки, которые прошли за последние сто лет (причём мы их сами проходили до Великой октябрьской социалистической революции!), что за эти месяцы стало жутковато. Успокаивает одно: так живут уже двадцать лет, и ничего не случилось: все живы. Но по принципам «военного времени» всё время существовать нельзя: есть такое понятие, как качество городской среды, которое для горожан является определяющим фактором качества жизни. Особенно это важно в свете того, что в прошлом году все дружно отметили пятидесятипроцентный рубеж общемировой урбанизации. А в России он ввиду специфики городского расселения, планирования и строительства в советское время всегда рос и был очень высоким[[1]](#footnote-1) [30, C. 1].

Благодарности

Самым первым пунктом хочу выразить благодарность тем людям, без участия которых текст в этом виде не появился бы никогда. Алексею Юрьевичу Родионову из фонда «Институт экономики города» за примеры взаимодействий муниципального и частного секторов в разных городах-пионерах нашей страны; Антону Викторовичу Зедгезинову из Транспортной лаборатории Иркутского государственного технического университета за обстоятельные рассказы о транспортном обслуживании в крупных городах нашей страны, Владимиру Семёновичу Свириденкову, давнему транспортному любителю и сайтостроителю, за полезнейшие сведения о транспортных сообществах по городам России, и более всего — Михаилу Яковлевичу Блинкину и Александру Викторовичу Сарычеву, руководителям московского Научно-исследовательского института транспорта и дорожного хозяйства, за неоценимое личное влияние, которое поменяло мои взгляды на то, как должен выглядеть и работать городской общественный транспорт.

**Глава 1. Система транспортного обслуживания и её отраслевой рынок**

**1 Аспекты публикаций по теме**

Если совсем общо разделить темы городского общественного транспорта, то можно говорить о конкретных транспортных задачах конкретного города или о каких-то общих закономерностях построения системы. Наиболее частый первый вариант. Потому что система чрезвычайно антинормативна, в терминах теории организаций (то есть «общие» универсальные законы не действуют), и требует коррекции на конкретный город. Именно поэтому львиная доля публикаций связана именно с этой коррекцией, то есть это (1) анализ опыта другого города или (2) проекты и размышления по применению этого опыта. «Опыт» — это набор знаний о решении конкретной транспортной задачи конкретного города, которая существует в трёх пластах: (а) стратегической и (б, в) технико-технологической. Центральная проблема состоит в том, что они взаимно определяют друг друга в общих принципах и самых своих мелочах. Очень бы хотелось взять на себя наглость сослаться на самого себя: именно этот вопрос обсуждался в тексте прошлой курсовой работы.

1.1 Каким должен быть основной вопрос исследований?

Есть небольшая, но очень важная доля публикаций, которая касается не стратегии и техники на примере конкретных городов, а общих принципов взаимодействия заинтересованных сторон: перевозчиков, пассажиров и государства (любого уровня). Это экономический, институциональный и поведенческий аспект транспортной сферы, который, собственно, со спецификой именно транспортной связан по механизму «теоретический конструкт — один из множества примеров». Однако именно этот аспект в нашем случае важен в первую очередь.

Чуть ниже подробнее будет написано, что случилось с отраслью городского общественного транспорта на уровне страны. В целом, нам пришлось пережить переход от командной к рыночной экономике, а это значит, что нужно перестраивать модель целиком. В особенности для нас важна модель взаимодействия перевозчика и заказчика, которым от лица пассажиров выступает государство (положим, местная администрация). «Опыт других городов» (аргументы «у них там, на Западе»), который мы так все любим, сразу же и напрямую использовать нельзя, потому что он построен на другой общеэкономической модели, то есть на другом принципе перераспределения ресурсов, к которому мы только пришли. И наперво стоит разобраться именно с ним.

Короче говоря, центральный вопрос всей этой работы — кто такой частный перевозчик, какие цели он преследует, как с ним выстраивать отношения и — главнейшее — как строить систему транспортного обслуживания, используя частных перевозчиков.

1.2 Как было построено исследование и его главный вывод?

Изначально хотелось рассмотреть ситуацию нескольких крупных (людностью от 200 000 до 500 000 человек) русских городов (выбор в итоге пал на города: Вологда, Воронеж, Йошкар-Ола, Кострома, Томск, Чебоксары, Череповец, Ярославль), рассмотреть то, как действовали перевозчики и местная администрация, каких результатов добились. Выяснилось, что никаких действий, которые бы напоминали нечто осмысленное в построении системы транспортного обслуживания нет нигде. Все действия с напускной серьёзностью и имитацией активной деятельности направлены на создание не системы, а большого транспортного базара (того, на котором торгуют продуктами, который был единственным значением слова «рынок» до недавнего времени), где каждый перевозчик «снимает сливки» на выданном ему торговом месте. Самое интересное, что это преподносится как нечто революционное и уникальное. А местная администрация — это директор рынка, который пытается применить «западные системы менеджмента» к управлению базаром, на котором эти вещи работать не будут никогда. Понимание у лиц, принимающих решения (ЛПР, любимый термин теоретиков управления), того, что они имеют дело не с базаром, а с системой найти не удалось. Плюс к этому, результаты набивших оскомину «конкурсов» и «распределений» везде одинаковые: суды-пересуды, вечные опротестования городским прокурором, забастовки частных перевозчиков, настоящая война за пассажира и прочие прелести. Возможно, это моя неудача, а в России есть города, где такого нет и всё движется в правильном направлении. В транспортных сообществах как пример подсказана была только Пермь, но там всё существует на уровне измышлений — фактически те же «конкурсы» и «распределения». А самое главное — социального заказа на «правильный» городской общественный транспорт, то есть на систему, нет, а предпосылок к его появлению не предвидится. Это краткий вывод из всего текста. Причём вывод этот не является сюрпризом в транспортном сообществе (!), неопытный глаз поражает только бессмысленность и бедственное положение почти всего и вся.

1.3 Как рассматривают проблему сейчас?

В процессе исследования удивило то, что никто не копал «с самых глубин». То есть вообще не удалось найти ни одной работы, ни одной статьи, которая бы касалась вышеупомянутого центрального вопроса. Возможно, это мой просчёт — плохо искал. Но посоветовавшись с людьми, которые следят за подобными публикациями, пришёл к выводу, что это действительно так. Никто то ли не задумывается, то ли не хочет задумываться о том, что такое частный сектор для отрасли городского общественного транспорта. В лучше случае рассуждения базируются на позитивной (то есть эмпирической) экономике, нормативно-экономического обоснования вообще найти не удалось. Такая вещь, как теория отраслевых рынков существует отдельно от конкретных действий в отрасли. Обычно же всё обоснование идёт из детского «Ну надо же частный сектор регулировать!»

Поэтому все публикации, если они не техничны, либо описывающие, либо «спасающие». То есть все кидаются «решить проблему Ярославля (Тюмени, Томска, Чебоксар, Бора, Новосибирска и так далее)». Понятно, почему. Городской общественный транспорт объективно дохнет как система, есть стремление «сделать лучше».

В общем, все эти люди движимы одним мотивом. Они каждый день либо пользуются этим несчастным городским транспортом, либо им постоянно об этом напоминает местная пресса, подчинённые, личный помощник или грозное «начальство» из райцентра или чего хуже — столицы субъекта федерации. Мотив этот простой и описывается знаменитой фразой Михаила Михайловича Жванецкого: «Так жить нельзя!»

То есть «актуальность темы» раскрывается через вопрос: «Какое настроение и какое понимание в обществе?» Если кратко говорить о выводах всего этого текста, то получится следующее. Измениться очень хотим, но трепыхаемся не в той модели, не разобравшись, с чем имеем дело, а потому отрицательные следствия воспринимаем с недоумением и всё равно пытаемся перезапустить процесс. Неясно только, какое количество итераций ещё будет сделано и когда отношение изменится.

1.4 Вопрос импорта опыта и «особого пути»

Почему мы об этом так подробно говорим? Наверное, я беру на себя слишком много, но этим текстом хотелось бы заполнить ту лакуну, о которой сказано выше: о глубинных понятиях, о том, что такое частный перевозчик и что с ним делать в рамках построения системы, а не «регулирования». Можно, конечно, кинуться и разобрать ситуацию, скажем, Ярославля, Тюмени и так далее. Попытка этого была сделана, но (и это совершенно не удивило) ситуация во всех городах настолько похожа, что можно говорить об общенациональном непонимании задачи и проблемы. Какой смысл рассуждать о транспортном обслуживании, если нет понимания того, как работает то средство, которым ты будешь это обслуживание налаживать.

Интересно, что за тридцать прошлых лет города развитых стран методом проб и ошибок прошли весь этот путь, поняли принцип функционирования моделей и выбрали подходящую. Этот опыт может помочь нам. Главное, что хочется сказать сразу. Первое. Он может нам помочь, потому что помог уже большому количеству городов и поможет в перспективе. Второе. «Особого пути» нет. Придётся воспользоваться общим, потому что он возник на волне тех же, абсолютно тех же проблем, что и у нас. Третье. В ближайшее время, с нашим институциональным устройством, опыт этот нам не поможет, потому что мы о нём в массе на знаем, и основное, не хотим знакомиться. Какими бы абстрактно-философскими эти мысли ни были, они действительно объясняют состояние с городским общественным транспортом по всей нашей стране. Короче говоря, плохо всё и просвета на самом деле не видно (!) — везде в России для подкованного в транспортном плане человека сквозит безнадёжность, не содержания, так формы, то есть того, как именно, может быть и правильные, идеи реализуются.

К сожалению, это не тот пассаж, который можно оформить красивой и точной ссылкой на чьи-то работы. Обсуждение этого вопроса на транспортных форумах и с некоторыми международном признанными отечественными теоретиками транспорта, а также собственное почти шестилетнее изучение транспортного опыта Европы (а последнее время и сравнительно обеспеченных развивающихся стран в Южной Америке, например) и целенаправленное рассмотрение тех же вопросов в крупных городах нашей страдающей страны показывает, что в России почти никто об этом опыте не догадывается. За эти несколько месяцев по-настоящему достойного примера так найдено не было. Наверное, в этом есть и моя личная неудача, и неудача этого исследовании, но ничего противоречащего этому выводу я, к сожалению, не услышал.

1.5 Что происходит с точки зрения транспортного сообщества?

Самое горькое для транспортного исследователя то, что на данный момент при бедственном положении отрасли, интереса к теме почти нет. Это вызвано иллюзией того, что с помощью частных перевозчиков в их нынешнем виде мы двигаемся в правильном направлении. Кажется, что всё хорошо. Почему это иллюзия в нынешнем своём виде, как раз и посвящён этот текст.

Исследования в сфере городского общественного транспорта почти не финансируются, больших научных организаций, которые бы действительно занимались исследованиями и рекомендациями, публично найти не удалось. А это значит, что их нет в следствиях, ибо транспорт — вопрос социального заказа, который обсуждается на открытой площадке. Существую «какие-то» организации, которые привлекают для «обоснований» тех или иных прожектов, но они также совершенно непубличны.

Примечательно здесь то, что это не является сюрпризом для транспортного сообщества: эти мысли озвучивают все. Когда само это сообщество функционирует в виде почтовых рассылок, сообществ в Живом журнале, пары крупных форумов, домашних страниц исследователей и нерегулярных «конференций»-междусобойчиков, которые больше напоминают встречи-поинтовки времён сети ФИДО середины 90-х.

Некогда большие транспортные институты теперь существуют не потому что они что-то делают, а потому что остались «при ком-то», при большом министерстве, которое не может их закрыть, потому что им формально нужные некие «научные обоснования» под что-то, что они делают. И это не голословное утверждение. Попытка найти какие-то новые серьёзные работа провалится тут же.

На что обращают внимание в публикациях? Их можно разделить на англоязычные и русскоязычные, а также на «общественные» (публикации в СМИ), научные (безотносительно конкретного города, часто технические и технико-стратегические тексты) и прикладные (связанные с конкретной транспортной задачей конкретного города или универсальной задачей). Как мы уже сказали, русских необщественных публикаций почти нет в принципе: тема непопулярна и не финансируется. И это при том, что количество публикаций общественных очень большое. Однако оно концентрируется вокруг нескольких частных тем: тарифов, транспортных происшествий, последующих «грозных обещаний властей разобраться» и прожектёрства этих же властей (построить дорогу по крышам или закупить летающие автобусы).

Если же посмотреть англоязычные публикации, то это сложное транспортное моделирование, от которого мы не отставали в советское время, а в некоторых областях (например, планирования труда или создания графиков движений) превосходили и были примером. Сейчас же мы очень уступаем по всем фронтам: от вопросов изучения взаимодействий заинтересованных сторон (stakeholders) в построении транспортных систем (наша главная и насущная тема) до такого «высшего пилотажа», как транспортные концепции «новой городской среды», развитие видов транспорта с другим типом тяги (non-motorised transport). Внимание концентрируется уже на таких вещах, как “livability” и “value of time”, то есть на зависимости качества городской среды от городского общественного транспорта и ценности времени перемещений. Более того — центральный вопрос для городов теперь состоит в уменьшении уровней автомобилизации через улучшение услуг общественного транспорта, то есть увеличения спроса на него со стороны автомобилистов. И общественные дебаты «у них» ведутся уже именно на эту тему. Потому что вопрос правильной модели они уже проанализировали, опробовали на себе и приняли решение.

А самое главное, что аспект в России сдвинут на вопрос денег (тарифы, нормы прибыли частных перевозчиков, стоимость проектов, откаты), а «у них» — на вопрос системы (цена времени, гарантированность перемещений, время поездки, комфорт). Самое пугающее, что «ими» совершенно неожиданно стали страны, которые мы до этого считали развивающимися сиречь отсталыми: много городов Южной Америки, Азии, частично Африки. Совершенно не хочется рано или поздно себя обнаружить где-то в хвосте мировой мысли, но никаких предпосылок к тому, чтобы ситуация сдвинулась в лучшую сторону найти не удаётся.

Какие-то рекомендации по тому, как действовать на самом деле городам в стране не нужны. Отчасти потому, что мэр крупного города совершенно в них не заинтересован: главное, чтоб как-то ездило и ладно. Бельмо в глазу — льготники, аварии и подыхающее местное автотранспортное предприятие, то есть то, что является объектом внимания злорадствующих газетчиков. Спихнул на федеральный уровень, закрутил через УГИБДД по области гайки, «выбил» средств на ПАТП — и ездит себе до следующего кризиса. А строить систему по-новому, улучшать качество городской среды — это такие издержки, что их ничем не покроешь, это означает перестроение всего, что есть в сфере транспорта во взятом городе. А жители, пассажиры, к городскому общественному транспорту относятся как к временному недоразумению, от которого можно будет избавиться с покупкой долгожданного автомобиля. Поэтому социального заказа на реформирование с таким отношением быть не может в принципе. Об этом подробнее будет сказано ниже.

Если бы эти рекомендации были нужны, то транспортное сообщество моментально бы это почувствовало. Короче говоря, в России транспортному исследователю можно заняться тремя вещами: (1) изучением зарубежного опыта, (2) фантазиями на тему взятого русского города и (3) абстрактным (то есть не прикладным в свете отдельного города) моделированием.

Тогда возникает вопрос, есть ли смысл и в этом тексте в том числе? Я придерживаюсь того мнения, что всё наладится, может быть, даже при нашей жизни. Вернер Гейзенберг в «Поздравительных словах к юбилею общества Макса Планка» пишет: «Усердие и добросовестный труд по сути своей всегда оправданы» [19,С. 7]. Некоторые к этому относятся ещё проще. В предисловии к своей Философии права Георг Гегель пишет: «Все действительное разумно и все разумное действительно».

**2 Система транспортного обслуживания**

Итак, далее нас будет интересовать то, что происходило в России после перехода от командной к рыночной экономике, какое частный сектор имеет отношение к городскому пассажирскому транспорту и как его можно использовать для решения задачи транспортного обслуживания. Какая ситуация сложилось в русских крупных городах, что с ней пытаются делать, и что с ней надо делать?

Но сначала нужно сделать одно важное замечание. О том, что такое транспортная система города и как она работает. Без этого понятия невозможно рассуждать далее. Этому вопросу все книги по транспорту, которые не имеют в своём названии “Applied transport economics”, посвящают первые страницы.

2.1 Определения и принципы Паскаля

Городская транспортная система есть нечто, что позволяет постоянно (независимо от времени) и монотонно (на заданном примерно одинаковом уровне независимо от изменений среды) удовлетворять транспортные потребности. Горожанам необходимо перемещаться из точки в точку, потому что пространственно экономика наших крупных городов устроена так, что места потребления, приложения труда и проживания разнесены в пространстве. Иначе экономической деятельности не будет. Такие перемещения измеряются транспортной подвижностью.

Без системы эту систему обеспечить не может по причине. всего одного эффекта, который был описан выдающимся советским учёным Абрамом Хаимовичем Зильберталем, который теперь носит его имя. [64, С. 20]. Транспортная подвижность в городах критически возрастает (параметр завязан на численность населения и способы расселения по территории), так же, как и возрастает средняя дальность поездки. Причём капитал, необходимый для производства услуг по перемещению, которые призваны удовлетворить спрос в виде транспортной необходимости, функционально неаддитивен. То есть городское пространство с населением два миллиона человек требует в четыре раза больше единиц подвижного состава, чем суммарно требует десять городов по 200 000 человек [23, С. 15].

Какой должна быть городская транспортная система? Она должна быть именно системой. Это очень простое условие не выполняется очень часто, что кажется абсурдным. Что это значит? За 350 лет ничего не изменилось. В 1661 году выдающийся французский мыслитель Блез Паскаль написал письмо в Парижскую мэрию, в котором предложил для города то, что мы теперь называем “les carrosses aux 5 sols”, то есть «кареты за пять су» [45, C. 2]. В Париже должны появиться (1) общедоступные кареты, с фиксированным (2) единым тарифом 5 су, (3) регулярно перемещающиеся по (4) заранее указанному маршруту. Эти четыре (!) характеристики определили систему навсегда. И Паскаль поэтому считается «создателем» городской транспортной системы.

За три с лишним века определение немного трансформировалось, но в нём осталось четыре условия Паскаля, которые как раз и создают систему. Городской транспорт должен работать и позволять добраться из одной точки города в другую, быть безопасным, быть комфортным во всех смыслах (красивым, удобным в поездке и ожидании, с нормальным попутным обслуживанием, понятным в своей маршрутной сети), время в поездке и время ожидания и пересадок должно быть соразмерно небольшим и предсказуемым (то есть планируемым) заранее.

Если четыре условия нарушаются, то система разрушается и непрерывное и планируемое для пассажира транспортное обслуживание становится невозможным. Дополнительные условия (эстетика, эргономика, информация) влияют на качество самой системы, а значит и на качество городской среды. Первые же четыре определяют вообще присутствует ли компонент системы транспортного обслуживания в этой среде или нет. То есть нерегулярное обслуживание, скажем, золотыми автобусами на качество городской среды положительно влиять не будет.

2.2 Частный сектор и теории экономики

Почему так остро стоит вопрос о частных перевозчиках, то есть «частном секторе» в «отраслевых рынках» транспорта? Важно понять, кто они такие, какое место занимают на рынке, зачем нужны, а только потом пытаться на этот «отраслевой рынок» влиять.

С развалом Советского Союза, а значит, и ликвидацией командной экономики городской транспорт стал никому не нужен и начал постепенно дохнуть. Потому что система, заточенная на централизованное, то есть федеральное в новых реалиях, финансирование, обслуживание, обсуждение, планирование, — короче, в целом «централизованное» отношение к городскому транспорту, которое сложилось за время командной экономики, не может существовать без участия этих федеральных органов. Говоря транспортным языком, были вагоны с моделью автосцепки СА-3, а новый заводской локомотив пришёл со сцепкой СА-4. Поезд просто не поедет, «переходников» не бывает. Локомотив сменить нельзя, вагоны — глупо, более уместно менять один агрегат — сцепку.

Стране за почти двадцать лет необходимо было пережить главный кризис переходных экономик: кризис смены всех методов управления, то есть способов влияния на какие-то объекты. В нашем случае объект — это городская транспортная система, то есть нечто, что (повторимся) позволяет постоянно (независимо от времени) и монотонно (на примерно одном уровне независимо от изменений среды) удовлетворять транспортные потребности.

В терминах теории управления, какие у нас есть взаимодействующие субъекты и объекты? Местная администрация — это управляющий субъект, городская транспортная система — управляемый объект, а перевозчики (не обязательно только лишь частные) — нечто среднее между ними, этакий передаточный механизм, как бы его назвали в теории управления субъект среднего уровня (то есть управляемый-управляющий субъект-объект в зависимости от рассматриваемых входов-выходов системы). Местная администрация влияет на городскую транспортную систему не напрямую, а через субъекты среднего уровня, которые для администрации являются управляемыми объектами.

В теории агентских отношений местная администрация как заказчик будет принципалом, а перевозчики — агентами принципала [59; С. 206]. Эти конструкты имеют очень важную особенность в своём определении. Принципал обращается к агенту, потому что издержки последнего меньше из-за конкурентного преимущества, которые бы существовало у него над принципалом, если бы последний стал агентом. Обывательски это звучит так: для перевозчика — перевозка это профильная производственная деятельность. Это влечёт за собой весь набор классических соответствующих институциональных следствий, о которых речь пойдёт ниже в описании существующей ситуации [см. 59].

В теории экономики общественного сектора важен следующий аспект. Спрос на городское транспортное обслуживание предъявляют платёжеспособные экономические агенты — горожане, то есть городские домохозяйства, то есть для нас — пассажиры. Местная администрация — это в терминах трёхсекторной закрытой (то есть без международной торговли) экономики — экономический агент «государство», которая вмешивается в рыночное равновесие с тем, чтобы компенсировать провалы рынка. Рынок функционирует в рамках демократического института, то есть агент «государство» есть выразитель интересов городских домохозяйств (так как он формируется выборно этими домохозяйствами) и именно в этом свете он регулирует рынок.

2.3 Классическая экономическая теория

В классической экономической теории, что может из себя представлять транспортное обслуживание? Рынок — это общественный механизм распределения услуги (или товара, но это два термина теории производства, иначе, в терминах теории пользы, — благ) посредством добровольного обмена [58, С. 24].

Пассажир, то есть местное (городское) домохозяйство является покупателем блага, потому что оно меняет деньги на благо. Главное, что оно приобретает легальный статус покупателя, то есть становится субъектом правовых отношений, которые формируются с точки зрения экономики в рамках не экономической теории, а теории общественного выбора. То же самое происходит и с продавцом, перевозчиком, который является фирмой. Это два субъекта рынка, которые формируют спрос и предложение на благо.

А вот определение торгуемого на этом «отраслевом рынке» блага не такое простое. Что это на самом деле? Перемещение по отрезку из точки А в точку Б? И да, и нет, потому что оно связано ещё с большим количеством характеристик. И сложность состоит в том, что при вычитании этих характеристик мы будет переходить на другие, действительно существующие на той же географии рынки.

2.4 Раскрытие принципов Паскаля в экономической теории

Разложим формирование рынка на этапы и свяжем их с принципами системы Паскаля. Какова была начальная (до Паскаля и 1651 года) ситуация? Существует большое количество карет с извозчиками, которые имели право перемещать пассажира лишь определённого социального класса.

Государство вмешалось и поменяло торгуемость блага. Установило, что благо свободно торгуется между всеми домохозяйствами, то есть сделало благо исключаемым лишь по цене. Это удовлетворение первого условия Паскаля, условия общедоступности.

Далее государство вмешалось и поменяло характеристики торгуемого блага. Теперь речь идёт о том же, но с обременениями в виде маршрута и регулярности. То есть удовлетворили третье и четвёртое условия Паскаля, условия заданного и заранее известного устойчивого в обслуживании маршрута.

Все эти изменения в рамках экономической теории есть экзогенные параметры функций спроса и предложения (их поэтому называет определителями, детерминантами). И на графиках это иллюстрируется сдвигами кривых, а значит это не вопрос моделирования методами именно экономической теории. Следующий же шаг коснулся эндогенного параметра: цены торгуемого блага. Государство вмешалось и начало влиять (регулировать) на цену торгуемого блага, то есть установило тариф. Это удовлетворение второго условия Паскаля, условия единого и известного тарифа. Со временем здесь возникают дифференцированные тарифные планы: проездные (то есть скидки по количеству), зонность и так далее.

Оправданы ли все эти подробные рассуждения? Да, потому что они иллюстрируют важнейший переход от хаотичного «рынка» перевозок к «системе» транспортного обслуживания, который мы хоть и осознали за последние пять лет, но сделали это всё равно не до конца. Что имеется в виду?

2.5 Особенность «отраслевого» характера рынка

В процессе изучения механизмов принятия решений стало понятно, что ни на чём, кроме тарифа и готового расписания, ЛПР в местной администрации, не концентрируются, как уже было сказано ранее много раз. Речь идёт о допущении перевозчика на «обременённый» (расписанием) рынок одного маршрута с соблюдением установленной цены. Реальный же спрос на торгуемое благо не измеряется и коррекций не происходит.

Более того, по непонятной причине всё ещё часто слышны аргументы в пользу свободного «отраслевого рынка». В самом начале пункты было написано, что мы ликвидировали командную экономику (централизованного планирования). К какой мы перешли? По непонятной причине в обществе её начали называть экономикой свободного рынка, хотя ещё в 1913 году, когда русскому капитализму было чуть более полвека, русский экономист Пётр Бернгардович Струве говорил об «имманентном дуализме» как «невидимой руки рынка», то есть рыночных сил спроса и предложения, так и «видимой руки рынка», то есть вмешательства государства в интересах его граждан [29, С. 60]. Экономики развитых стран (то что в ООН называется more developed countries в противовес less developed countries) существует по модели смешанных экономик. «Отраслевой рынок» городского общественного транспорта по своей природе из тех рынков смешанной экономики, который требует максимального вмешательства государства. Как мы уже говорили, вмешательства в несколько вещей: в характеристики торгуемого блага, в цену (тариф) и обязательно в объём предложения, причём объём этот неоднороден (это будет описано ниже в размышлениях о том, что есть система транспортного обслуживания и поэтому я против «простого» термина «перевозки», которые предполагают лишь объём транспортной работы) и при этом параметром, для всех этих вмешательств должна быть структура и объём спроса на это обслуживание.

Итак, это было описание «рынка» в терминах классической экономической теории. Раз уж речь о нём идёт, то следует пояснять термины. И именно с этой точки зрения самой важной особенностью этого «отраслевого рынка» транспортного обслуживания будет следующая. Складывается такая нечастая ситуация, когда государство влияет не столько на цену, сколько на само торгуемое благо (то есть на структуру предложения, что не отображается в терминах экономической теории и функций предложения и спроса). Это точка зрения уже другой теории экономики, теории отраслевых рынков, которая как раз и рассматривает дифференциацию блага и концентрацию продавцов и покупателей (теперь, объяснив термин, можем снять кавычки) [см. 56].

В предыдущем абзаце выше было написано, что отраслевой рынок городского общественного транспорта требует чуть ли не максимального вмешательства государства. Особенность его также в том, что он не подчиняется и обычным законам теории отраслевых рынков, которая призвана описывать процессы регулирования. Причины этого даны полужирным шрифтом в конце предыдущего абзаца. Короче говоря, этот отраслевой рынок, наверное, является самым особенным из всех отраслевых рынков и подчиняется своим отдельным законам. Скорее всего, это связано с тем, что он связан с новой концепцией качества городской среды, а взгляды на то, как он должен функционировать за сто пятьдесят лет его распространённого существования сформировались только сейчас.

Странно, что эти особенные законы выводятся из всего лишь одного принципа Паскаля. Поэтому далее мы уже рассмотрим не то, что выводится из него, а что происходило с этим отраслевым рынком в городах нашей страны с переходом к новой экономической модели, то есть к тому, как этот рынок создавался и что с ним происходило.

Почему так много внимания было уделено предыдущим вопросам? Потому что опыт городов нашей страны показывает, что этих простых вещей так никто из тех, кому предстоит принимать решения, к сожалению, и не понял

**3 Формирование отраслевого рынка в новой России**

В предыдущем разделе мы говорили о том, что нам пришлось отказаться от модели командной экономики. Как формировался наш отраслевой рынок? Ответ на этот вопрос позволит понять нам, что с ним происходит сейчас и что может происходить впоследствии.

В рамках этого перехода нас волнуют именно методы управления, то есть влияния на транспортную систему или то, что от неё осталось. Ведь переход от одной модели к другой, как уже говорилось, это переход от одной системы влияния на объект, это изменение механизмов перераспределения ресурсов в самом широко понимании этого процесса.

3.1 Причины перехода

Главная особенность командной экономики состоит в том, что государство занималось всем. В экономиках смешанных оно берёт на себя самые капиталоёмкие отрасли, то есть создаёт инфраструктуру, создаёт условия или в крайнем случае производит общественные блага (в чистом виде неисключаемые и неконкурентные, а значит непроизводимые рынком) мериторные блага (merit goods), то есть те блага, водном из своих определений, которые недопроизводятся рынком [55]. Как правило именно перевозочную деятельность оно отдаёт частным подрядчикам-перевозчикам. Причина этого хорошо иллюстрируется терминами теории агентских отношений принципала-агента. Сторонники концепции «малого государства» (о нём речь пойдёт ниже) вообще по аналогии с философским принципом бритвы Оккама требует отдать частному сектору всё, «с чем он может справиться с меньшими издержками» [34]. Вопрос того, действительно ли с меньшими издержками справляется частный сектор с удовлетворением спроса на городское транспортное обслуживание, мы обсудим ниже, главное, как мы уже сказали, — это должно делаться не в рамках «рынка», а системы.

В командной экономике государство как экономический агент занималось и инфраструктурой, и планированием, и самой перевозочной деятельностью. Это было выражено в поистине всеобъемлющем функционале Министерства автомобильного транспорта РСФСР [22]. Функционал звучал так: «обеспечение на основе научно-технического прогресса всемерного развития автомобильного транспорта общего пользования как составной части народного хозяйства РСФСР в целях наиболее полного удовлетворения потребностей в перевозках; … выполнение заданий государственного плана…; организация комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий, организаций, учреждений и населения» [1]. Главное, что перевозочной деятельностью занималось само государство. Так же, как оно и занималось анализом спроса и пыталось его удовлетворить, создавая систему транспортного обслуживания в том числе и городов.

Это была разветвлённая система, в которой перевозчики, а значит и города зависели от решений центра, а самое главное — от объёмов финансирования из центра и капитальных инвестиций в перевозочную инфраструктуру (а более частно — в подвижной состав). После того, как Союз распался, эта цепочка разорвалась. По государственной идеологии того времени «столько суверенитета, сколько сможете взять» управление, планирование и финансирование из центра прервалось. Грубо говоря, если провести аналогию с электромотором, то электропитание выключили, а вал продолжал вращаться по инерции. Соответственно, с течением времени система развалилась на перевозчиков и якобы «планирующие» органы в виде местных администраций (в каждом городе это называлось по-разному, но что-нибудь вроде «Департамента транспорта города Энска»).

До конца 90-х годов государственные перевозчики (то есть все перевозчики) были предоставлены сами себе де-юре. Де-юре же не был толком не был определён функционал соответствующих «планирующих» организаций на местном уровне городов. Довольно логично и естественно, что вопросами планирования транспортного обслуживания городов стоит заниматься на региональном, а ещё лучше на местном уровне [39, С. 26].

Это был самый настоящий нефинансируемый мандат, который «спихнули» на уровень местный, не определив ничего: ни ответственности, ни целей, ни методов влияния. А самое главное — это пресловутое отсутствие адекватного целям финансирования «бывших» государственных перевозчиков, которые всё ещё оставались заточенными под старую командную модель государственной экономики. Это и определило то направление, в котором двигалась система транспортного обслуживания города. А это была система! И эта система за десять-пятнадцать лет тихо дохла: (1) она не могла финансировать операционную деятельность, а значит не могла обеспечить удовлетворение спроса. Более того, она не осуществляла инвестиций, то есть не развивалась, а значит (2) удовлетворяла этот спрос всё меньше и меньше. Ещё раз: с отменой командной экономики стержень, на котором система (планирование) и перевозчики (финансирование) держалась, вынули. Ни те, ни другие долгое время не менялись, новый стержень так и не был создан.

Местные администрации что-то пытались сделать, чтобы хоть как-то наладить транспортное обслуживание, но методы «урезать финансирование», «увеличить (уменьшить) план», «положить партбилет на стол» более не действовали. Те куски пирога «регионального бюджета», которые удавалось направить на городской транспорт были несоразмерно малы.

Транспортная отрасль всегда и в любой стране требовала очень много денег, которых на местном и региональном уровне не было. Потом постепенно очухались и для особо капиталоёмких частей отрасли федеральную компоненту частично вернули. Например, строительство метрополитенов и федеральные программы по закупке наземного подвижного состава. Однако выделяемые суммы всё равно смешные, поэтому строительство, например, подземного вида транспорта за местные деньги не идёт нигде, кроме Москвы. Пример Казани, где метрополитен таки построили, это только подтвердил. Пятнадцать (за десять лет и одной поставкой!) новых автобусов Ликино-Дулёвского завода ЛиАЗ-6112, которые пришли на смену ЛиАЗ-677 (транспортники их ласково называют «скотовоз») в Дубне стали называть «федерастами». Три (на парк в тысячу!) трамвая в Коломне Луганского завода — «хохлами». И так далее. Вся «федеральная» помощь приобретала именно такой комичный оттенок. Особняком последние восемь лет стояла Москва, но спрос адекватно здесь не удовлетворён всё равно.

Короче говоря, местные администрации пытались найти новые способы построения транспортной системы. Дохнущий общественный транспорт на пару с другими очень острыми проблемами был жутко давящей ношей для них. Спасение увидели и до сих пор видят сейчас именно в частном секторе.

3.2 Что происходило фактически

Новая экономика дала новые методы удовлетворения спроса: существует гарантированный спрос, обеспеченный необходимостью экономической деятельности разных видов и типа расселения агентов на территории, фирмы хотят заполнить эту отрасль, удовлетворять спрос домохозяйств и максимизировать свою прибыль. Эти фирмы — частные перевозчики в отрасли именно городского пассажирского транспорта. Появились и новые методы влияния на транспортную систему: «приватизация», «контрактация» (ещё есть модное слово «аутсорсинг»), «государственный заказ», «частно-государственное партнёрство», «тарифное регулирование», «договорные отношения с перевозчиком».

Но «по непонятной причине» ведомственные автобусные парки и трамвайно-троллейбусные управления руководства приватизированных компаний,[[2]](#footnote-2) которым они принадлежали, хотели их тут же закрыть — они не хотели «удовлетворять спрос». Государству в лице региональной или местной власти пришлось их либо выкупать обратно, или как-то договариваться с новыми собственниками. В любом случае, свалить с себя ношу транспортного обслуживания, как с другими отраслями, не получилось. Видимо, не знали, что это невозможно такими методами. Или слишком сильно надеялись на «всемогущие рыночные силы».

Затем частный сектор сам подсказал, что нужно делать. В совсем тяжкие времена середины девяностых в Москве появился легендарный ООО «Автолайн», а потом и тысячи безымянных, а самое главное мелких, контор по всем городам России, которые пытались возить так, как умели и считали нужным.

А было это так. В советские времена «рафиками» называли микроавтобусы на шасси «Волги», которые собирали в Латвии в городе Елгава под Ригой на Рижской автобусной фабрике (по-латышски Rīgas Autobusu Fabrika, RAF). Это были одиннадцатиместные микроавтобусы РАФ-2203 странной угловатой формы [63]. Их закупили в уже неясно каком количестве, покрасили в фирменный голубоватый цвет, а на нос налепили герб средневекового стиля [64]. Тогда это было очень модно. Потом их выпустили на дорогу и начали экспериментировать с ценой. Поначалу она была очень высокой (целых 7 000 рублей в 1996 году в Москве при цене билета на муниципальной автобусе 2 000). Механизмом рыночного равновесия к 1997 году она сравнялась с тарифом муниципальным и изменялась далее тождественно ему. Так происходит до сих пор. Спрос оказался удивительно эластичным по цене.

Барьером для входа на рынок стала цифра в 8 000 американских долларов [13]. Из чего она складывалась, уже не может сказать никто, сколько стоил РАФ-2203 почему-то выяснить теперь очень сложно. Довольно небольшая цифра дала возможность огромному количеству людей прокормить себя в те сложные времена. По всей стране появлялись не то что мелкие перевозчики, а индивидуальные.

Всё это душераздирающее зрелище было зарождающимся капиталистическим классом, а их производственная деятельность — образующей силой новой «системы» транспортного обслуживания. Это был рынок в чистом виде, то к чему шли с горевшими глазами. Можно сказать, это был базар, то есть рыночная структура, идеально приближённая к совершенной конкуренции (когда соперничество в идеальном случае исключено или минимально).

3.3 Естественные рыночные изменения

В процессе перевозочной (производственной) деятельности частные перевозчики поняли, что можно эксплуатировать эффект экономии от масштаба. Постепенно вместимость увеличили аж на два (какое достижение!) человека (РАФ-22039). Сейчас, правда, в России «рафики» уже не встретить, зато в какой-нибудь Абхазии их осталось очень много. К 1998 году завод тихо сдох и производство прекратилось[[3]](#footnote-3). Но в 1996 году на выручу пришёл Горьковский автомобильный завод с тринадцатиместным микроавтобусом ГАЗ-322132 [57] цвета «золотой апельсин» (sic!). За десять лет они распространились по всей стране и заняли огромную долю в подвижном составе.

Эти две вещи («Рафик» и «Газель») без преувеличений — знаковое событие в истории целой страны. Явление стало настолько массовым, что закрепилось даже в языке. Появился неологизм: «автолайн едет», где слово перестало быть именем собственным. А в 1996 и 1997 годах на фоне хиреющего производства в стране на Горьковском заводе работали в три смены!

Частные перевозчики во всём копировали муниципального. Из-за эластичности спроса по цене тариф держалась и держится на уровне муниципальном. Маршрутная сеть дублировала муниципальную. Объясняется это инерционностью пассажирских потоков, когда пассажир (а) очень неохотно меняет маршрут и (б) поток концентрируется по уже существующему маршруту [26]. Поскольку частные перевозчики максимизируют прибыль, они заинтересованы в самых интенсивных сечениях маршрута. Регулятором для них является только спрос.

Интересно, что улавливали они его очень медленно. Сейчас невозможно посчитать, сколько на самом деле существует маршрутов во взятом городе, которые не дублируют муниципальные. В маршрутном плане муниципальные перевозчики почти абсолютно ригидны, а мелкие частные — почти абсолютно лабильны. Причём в процессе увеличения транспортной работы у частного перевозчика лабильность снижается (потому что он переходит к более системной работе и соответствующим типам подвижного состава). Около месяца назад я наблюдал совершенно замечательный пример удовлетворения спроса на «районные» перевозки. На дворовой (!) дороге в районе Мосфильма ехала жёлтая ГАЗель с маршрутным номером, собирала пассажиров и везла их на Киевский вокзал, причём две трети маршрута проходили по общему для всех перевозчиков «большому» маршруту[[4]](#footnote-4).

3.3.1 Hail and ride и пассажирские ожидания

То, что такие перевозчики работают по маршрутной системе hail and ride и определило общественное отношение. Они не привязаны к остановкам и их маршрутная скорость (абсолютное время поездки между конечными пунктами, в пику технической скорости) выше, а значит время в пути меньше[[5]](#footnote-5). Надо сказать, что такая система маршрутной организации оправдана и широко применяется на так называемых подвозящих (feeders) маршрутах, где пассажиропоток ниже, а пассажиру важно время подхода (до остановки).

Hail and ride и эксперименты в ценообразовании целиком доказывают, что пассажиру важны три вещи: в первую очередь цена, во вторую очередь — время в пути и время подхода. На самом деле при включённом наблюдении видно, что пассажир с проездным при моментальном выборе предпочтёт муниципальный автобус, потому что при проездном он «бесплатен», а пассажиру без проездного будет всё равно за несколькими исключениями [61]. При цене у частного перевозчика существенно превосходящей цену муниципального пассажир будет упорно ждать муниципального (порог существенности не очень ясен, но в русских городах он нигде не превышает 30 %, а такая разница важна лишь для пассажиров с небольшими доходами). При том, что в России нет ни одного частного перевозчика, который бы предоставлял скидки (проездные).

Подводя итог, можно сказать, что пассажир относится к такому (маловместительные автобусы, работающие по принципу hail and ride) частному перевозчику положительно. Произошло немыслимое: вне зависимости от маршрута (не на подвозящих) муниципальные перевозчики закупали ГАЗ-322132 и эксплуатировали на своих маршрутах. Это было выгодно из-за двух вещей: отношения к hail and ride, а главное — к абсолютной исключаемости, то есть решении классической экономической «проблемы безбилетника». При малой вместимости пассажирского салона контроль может осуществить водитель, собираемость почти полная, норма возврата на пассажира самая высокая, потому что скидок (проездных) при этом типе подвижного состава нет.

Постепенно рынок своим рыночным механизмом приходил к системности. Единый тариф (большая эластичность спроса по цене), копирование маршрутов (на них есть монотонный спрос), меньшие интервалы в часы пик (когда моментный спрос больше). То есть он всё больше походил на систему муниципальную, которую создали в советское время.

3.3.2 Дальнейшие рыночные изменения

Вместимость ГАЗ-322132 маленькая (всего 13 мест), а спрос был неудовлётворён, то есть потенциал прибыльной транспортной работы (то есть сколько ещё можно перевезти, получая прибыль) был положительным. Частные перевозчики решили эксплуатировать эффект экономии от масштаба дальше: увеличивать число посадочных мест. Последние пять лет в городах начали появляться ПАЗ-3205 (36—42 посадочных мест, из них 21—25 для сидения). Важным отличием было то, что там были и стоячие места, то есть это уже был автобус. В крупных городах последние пару лет начали массово появляться микроавтобусы «Форд Транзит» (18 для сидения и ещё 5 для стояния) и «Мерседес Спринтер» (столько же), а в менее «богатых» — «ИВЕКО Дейли» (19 и ещё 7) и «Богдан-ISUZU» (22 и ещё 23 или 27 и ещё 8).

Все эти типы подвижного состава инженерно не приспосабливались для городских перевозок, это автобусы пригородного сообщения (пригород — город, город — город): эргономика (устройство) салона такова, что она не позволяет осуществить быстрый пассажирообмен с платформой. В некоторых уникальных случаях частные перевозчики закупают новый ПАЗ-3237 (16 и ещё 39), но стоит он 2 210 000 рублей. А двойной (articulated) ЛиАЗ-6212 (33 и ещё 145) стоит 4 340 000 рублей. Это уже инженерно «городские автобусы».

Когда говорят о классе подвижного состава по эргономике (устройству) салона, то речь идёт о таких вещах, как пассажирообмен (препятствия внутри, количество дверей на посадку и высадку, высота от УППП, уровня постоянной поверхности пола, то есть земли) и о том, как пассажиры распределяются внутри салона (проходы и расстановка мест).

|  |
| --- |
| Табл. 1 — Примерная стоимость и вместимость основных типов подвижного состава частных перевозчиков на сегодняшний день |
| Класс по эргономике салона и пассажирообмену | Модель | Графическая вместимость (чел.) | Примерная цена (руб.) | Требуемая норма возврата от пассажира (на 1 000 руб.) |
| Пригородные («старые») | ГАЗ-32132 | 13 | 400 000 | 31 |
| Пригородные («новые») | «ИВЕКО Дейли» | 26 | 450 000 | 17 |
| «Транзит»  | 23 | 1 000 000 | 44 |
| «Спринтер» | 23 | 1 530 000 | 66 |
| ПАЗ-3205 | 42 | 590 000 | 14 |
|  |
| Малые городские | «Богдан-ISUZU» | 45 | 1 150 000 | 25 |
| ПАЗ-3237 | 55 | 2 210 000 | 40 |
|  |
| Традиционные городские | ЛиАЗ-5256 | 110 | 1 870 000 | 20 |
| ЛиАЗ-6212 | 178 | 4 340 000 | 24 |

Короче говоря, ситуация складывалась так, что возили на том, что было. С 1998 года другого типа подвижного состава, кроме ГАЗелей, не было. С течением времени на факторный рынок перевозчиков (то есть на рынок автобусов, капитала) стали выходить новые продавцы, поставщики автобусов. Постепенно закупался подвижной состав эргономически такого же класса, что и ГАЗ-32132. Отличие было в том, что Форд Транзит и Мерседес Спринтер надёжнее в эксплуатации и вместимее на десять пассажиров, при этом они находились в другом эстетическом классе (это единственное отличие для пассажира). Но при этом норма возврата у них больше чем у ГАЗ-32132, что менее выгодно ceteris paribus.

То был класс пригородных автобусов (отличаются по эргономике), по сути не пригодных к городским перевозкам. Класс малых (по вместимости) городских (это уже эргономическое свойство) автобусов такой, что при равном эстетическом уровне увеличение вместимости выгодно. При улучшении эстетического уровня она не так очевидна.

При сравнении маловместимых пригородных автобусов и традиционных (больших) городских, выгода последних очевидна и велика даже без выгод от смены эстетического класса. То есть при достаточном спросе все получат большую выгоду от использования больших городских (традиционных) автобусов.

Все эти сравнения проводились ceteris paribus, то есть без учёта разных порогов пробега, надёжности и издержек на труд водителей и хранения «дополнительных» единиц. Вопрос в том, что содержание большего количества единиц подвижного состава в парке при равной провозной способности всего парка приводит к большим издержкам по принципу экономии от масштаба. Короче говоря, «государственное» транспортное обслуживание пришло в своё время к варианту больших автобусов с «городской» эргономикой салона не просто так. При монотонном спросе на перевозки переход от малого типа к большому оправдан.

3.3.3 Причины рыночных изменений и их динамика

Почему рынок не приходит к такому состоянию сразу? Пример русских городов — это пример зарождения рынка с самого его начала, с момента формирования по сути капиталистической экономики вообще. Поэтому для экономических исследователей (которым, по выражению Милтона Фридмана, оперировать нечем, кроме истории) это очень интересная тема. Законы её формирования таковы, что продавец-производитель не может предоставить большой уровень предложения, который бы удовлетворил спрос. И именно поэтому всё началось с малых и индивидуальных перевозчиков на малых типах подвижного состава. Перевозчики эти не имели достаточного количества ресурсов на капитальные вложения на требуемом для спроса уровне. Более того, техническое перевооружение идёт постепенно, как и должно идти при нерегулируемом рынке.

Почему так не должно происходить целиком по всему рынку (системе)? Спрос на перевозки монотонен, но очень изменчив в абсолютных своих значениях по времени суток. Однако эти изменения очень предсказуемые. Поэтому эксплуатация одинаковых типов подвижного состава неоправданна: предложение должно быть адекватно спросу. Более того, в своей структуре спрос неоднороден. Это выражается в таких понятиях, как малодеятельные маршруты и маршруты с большим потоком. Главные параметры для системного удовлетворения спроса заложены в принципах Паскаля. Должна быть регулярность и удобство, а вместимость должна зависеть от пассажиропотока по маршруту вообще и по времени суток в частности. Частный же перевозчик может выполнять только вторую часть этого условия. И то с условием того, что он уже обладает достаточным количеством факторов производства (ресурсов), чтобы технически перевооружиться. То есть в процессе развития рынка это произойдёт: типы подвижного состава адекватно распределятся по маршрутам. Это называется аллокационной эффективностью, то есть «производство продукта рациональной или заданной структуры посредством использования эффективной комбинации ресурсов (экономическое определение технологии производства), обеспечивающей минимальные издержки» [54].

То касалось предложения. Что будет происходить со спросом? Здесь (возможно) будет достигаться Парето-эффективность, которая объясняется вторым (всего их два) принципом равновесия Джона Глена Уордропа [53]. Пассажиры распределятся по предложенной сети (то есть по сформированному предложению) некоторым Парето-оптимальным образом с точки зрения обобщенных затрат на передвижение. То есть Парето-оптимальность будет следовать за стремления рынка достичь аллокационной эффективности.

На этом этапе возникает два вопроса. (1) Вопрос в том, сколько нужно времени для достижения этого состояния. (2) Вопрос в том, какова будет структура предложения. Станет ли она в какой-то момент удовлетворять принципам Паскаля, то есть принципам системы. То есть будет ли выгодно частным перевозчикам ездить строго по расписанию, по объявленным маршрутам, где есть пассажиропоток, тогда, когда нужно будет городским жителям. Ни одного такого примера не случилось [53, C. 4]. Это случилось, потому что кроме классической экономической теории есть экономика общественного сектора и экономическая теория общественного выбора. Государство на каком этапе начинает вмешиваться (не важно, каким образом), чем откладывает достижение аллокационной эффективности, потому что влияет на условия и рыночные силы. Как мы уже сказали, система транспортного обслуживания — это один из определяющих факторов качества городской среды, а развитие городских обществ сейчас таково, что они требуют для себя качественной городской среды. Которую частные перевозчики и рыночный механизм не могут обеспечить за тот промежуток времени, которые горожане им дадут. И именно поэтому государство в лице местных администраций пытается регулировать этот рынок.

Мы говорим о том, что происходит с рынком со временем. Но речь идёт не объёме спроса и предложения, а системе (или о том, что её напоминает) транспортного обслуживания. Потому что, как уже было сказано, в этом свете нельзя оперировать значениями этих двух функций, а их структуре: о том, как конкретно осуществляется перевозка.

3.3.4 Некоторые транспортные частности нового рынка

Как она осуществляется? Было сказано о несоблюдении принципов Паскаля ввиду того, что фирмы преследуют лишь цель максимизации прибыли, а потому спрос целиком не удовлетворяют и не удовлетворяют его так, чтобы соблюдались параметры качества городской среды. Какую маршрутную сеть формируют частные перевозчики? Поскольку максимальные значения спроса справедливы для пиковых часов на направлении «окраина — центр», то сеть они замыкают на центр. Изначально частные перевозчики приходят на самые крупнодеятельные маршруты, уже обслуживаемые муниципальным перевозчиком (а они в советское время были спланированы очень хорошо). Постепенно частные перевозчики спускаются вниз по градиенту деятельности маршрута. На маршруте могут отсекать «неприбыльные» куски.

Причём если захотеть выяснить предельные уровни прибыльности для присутствия частного перевозчика на маршруте, то этого выяснить не удастся. Каждый маршрут каждого города индивидуален и никто за всё это время подобными исследованиями не занимался. Спуск по градиенту представляется хаотичным: очень сложно выявить какой-то системный мотив, почему частный перевозчик работает на этом маршруте и почему именно с таким объёмом транспортной работы. Общий же, но довольно расплывчатый закон состоит в том, что они пытаются держать наполняемость салона «большой». Какой, сказать невозможно. Это выражается в эпохальном объявлении «Время отправления определяет водитель». Короче говоря, наполняемость (а она определяется через значения спроса) становится определяющим фактором. Такой способ организации, естественно, нарушает принцип регулярности Паскаля.

Сделаем небольшое отступление: где быть hail and ride? Этот метод маршрутной организации, когда он приводится в систему, называется по-другому: demand responsive transport (DRT), то есть общественный транспорт по требованию. Она призвана заполнить лакуны в транспортном обслуживании определённых районов, где регулярный маршрут неоправдан. Это необязательно частная инициатива — муниципальные перевозчики функционируют по этому принципу на очень малодеятельных маршрутах («остановка по требованию»), маятниковых маршрутах (например, массовые мероприятия) или при обслуживании инвалидов (paratransit). Это отдельный вопрос, который также в любом случае подчиняется принципам Паскаля. Как правило, вопрос малодеятельности решается увеличением осведомлённости о расписании или подаче транспортного средства по запросу. Эту концепцию не стоит путать с работой частных перевозчиков на тех маршрутах, которые не обслуживаются муниципальным перевозчиком, потому что нарушается принцип регулярности (предсказуемости) Паскаля.

Здесь ещё необходимо пояснить две вещи. Как организована фирма внутри? Это нечто среднее между матричной и дивизиональной структурами. Нет автоколонн и рот, есть нечто среднее между общим пулом водителей и автобусов и очень размытым географическим (маршрутным) разделением [30]. Причём нередки случаи, когда сама единица подвижного состава принадлежит водителю. У него есть определённый план выручки, а выход автобусов на маршрут, наполняемость салона, время стоянки м техническая скорость, а значит маршрутная скорость и время в пути зависит от результатов координационной игры водителей на конечных пунктах [23, С. 13]. Фундаментальной вещи — нити расписания — нет. Она может называться как угодно: выход у автобусов, поезд у трамваев, маршрут на метрополитенах.

Выше мы уже писали о системе hail and ride, её достоинствах и недостатках. Да, она может быть удобнее в каком-то плане для пассажира, но в общем итоге на ней почти невозможно планирование времени в пути, то есть нет принципа регулярности.

Что происходит с муниципальным перевозчиком при дублировании маршрута? Маршрутная и техническая скорость малых типов подвижного состава выше, а потому они собирают платёжеспособных пассажиров перед автобусом муниципальным. Как уже упоминалось, собираемость доходов на муниципальном автобусе может быть вообще нулевой. Потому что устройство салона малого автобуса почти полностью исключает классическую экономическую проблему безбилетника. Платёжеспособные пассажиры перекрёстно финансируют неплатёжеспособных и льготные категории. За последних должен платить экономический агент «государство», а не домохозяйства. Это обеспечивается механизмом перераспределения доходов — налогообложением. Но перераспределения не происходит, поэтому муниципальный перевозчик не получает выручку, а несёт лишь издержки. Сосуществование частных перевозчиков с муниципальным ведёт к разрушению последнего и недополучении прибыли всеми участниками.

В итоге это принимает следующий внешний вид. Маршрут становится микроавтобусным муравейником из-за того, что большой тип автобусов не эксплуатируется. На нём разворачивается настоящая война за пассажира. Добиться аллокационной эффективности не получается, на это ещё не хватило времени. Средняя выручка одного перевозчика, соответственно падает. Она не разделяется поровну между перевозчиками маршрута, а делится в зависимости от «виртуозности» конкретных производственных единиц: микроавтобусов с водителями. Никакой системы нет: всё ездит, когда хочет и как хочет [71; 74].

3.3.5 Итог рыночных изменений

Что будет происходить дальше? В процессе той же координационной игры мелкие перевозчики будут укрупняться [59]. Постепенно они поделят маршрутный рынок между собой, добившись локальных монополий для себя. На маршруте (не на рынке в целом!) останется два перевозчика: один частный и один муниципальный. Почему так произойдёт, почему на маршруте должен быть только один перевозчик и какого из них следует оставить, объясняется в следующей главе.

**4 Некоторые вопросы рыночных структур и выводы из них**

В обсуждении транспортного обслуживания любого масштаба (дальние, городские, грузовые, пассажирские и так далее) можно услышать такие вещи, как «монополия» и «конкуренция». О чём мы можем говорить в нашем аспекте, какие выводы можем вынести? Этот пункт связан с конструктами и понятиями классической экономической теории, которая может быть как очень математизированной, так и довольно гуманитарной. Для простоты изложения поступим по второму способу: лишние графики ясности не внесут. Важная оговорка: существует два агента: продавец и покупатель, они же производитель и потребитель, а для нас — перевозчик и пассажир.

Рыночная структура — это конструкт классической экономической теории. Понятие «совершенная конкуренция», «монополия» и так далее из её раздела «Теория производства и предложения». Монополия — это такое состояние предложения, когда существует только один продавец. Естественная монополия — установление монопольного состояния предложения по причине субаддитивности издержек. Это значит, что производство различных продуктов вместе дешевле их производства порознь [59, С. 129]. Это впервые было предложено Уильямом Джеком Баумолем, одним из хрестоматийных «новых» экономистов [34].

Здесь эксплуатируется очень важный эффект экономии от масштаба, когда предельные издержки (то есть на производство ещё одной единицы товара или услуги снижаются с увеличением количества производимых товара и услуги) позволяют субаддитивности существовать. Ранее естественную монополию определяли прямо через принцип экономии от масштаба: такое состояние, когда один продавец может удовлетворить весь спрос, а экономия от масштаба ещё выполняется (то есть предельные издержки всё ещё снижаются с увеличением производства).

Именно таким образом вычисляют производственный размер монополиста. Он производит ровно столько товара или услуги, сколько может, до того, как предельные издержки опять начнут повышаться (то есть нивелируется эффект экономии от масштаба). Со временем может увеличиться спрос, а может и сдвинуться кривая средних издержек (то есть минимально эффективный размер продавца-фирмы), то есть появится место для новых продавцов. Это показано на рис. 1, где сначала показан сдвиг влево кривой средних издержек, что означает, ввиду (экзогенного модели) изменения технологии, уменьшение минимально эффективного размера фирмы. Ниже показан сдвиг кривой спроса вправо, размер же фирмы не изменился. То есть если нет равновесия, то становится возможной конкуренция.

D

AC

D

Q

Q

AC

AC

D

P

Q

P

Рис. 1 — Временная естественная монополия (а) и перемены, делающие возможной конкуренцию (б, в) [Гальперин, С. 132]

*а*

*б*

*в*

4.1 Что является товаром?

Определение для нас предельно важно вот по какой причине. В перевозках по маршруту городского пассажирского транспорта уникальной, то есть отдельной услугой при их сравнении будет именно перевозка по одному и тому же маршруту. Тогда их можно сравнивать микроэкономически. Перевозки по разным маршрутам — это уже разные услуги. То есть по сути каждый такой рисунок будет иллюстрировать каждый маршрут, а спрос будет спросом на этом одном маршруте. Покупатель (пассажир) формирует спрос на перемещение по конкретному маршруту. При любом изменении этого маршрута, рисунок изменится. Причём, как уже было упомянуто и как будет сказано подробнее ниже, объём спроса изменчив экзогенно (цены, естественно), но монотонен и предсказуем (по времени суток), поэтому предложение адаптируется соответственно.

Это была иллюстрация «старого» определения естественно-монопольных рынков. Из-за принципа субаддитивности издержек, обусловленного технологией (комбинацией ресурсов) этого отраслевого рынка, экономически объясняется, почему перевозчику отдаётся не единственный маршрут. Это отдельные моделирования, из них делается вывод что, экономия от масштаба и средние издержки понижаются при производстве товаров «вместе» [35; 58; 61].

Производственный размер его должен быть таков, чтобы он мог удовлетворить спрос на рынка, «уровнем выше». Это уже сложно отображается этими моделями.

У нас есть два допущения, которые в реальной ситуации устанавливаются экономическим агентом «государство» в целях создания пресловутой системы транспортного обслуживания. Объём выпуска регулируемого продавца держится на убывающей части кривой средних издержек (average cost). Его размер подбирается из доступных на рынке продавцов или создаётся директивно в виде государственного предприятия. Это означает, что продавец «работает» на той части кривой, на которой соблюдается принцип экономии от масштаба. Кривая средних издержек параболическая с точкой минимума (см. рис. 1).

4.2 Сравнение рыночных структур

Какие цены установятся при разных структурах?

У естественно-монопольного продавца высокие постоянные издержки (fixed costs) и низкие предельные издержки (marginal costs). Поэтому ценообразование по предельным издержкам приводит к убыточности производства, а значит не происходит в реальности [58, С. 131] , [55, лекция 28]. Здесь важно понять, и это было показано в предыдущем пункте (субаддитивность издержек и экономия от масштаба), что любой крупный (какой и нужен, как будет доказано ниже) перевозчик по структуре производства в такой отрасли, как общественный транспорт, будет руководствоваться именно средними, а не предельными издержками.

Если нарушить состояние естественной монополии, перейти к совершенно конкуренции, вошедшие перевозчики предложат субституты (товар или услугу с идентичными или похожими характеристиками, что приносит, соответственно, тождественный или схожий уровень полезности от потребления), то произойдёт следующее. При совершенной конкуренции положительные эффекты субаддитивности издержек и экономии от масштаба эксплуатироваться не могут. Также фирмы будет недополучать прибыль на уровне естественного монополиста. Короче говоря, уровень цен при искажённой конкуренции выше уровня цен при естественной монополии. Поэтому к последней и прибегают при построении отрасли.

4.3 Первый вывод

Из предыдущих абзацев следует вот какой вывод: не имеет смысла дублировать маршруты (иначе — допускать на тождественный маршрут более одного перевозчика), то есть порождать полные услуги-субституты — мы создадим конкуренцию, и цена увеличится. Поэтому для общественного транспорта подходит модель локальных (естественных) монополий: один перевозчик на маршруте.

Для вывода важна нам ещё одна вещь. Хрестоматийный экономист-институционалист Гарольд Демсетц ещё в 1968 написал статью о регулировании естественных монополий, [44] в которой ввёл понятие конкуренции за рынок. Оно противопоставлено конкуренции на рынке.

Эти два способа — один из главных вопросов транспортного планирования и участия частных перевозчиков. Разрешён он был в итоге в пользу конкуренции по Демсетцу. То есть создаётся «рынок одной услуги» (одного маршрута), который распределяется государством. На «рынке одной этой услуги» создаётся монополия, потому что она «естественна» по принципу экономии от масштаба и субаддитивности издержек. (смотри выше).

Далее эти рынки группируются в «надрынки» групп услуг, потому что на них у всех есть экономия от масштаба и для всех этих услуг (транспортное обслуживание по маршрутам) есть субаддитивность издержек. То есть это будет многопродуктовый естественный монополист (потому что он будет работать не нескольких маршрутах, а это несколько услуг). В действительности наиболее распространены как раз многопродуктовые естественные монополии [41; 61].

Размер этого многопродуктового естественного монополиста проиллюстрирован на рис. 1. Планирующий экономический агент «государство» пытается добиться того, чтобы размер продавца был таков, чтобы кривая средних издержек в своей точке минимума совпала бы кривой спроса. Таким образом можно снижать рыночную цену. Это экономический вывод, который в реальности очень сложно планируется, а потому очень сложно достигается.

Важно ещё отметить, что мы имеем дело не столько с «ценами», сколько с «тарифами», которые не устанавливаются в соответствии с рыночными силами предложения и спроса. Это следствие не экономической теории, а экономики общественного сектора. Они устанавливаются директивно, под влиянием экономического агентства «государство». Хотя это рисовал ещё Давид Рикардо, двести лет назад: трёхсекторную закрытую (то есть без международной торговли) модель экономики.

Итак, общий рынок транспортного обслуживания дробят на локальные куски (именно пространственно, потому что мы имеем дело с перемещениями, а это простой способ изоляции продавцов). Или не дробят, если хотят создать абсолютнопродуктового естественного монополиста. Вопрос в том, будут ли для него выполняться два главных эффекта. Важное условие такое, что «объём выпуска», то есть транспортная работа в том или ином виде (то, как это сделано, очень важно, но для микроэкономического анализа положим результат планирования Парето-эффективным) жёстко фиксируется, а именно расписанием. Существует ещё ряд других обременений и ограничений, но расписание — это основное.

4.4 Важное замечание о роли «третьего агента»

Это было целиком экономическое объяснение того, почему, как было написано в конце предыдущего раздела, «в процессе развития рыночного механизма» на маршруте останется два перевозчика, то есть один, частный, «рыночный». На том, что рынок классически «проясняет цены и структуры» и было основано это утверждение [57, С. 4].

На протяжении всего текста говорилось о системе транспортного обслуживания с точки зрения качества городской среды, которая не может быть создана рыночным механизмом (или может, но не в требуемое время — обычно «здесь и сейчас парой фокуснических фраз»). Рыночным механизмом рано или поздно остаётся один продавец (перевозчик), но систему создаёт агент «государство» и методами неэкономическими, экзогенными, как уже было сказано, меняя торгуемый товар и структуру предложения (это экономическое выражение слов «создание системы транспортного обслуживания). В итоге агент «государство» в лице, чаще, местных администраций оставляет одного перевозчика и уже далее меняет и его размер, и товар, и предложение.

4.5 Что делать с естественной монополией?

По первому выводу мы поняли, что оптимальным решением будет многопродуктовый естественный монополист. Второй вопрос: этот монополист будет частным или государственным по форме организации? Что это значит? Фирма преследует цель максимизации прибыли, государственное предприятие — стабильность цепочек управления и внутренней среды, что позволяет извлекать административную ренту по Нисканену [40].

В мире естественную монополию не оставляют предоставленной самой себе. Цены в общественном транспорте почти всегда удерживали, то есть это почти всегда были, собственно, тарифы, а не цены свободного рынка. Для этой отрасли есть всего две группы вариантов: (1) фирма частного сектора (компания) и (2) государственный сектор (госпредприятие).

В учебниках по микроэкономике существует около десяти разных «способ регулирования естественной монополии» [56, С. 80]. Одним из них является конкуренция по Демсетцу, который в нашем аспекте городского транспорта будет второй из двух альтернатив предыдущего абзаца. А первой будет способ «предельного ценообразования».

В первом случае существует регулирующий орган опять-таки из экономического агента «государство». Сначала определяется тарифная база, которая измеряет величину капитала, которую продавец использует для производства услуги. Затем уже устанавливается «разумная и справедливая» норма прибыли на капитал, которая примерно равна стоимости привлечения капитала или альтернативным издержкам на его привлечение [58, С. 134]. Она не должна сильно отличаться от двух вещей: (1) нормы прибыли у фирм со сходным производственным риском и (2) достаточного уровня, который позволит удержать капитал в данном применении. Итого получим, что тариф складывается из операционных издержек и величины прибыли на капитал, которая вычисляется по «ставке разумной нормы прибыли».

В мировой практике капитал для расчётов берут уже активный (балансовый), а в нашей стране — предстоящий, то есть мы учитываем величину предстоящих капиталовложений [58, С. 135]. Но и там, и там фирмы заинтересованы в преувеличении данных о стоимости капитала

Во втором случае производство переносят в государственный сектор, что обеспечивается субсидией из государственного бюджета. Субсидирование есть само источник неэффективности, потому что налогообложение, обеспечивающее производство, искажает цены. Но в этом и суть экономики общественного сектора: выбрать оптимальный способ перераспределения ресурсов. Иногда лучше «спрятать» бремя в виде «неявных» налогов, чем в виде «явного» тарифа, то есть цены. Самое главное: неясно, величина субсидии зависит только лишь от больших постоянных издержек или же ещё к ней прибавляется издержки от административной неэффективности.

Итак, теперь существует государственное предприятие. Таким предприятием государству управлять намного проще, тариф будет ниже — цену можно будет положить равной издержкам, норма прибыли может быть нулевой. Однако из-за дисфункций бюрократии[[6]](#footnote-6) издержки эти будут больше. Насколько, сложно сказать, потому что сложно посчитать. Самую большую цифру можно найти у теоретиков подхода «малого государства» (“small government”), которые говорят, что до 30 % средств теряется, если в отрасли ceteris paribus продавец — государственный сектор [41, С. 260].

4.6 Второй вывод

Вывод следующий: если ограничиться микроэкономическим подходом, то вариант с частным сектором просто более просчитывается. Объём же издержек на дисфункции бюрократии посчитать почти невозможно. Это тот случай, когда экономическая теория отступает в пользу своих смежных институциональных концепций.

Главный вопрос здесь решается в рамках не экономической теории, а экономики общественного сектора и политики. Общественный транспорт — очень политизированная сфера, потому что, как написано во введении, является важнейшей компонентой качества городской среды, а значит качества жизни. Тарифы же на общественный транспорт, наверное, — самая политизированная сфера, каждый из нас видит это собственными глазами. Если посмотреть ненаучные источники, то ей посвящена чуть ли не половина всех обсуждений. В русском законодательном процессе, призванном обслуживать транспортные системы, это вообще первый вопрос.

4.7 Какую модель выбрать?

Утилитарный вопрос состоит в следующем? Что с этим нам делать? Переходить к модели частного сектора и заниматься дроблением рынка и созданием списков обременений для предоставляемой услуги, расчётом нормы прибыли. Это всё западный опыт, который связан с таким институциональным конструктом, как импорт институтов [59; С. 220]. Который в нашей традиции всегда вызывал множество нареканий.

Или же нам стоит придерживаться старой модели, которую мы успешно реализовали и были примером для многих стран в мире? И заниматься тогда анализом дисфункций и снижением издержек от них? Проблема тут в том, что сама система в своей распространённости не ограничивалась Советским Союзом, она разумная. А сбой она дала, потому что её решили стержня, о котором речь шла в предыдущих главах. В предыдущем разделе мы говорили о зависимости от субсидий. Это фундаментальный экономический выбор из двух описанных выше альтернатив. Что ж от государственного перевозчика требовать, когда ему перестали давать денег в том объёме, на который он был заточен изначально?

Не надо также забывать, что после отказа от командной экономики прав у перевозчиков как не было, так и нет: они целиком зависимы от централизованной системы принятия решений, которой с развалом Союза попросту не стало. Сами реформироваться они не могли. Частный сектор на них внимания не обращал. Формально институционально (то есть на уровне писанных законов) они ничего сделать не смогут.

В каком случае уместна та или иная из этих двух моделей? «Государственная» модель будет работать лишь в странах с сильной традицией бюрократической эффективности. А достигается она при опостылевшем уже русскому глазу «гражданскому обществу», когда существует серьёзный общественный, а потому реальный надзор за её деятельностью. Но мир не просто так тридцать лет назад захлестнула волна «нового государственного управления»: видимо дисфункции бюрократии были серьёзными везде. Интересно правда то, что в та же Канада была пионером этого движения, но имеет во многих крупных городах именно государственных перевозчиков.

Эта фраза неуместна в таком тексте, но мне так и не удалось понять и принять, почему дисфункции бюрократии в «более развитых странах» не так значительны, чем в России, и не мешают результативной работе государственных перевозчиков. Видимо, это какие-то сакрально-фундаментальные различия в цивилизациях или в людях — на языке моделей отличия не описываются.

В России так сложилось, что государственная система в общественном сознании оказалась совсем неэффективной. Это очень важно, но нет ни одного исследования на эту тему. Действительно ли это лишь общественное мнение, либо дисфункции таковы, что задирают издержки очень сильно?

Все эти размышления важны вот в каком аспекте. Есть понятие ограничений внешней среды: если тебя считают казнокрадом и взяточником, то нельзя баллотироваться в мэры, укоренённость не перебьёшь. То же самое и в нашем случае. Если все против модели государственного сектора, то к ней не прийти. Это один из пяти так называемых «парадоксов Томпсона»: выбирая правильный вариант и давая людям давать думать, что он неправильный, есть вариант неправильный.

Доказательств на то, что «не разворуют» нужно привести в тысячи раз больше, чем в обратном. И ведь действительно «всё разворуют», за пятнадцать лет только одни такие случаи и припоминаются. Все международные отчёты говорят о дисфункциях бюрократии. Если говорить более конкретно, то это вопрос конкретного города и политической воли и власти того лица, который возьмётся эту модель реализовывать.

Поэтому стоит попробовать модель частных естественных монополистов. Тем более, что мировой опыт, к счастью, позволяет. Да и какой опыт!

Для того, чтобы такую систему создать, нужно тщательно перепланировать маршрутную сеть с учётом спроса и норм прибыли, которые могут быть достигнуты при данных величинах спроса. Принципы, в которых это перепланировка должна идти лежат в двух вещах: в теории Паскаля и в теории отраслевых рынков, а именно методов регуляции естественных монополий.

4.8 Какую модель выбрали мы, причины и результаты

Что же случилось в России? Перепланировывать сеть и систему никто не стал. В пароксизмах приватизации всего и вся кинулись в противоположную от государственного естественного монополиста в сторону — в сторону частных перевозчиков. Более того, из двух правильных моделей выбрали третью, неправильную. Можно говорить о целой национальной традиции отрицания своего же опыта и отказа от всего хорошего, что успели наработать.

Основная проблема в том, что те, кто действительно принимает решения о таких изменениях (ЛПР), совершенно не отдаёт себе отчёт в том, как эти модели устроены, каковы могут быть результаты. Это видно из того, что они говорят на пресс-конференциях, интервью и прочих подобных довольно личных бесед. Делают они это в порывах противоречий и спущенного «сверху» по иерархической лестнице власти приказа, который либо не объяснён хорошо, либо его объяснения не поняты этими ЛПР.

То есть проблема не в выбранной модели, а в людях. Как уже было сказано «Государственная» модель будет работать лишь в странах с сильной традицией бюрократической эффективности, которая выводится из реального общественного контроля». Ни о каком создании общественного контроля в нашей стране говорить не приходится. К большому сожалению, этому факту не нужны подтверждения. Речь идёт и об отсутствии инициативы, и об отсутствии возможности увидеть, что происходит с отраслью.

Самая главная проблема, которая нам ещё очень долго не даст наладить работу городского общественного транспорта (!), это фундаментальное отношение к нему. Во всех городах страны, кроме отчасти Москвы и Санкт-Петербурга общественный транспорт воспринимается как временное недоразумение [75], и именно из-за неумелых действий по построению системы. На нём ездят только те, у кого ещё не хватило денег на автомобиль. К этому прилагается целый букет личных отношений автомобилистов к неавтомобилистам и наоборот. Это поразительное в своей нелепости любому транспортнику убеждение почти повсеместно распространено: попробуйте спросить двадцать друзей вокруг, поедут ли они на работу на машине или на автобусе. Москва и Санкт-Петербург уже частично одумываются, потому что личный автотранспорт уже практически никогда не даёт гарантии времени: планируемого и небольшого. То есть у людей нет понимания того, какую объективную цену стоит платить за личный автомобиль, какие типы перевозок он призван обеспечить. Но это уже другой вопрос. И всё это при том, что в России всегда подавляющее большинство перемещений (до 80% в современных городах новой России [52], и до 90 % при позднем СССР [33]) осуществлялись транспортном общественным. Такие вещи, как безавтомобильная городская среда и идеология «нового урбанизма» (город без машин, от места работы до места проживания можно дойти пешком в приятной среде), являются «высшим пилотажем» европейских транспортных городов и их научных институтов. Главное, что наше отношение к общественному транспорту — это ловушка, из которой мы сможем выбраться, когда будет совсем невмоготу, то есть появится социальный заказ на качественный общественный транспорт. Сейчас его объективно нет, есть желание обзавестись личным автомобилем. А это значит, что у ЛПР, которые также разделяют эти взгляды (!), нет вообще никаких стимулов что-то делать.

Кто-то, конечно, скажет, что проблема не в отношении, а в отсутствии средств, неправильном законодательстве, «плохом рынке» или ещё в чём. Я привёл все доводы, которые только мог, в этом тексте выше. Как ими распоряжаться, мне неясно. Остаётся уповать на сказанное Гейзенбергом и Гегелем. Если говорить о том, какую модель приняли другие страны, то следует подумать вот о чём.

«Маршрутка», она же jitney, она же share taxi, как основной (!) вид подвижного состава в системе городского транспортного обслуживания воспринимается, как характеристика страны третьего мира, то есть отсталой страны, которая по уровню человеческого и экономического развития ниже ведущих стран капиталистической и переходной экономик [66]. В статье в Википедии о маршрутках приведены примеры и фотографии из Ганы, Алжира, Гаити, Израиля, Индии, ЮАР, Эфиопии, Кении, Филиппин, Турции, Нигерии, Кении и так далее. Есть правда и развитые страны, но там это либо demand responsive transport, либо малодеятельные маршруты, на которых нет маршрутов централизованных. Société de transport de Montréal, оператор наземных перевозок в Монреале лучше всего это объясняет: “taxibus lines were created where the creation of bus service was not feasible” [67].

Для самой системы транспортного обслуживания, какая из двух моделей будет выбрана, неважно. Главное, чтобы соблюдались принципы системы, принципы Паскаля. Для нас, как её устроителей, важно, какая из них сможет эту систему обеспечить с меньшими издержками, при том условии, что она её действительно обеспечивает — вопрос издержек второй.

Создав систему, которая будет положительно влиять на качество городской среды, мы очень медленно, не сразу сможем изменить общественное отношение. А потом уже сможем заниматься задачами, которые для нас возникнут совершенно точно в будущем. Тем, с чем сейчас разбираются наши европейские соседи: уровнем автомобилизации, новым урбанизмом, экологией, роли лично автотранспорта. А ведь всё очень просто: автомобиль нужен там, куда нельзя добраться на транспорте общественном. Последний и философский вопрос: где взять спасителя, который возьмётся систему строить?

**Глава 2. Местные администрации и система транспортного обслуживания**

Что происходило с системой (рынком) в России с точки зрения действий местных администраций?

В предыдущей части было описано то, что происходило с системой транспортного обслуживания русских городов после перехода к смешанной экономике. В самом начале этого перехода почему-то никто явно не называл это так: все говорили о «свободном рынке», в нём видели средство спасения ото всего.

Зачем вообще понадобились такие подробные рассуждения и описания, если тема звучит как «Роль местной администрации…»? Как это просто ни звучит, самая первая роль местной администрации — понять с чем она имеет дело, кто она такая в этом процессе и, собственно, уже потом, какое место она занимает в нём и что может и должна делать.

1 Начальные условия

Как уже было сказано, изначально хотелось рассмотреть ситуацию нескольких крупных (людностью от 200 000 до 500 000 человек) русских городов. В большинстве из них состояние напоминает концессионную лихорадку на железных дорогах России при Александре II. Потом министром стал Павел Петрович Мельников и прикрыл весь этот «железнодорожный базар». Причём о национализации речи не шло. Лучшей железной дорогой страны двадцать лет была Владикавказская, частная. Мельников лишь увеличил присутствие государства с тем, чтобы создать единую сеть. А ведь положение было самым странным: пассажирам приходилось пересаживаться с одного поезда на другой, потому что они принадлежали к разным дорогам. «Прямое сообщение» было очень важным достижением [24, С. 150].

До Великой октябрьской социалистической революции трамвайное сообщение в городах было концессионным, когда маршрутная сеть города была поделена на большие куски, которые часто не соединялись друг с другом [18]. Единой сети не было до Зильберталя, до советской власти, когда это стало неизбежным просто потому, что на пятки наступали командные принципы хозяйствования.

За последующие шестьдесят лет в городах выстроили именно систему, с той точки зрения, с которой она описывалась на протяжении всего текста. Причём до такой степени ладно скроенную, что «если бы сейчас нынешнее состояние какого-нибудь города показали министру автомобильного транспорта РСФСР, то «партбилет бы пришлось положить на стол всем, кто хоть как-то связан с управлением этим самым городом».

В некоторых из рассмотренных городов местная администрация что-то пытается делать, как-то влиять на процесс внутригородских перевозок. Наиболее положительными показались поначалу примеры следующий городов: Вологда, Воронеж, Йошкар-Ола, Кострома, Томск, Чебоксары, Череповец, Ярославль. Хотелось рассмотреть то, как действовали перевозчики и местная администрация, каких результатов добились. Выяснилось, что никаких действий, которые бы напоминали нечто осмысленное в построении системы транспортного обслуживания нет нигде.

2 Мотивы местной администрации

Каков вообще мотив вмешивающейся местной администрации? Складывается ощущение, что она и рада бы не вмешиваться, но приходится. Но мэр крупного города совершенно не заинтересован в том, чтобы понять, что происходит и заняться строительством системы: главное, чтоб как-то ездило и ладно. Более всего местную администрацию волнуют три вещи — льготники, аварии с участием частных «перевозчиков» и подыхающее местное автотранспортное предприятие (ПАТП) или (упаси боже!) трамвайно-троллейбусное управление (ТТУ), то есть то, что является объектом внимания злорадствующих газетчиков.

Что делать? Финансирование льготников можно спихнуть на федеральный уровень, а после монетизации льгот нефинансируемый мандат по их перевозке поубавился. Можно ещё договориться с частными перевозчиками на совсем выгодных условиях: местная администрация их не трогает, а они возят льготников. В особо тяжких случаях (имеется в виду рациональность управленческих решений, конечно) льготников возит только муниципальное предприятие. Это только ускоряет его гибель.

С несчастными трамвайно-троллейбусными управлениями вообще поступают очень жестоко. Им урезают маршрутную сеть до минимума, потом признают «нецелесообразными ввиду недостаточного пассажиропотока» и закрывают. Это всё очень похоже на журналистские байки, но так и есть. Особо монструозные размеры это приобрело несколько лет назад в Иванове и Воронеже [69; 70]. Власти почти любого большого города именно таким образом относятся к нему, даже в Петербурге и Москве. При этом на трамвайных сетях может зиждиться вообще вся система транспортного обслуживания, как например, в Коломне.

Как поступить с авариями? С помощью УГИБДД по области проводятся показательные рейды, лицензии начинают «выдавать» более строго. На ПАТП можно попытаться найти больше средств на региональном уровне, тем более оно и так финансируется региональными субсидиями. И так оно ездит себе до следующего кризиса.

Перепланирование всей системы с нуля с учётом новых условий и новых перевозчиков, как это уже было сказано, было почти невозможным: это колоссальные издержки, колоссальная политическая воля и неприспособленное законодательство. Такая задача, в современных политических терминах, — масштаб национальных проектов, на которые работает вся государственная машина. А самое главное — не было основной побудительной силы: общественного заказа. Потому что городские жители, пассажиры, к городскому общественному транспорту относились, ещё раз, как к временному недоразумению, от которого можно будет избавиться с покупкой долгожданного автомобиля. Тем более что за годы советской власти личный автомобиль был вообще чуть ли не самой главной мечтой.

Символ этой эпохи — строка в бюджете, которая много лет буквально звучала следующим образом: «На покрытие убытков от перевозки пассажиров». Как будто-то бы это было стихийное бедствие.. Побудительный мотив к изменениям не исходил от ЛПР внутри местной администрации. Их просто призывали «наконец решить транспортную проблему», причём никто не понимал, что это за проблема и откуда она взялась. Судорожно «дать денег» муниципальному перевозчику не получалось, потому что он, как уже был много раз сказано, в своей хозяйственной деятельности был заточен на совершенно другие объёмы.

3 Закон и частные перевозчики

Частные перевозчики оказались очень большим подспорьем и сами подсказали местной администрации план действий. Все нормативные акты, которые оформляли намерения местных администраций, как под копирку, имели слова: «регулятивная деятельность по упорядочению оказания услуг частыми перевозчиками». То есть экономический агент «государство» на определённом этапе, увидев новый рынок, начало в него вмешиваться.

Явление «автобусного муравейника» было очень распространено [76]. На сайте того же Автолайна написано: «мы стали органичной частью жизни страны». Вспомним неологизм «автолайн едет». Что он означал для пассажира? Это были радость и мучение, радость того, что «сейчас наконец поедем» и мучительный выбор между «платить 7 000 рублей или «3 000». В обществе появился «совершенно оправданный» шум возмущения: «С какой это стати так много? Сделайте что-нибудь!» В том, что это было сродни возгласу среди ночи «Собака лает за рекой — ну сделай же что-нибудь!», собственно, никого не волновало.

Первыми были Москва и её агломерация. Распоряжением Премьера правительства Москвы от 12 марта 1998 года №260-РП и Губернатора Московской области № 680-РГ от 15 августа 1996 года для ОАО «Группа Автолайн» и его дочерних предприятий установлен статус предприятий транспорта общего пользования. Московское областное правительство в 1998 году предложило этому перевозчику выполнять областной заказ пассажирских перевозок наряду с традиционным его исполнителем — «Мострансавто». Как уже было объяснено, это предрешило судьбу областного перевозчика. Государственному перевозчику не получится конкурировать на равных с частным эффективно, это будут большие издержки от аллокационной неэффективности.

То есть этот шаг означал, что частные перевозчики теперь должны были получать лицензию на перевозки. Этот шаг был первым в любом городе, и на данный момент везде он завершён. Лицензия экономически есть барьер для входа на рынок. «Новые» частные перевозчики теперь подпадали под действие норма права, которые были связаны с общественными перевозками. Маршрут всё, связанное с подвижным составом, следует согласовывать в ГИБДД, тариф — в местной администрации. Заработала государственная машина, которая в нашей административной традиции может установить абсолютные барьеры для входа на рынок и работы на нём. Короче говоря, они стали связаны решением ЛПР в местной администрации.

Это было первое легальное оформление субъекта рынка. Субъекта продавца. Выше в тексте мы говорили о важности «легального статуса покупателя и продавца». Только вот вопрос в чём: какой отраслью права регулируется это отношение? Существующее законодательство даже рассматривать бессмысленно, потому что его почти нет. Нигде не написано, что такое «билет», какие отношения возникают при перевозке, кто несёт ответственность, каковы обязанности. То есть нет понятия публичного договора, который бы возникал при покупке «билета». У частных перевозчиков «билетов» как таковых нет, то есть чего-то, что формально бы доказывало вступление в правовые отношения и фиксировало эти отношения. Какой статус у субъекта покупателя? У автотранспорта нет своего кодекса, который бы определялся федеральным законом. А он есть у железнодорожников («устав»), у гражданской авиации, у речников и так далее. По новому Гражданскому кодексу создание устава для перевозчиков было необходимым, но устава этого нет до сих пор. И не будет, долгое время.

На региональных уровнях последние года законы субъектов федерации «О транспортном обслуживании…» не касаются конкретно городов и в основном были написаны под одно мероприятие: «распил» маршрутов в рамках «новых правил», которые были запущены в 2005 году федеральным законом № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд». Эти региональные нормативные акты концентрируют внимание на одной вещи: конкурсах, по которым могут распределяться маршруты. Об этом будет сказано подробнее ниже. В этих актах выражаются мотивы ЛПР. Они рассмотрены подробно на трёх предыдущих страницах. Короче говоря, им нужно было (1) свести к минимуму социальные волнения и (2) дать частным перевозчикам зарабатывать деньги (главное!). Ни о какой системе речи и не шло, и сейчас не идёт, и идти не будет. Более того, если говорить о законодательстве: маршрутная сеть мертва в законе. То есть система, построенная по принципам Паскаля мертва в законе.

4 Элементы системы

Вопросы присутствия системы в законодательстве очень сжато и хорошо рассмотрены Михаилом Яковлевичем Блинкиным в тезисах к заседанию Консультативного совета по теме «Транспортные проблемы российских мегаполисов». «Маршрутные сети массового общественного транспорта мертвы в законе: понятие маршрутной сети в российском законодательстве отсутствует как таковое. Маршрутные сети не упомянуты (1) в «Уставе автомобильного и городского электрического транспорта» (№259-ФЗ от 8 ноября 2007 г.), ни (2) в принятом в первом чтении проекте закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации. … Одновременно, никакие правовые рамки не ограничивают сугубо непрофессиональное вмешательство местных администраций (курсив мой — прим.). … Статус организации дорожного движения (ОДД) как специфической государственной услуги не прописан в российском законодательстве. Соответственно, в этой сфере отсутствуют: (1) адекватные технические регламенты, (2) рациональное распределение предметов ведения между федеральным центром, субъектами федерации, муниципальными образованиями, (3) действенные организационно-экономические механизмы финансирования, проектирования и реализации работ по ОДД. В результате, во многих крупных городах, в том числе административных центрах субъектов РФ, Комплексные транспортные схемы (КТС), а также Комплексные схемы организации движения (КСОД) либо отсутствуют, либо не реализуются за недостатком средств» [30].

Постепенно это привело к тому, что в крупных городах несколько больших частных перевозчиков заместили собой существовавшие маршруты. В малых городах остались и индивидуальные, и большие перевозчики. Однако это вопрос времени и тех рыночных механизмов и координационных игр, о которых было написано в прошлой части. Самое главное, что во всех городах — это автобусный муравейник, базар, а не система (рынок).

«Автобус частный, цена — 15 (5, 7, 9, 11, 13) рублей, льгот нет». «В салоне автобуса малой вместимости — не более одного пассажира льготных категорий за время поездки (средней — двух, большой — четырёх» [15]. Это объявления, которые висят сейчас в салонах частных «автобусов» почти всех русских крупных городов. То есть частные перевозчики добились того, что хотели. Мы будем возить «ваших льготников», а вы от нас отстаньте: дайте заработать денег. Местная администрация пытается таким образом перекрёстно субсидировать льготные категории. Вместо того, чтобы посчитать их количество и оплачивать их перевозку их бюджета, выдумывают всякие извращения: вы обслужите один «социальный» маршрут (на котором эти категории и могут ездить), а на пяти маршрутах творите, что хотите. Это не пример из плохого анекдота, а реальная система в Петербурге с 2005 года [68].

Постепенно местные администрации либо приравняли тарифы на перевозку к муниципальному (который утверждает региональная энергетическая комиссия, кстати), либо заложили минимальное отличие (в несколько рублей). Причём к тому времени, тариф, как было описано выше в тексте, рыночным механизмом опустился до муниципального.

Собственно, тариф и стал центральным вопрос во взаимоотношении местных администраций и частных перевозчиков. Потому что влиял на то, сколько перевозчики смогут «собрать с населения». Вплоть до забастовок, когда перекрывались дороги в городе [72]. Однако были ещё забастовки, очень показательные для масштаба явления. Когда частные перевозчики отказом от работы в определённый день парализовывали работу «системы», что вызывало серьёзный резонанс.

Это говорит о том, что постепенно местные администрации становятся в некотором смысле заложниками ситуации, когда муниципальный перевозчик захирел настолько, что отказ частных перевозчиков от работы снижает уровень обслуживания на совсем недостаточный уровень, то есть на уровень при котором можно говорить, что транспортное обслуживание в городе замирает [76].

5.1 Местная администрация как планирующая организация

А что вообще может делать местная администрация? Ей необходимо найти новые способы построения транспортной системы. Речь каждый раз идёт о решении конкретной транспортной задачи конкретного города: как удовлетворить спрос на транспортное обслуживание при заданных объёмах ресурсов. У каждого города ресурсы разные, спрос разный и начальные условия разные. Эту казалось бы самую простую истину очень многие не видят и пытаются «решить одним махом всё». Именно из-за неё детальное транспортное планирование на федеральном уровне почти невозможно: в союзные времена это удавалось очень серьёзной организационной работой при очень жёстких методах властного регулирования. Последние просто невозможны в нынешних условиях, практика это показывает, это необходимо понять и принять — перенести на местный уровень.

Что происходило с тем, что должно было планировать систему транспортного обслуживания? По сути не было создано административных единиц, которые бы занимались конкретно этим вопросом в новых условиях. Первый раз в явном виде это прозвучало лишь в новом законе «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» в шестых-седьмых пунктах третьей главы («Вопросы местного значения взятого муниципального образования») вот в таком виде: «создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения».

В 1990 году огромное Министерство автомобильного транспорта РСФСР «заменили» на Министерство транспорта РСФСР, и его функционал стал звучать так: «осуществление государственного руководства транспортно-дорожным комплексом РСФСР» [3]. А ещё там была (в третьей части первого пункта) знаковая фраза: «содействие в формировании рынка транспортных услуг и новых организационных структур, основанных на различных формах собственности». Поскольку рынок тогда понимали не как смешанную экономику, а как волшебную палочку, которая всех спасёт, это и определило, в какую сторону отрасль двигалась. Причём определение этого «рынка» за 18 лет так и не дано, и это никому не нужно: нет на открытой площадке обсуждений этого вопроса.

Раньше мэр (и его администрация) большого города не имел ничего. Были МПС, Минжилкомхоз, отраслевые министерства, пресловутый Минавтотранс РСФСР, которые занимались и перевозками, и системой. То есть система не была завязана на местный уровень. С созданием современной федерации этого так и не произошло. Сейчас у мэра есть право регулировать тариф (и то, это связано с региональной энергетической комиссией) и подохнувший автобусный парк сиречь муниципальный перевозчик. Больше не было и нет ничего. Так что от них требовать? Чтобы мэры городов ложились костьми на железные дороги и требовали пересмотра законодательства? Что нужно ЛПР в местных администрациях, уже было несколько раз с разной степенью подробности расписано.

5.2 Действия агентов изменений

Когда РЖД судится с пассажирами из-за того, что она не может поставить турникеты на выход и штрафовать безбилетников, это балаган. Когда ГУП «Мосгортранс» судится по вопросам установки АСКП, это то же самое [78]. Желания перевозчика сохранить себя, сделать хозяйственную деятельность прибыльной, увеличив исключаемость, а значит и собираемость, естественны. Но они суды проигрывают. Принципы классической экономической теории в принятии таких решений не действуют, это принципы общественного сектора.

Когда на официальном сайте федерального органа исполнительной власти (Федеральной антимонопольной службы, которая вообще — по своему функционалу — не должна лезть в эту отрасль!) написано, что он поддерживает модель базарного автобусного муравейника, это говорит о том, что отрасль находится в глубочайшем системной кризисе [очень показательный документ, см. 27].

Если посмотреть на нормативные документы по отрасли, то речь в них идёт о сборе доходов (собираемости), об обоснованности выделения средств (дохнущему муниципальному перевозчику), о льготниках. Ещё часто говорят о безопасности. Но почему, мы уже выяснили (без газетчиков не говорили бы). Ещё, конечно, о повышении «культуры обслуживания»[[7]](#footnote-7). Но кто бы знал, что это, нигде определения термина найти не удаётся.

На уровне целевых программ встречаются следующие вещи: «пассажир, имеющий возможность оплатить свой проезд на транспорте, предпочтет использовать маршрут коммерческого автотранспорта, предоставляющего транспортные услуги значительно более высокого качества». О каком «качестве» идёт речь, непонятно. Большая беда в том, что муниципальный перевозчик воспринимается как соперник, конкурент, хотя мы уже выяснили, что для системы единственной моделью рыночной структуры является локальная монополия, при этом естественная.

5.2 Рекомендации к действиям

В желании «что-то сделать» первым делом начали изучать сложившуюся ситуации, с точки зрения «как сейчас», а не «почему так стало?». Пришли к выводу, что муниципальные перевозчики неприбыльны. Неприбыльны не потому что они бездумно сделаны, а потому что они всё ещё заточены на финансирование при командной экономике, а система — на планирование при той же экономике. Однако духа и политической воли сделать единственное возможное — перепланировать всё заново, не хватает. Простым увеличением финансирования сложившуюся ситуацию не исправишь. Да, сделали главное, к примерно 2006 году начали поступать сведения, что перевозчикам не надо более компенсировать «убытки от перевозки пассажиров», а всё чаще они рапортуют о прибыльности. Это произошло после монетизации льгот и, наконец, налаженных межбюджетных трасфертов: огромная (до половины!) часть пассажиропотока была льготной, за перевозку которых должен был плавить бюджет другого уровня. Который этого не делал. Также повысили собираемость увеличив исключаемость. Это показывает, что существующий спрос позволяет получать прибыль.

Частные перевозчики появились из-за неудовлетворённого спроса. Сейчас он остаётся неудовлетворённым. Но, скажем, не в рамках простых объёмов, а с точки зрения качества городской среды и налаживания системы. Даже если сами пассажиры этого не осознают.

Местной администрации нужно в первую очередь нужно понять, что на самом деле происходит. Никаких примеров того, что она это понимает, найти не удаётся. Также нет понимания и на федеральном уровне: мэр города не имеет по сути эффективных полномочий по созданию системы с нуля. Сосуществование муниципального и частных перевозчиков в нынешнем виде немыслимо. Но понимания этого нет.

Должная быть двухуровневая структура этой новой системы [подробно на примере Великобритании см. 80]. Та, к которой пришли и приходят везде. Всесильный планирующий орган и пласт перевозчиков, работающих на маршрутах. Это может быть и один перевозчик на все маршруты: вопрос архитектуры самой системы. А может быть несколько многопродуктовых или однопродуктовых естественных монополистов.

Орган должен иметь результативные, законные, неоспоримые (с точки зрения разумности системы) способы эту систему строить. Он должен быть местным и должен быть компетентным. Для больших стран разумны такие вещи, как объединения планирующих органов, которые меняются опытом и координируют усилия. Наподобие pteg в Англии [16]. Это нужно, чтобы местный планирующий орган знал, что делает, а не поступал, как умеет. А также не должно быть такого, чтобы один мэр по прихоти решал, «какого цвета будут вагоны», какой тип подвижного состава будет эксплуатироваться — не должно быть прожектёрства[[8]](#footnote-8), а должно быть умелое размышление с изучением опыта коллег. Особого пути нет и не будет.

Планирующий орган должен решить, какие маршруты необходимо создать, чтобы удовлетворить спрос своих горожан на перевозки. То есть продумать их все с точки зрения системы по принципам Паскаля и спроса на эти принципы. Например, какой интервал следует задать в такой-то час? Удовлетворить спрос с теми ресурсами, которые можно привлечь. Фантастического не случится и придётся идти на компромисс.

Чем он будет «торговать» с перевозчиками при распределении маршрутов? Пассажиром или транспортной работой [79]? Иначе говоря, как будет организована система сбора доходов? Если не исключить перевозчика из прямых расчётов с пассажиром, то он не будет заинтересован в системности [50]. Если же распределять не финансовый показатель (сбор дохода), а системный, то система будет работать. Это выражается в том, что перевозчику платят за объём транспортной работы, и поэтому при выборе маршрута он знает заранее, сколько заработает и при каких издержках.

Планирующий орган не исключается из хозяйственной деятельности перевозчика, он как раз строит её. А выполняет по заданным правилам как раз первый. Но при этом ему дана серьёзная автономия в поисках путей снижения издержек: главное, чтобы не страдала система по Паскалю, а значит пассажиры.

Государственный или частный естественный многопродуктовый монополист это будет, зависит от того, каковы в традиции издержки на дисфункции бюрократии. Это отдельная тема для исследования, и нет особенных доводов в пользу широко разделяемого у нас факта, что частный перевозчик справляется лучше: спрос малоэластичен, потому особых стимулов системно работать у него на самом деле нет, здесь вопрос воли регулирующего органа, который либо допускает к маршруту, либо нет [37; 38]. И перевозчик должен быть заинтересован. Муниципальный же перевозчик уверен в том, что с маршрутов его не снимут. Поставим вопрос по-другому: в рамках нашей бюрократической традиции частный перевозчик выгоднее, потому что на него можно влиять экономически, а издержки на дисфункции бюрократии воспринимаются очень высокими.

На создание такой системы не нужно астрономических средств: нужно распорядиться желаниями частного сектора извлекать прибыль. Понятно, что одним шагом и за один год эту систему не создать. И нужно волевое решение, очень непростое: что делать с пусть уже и не с умирающим, а прибыльным муниципальным предприятием. В какой-то момент фонды его придётся снимать с баланса, а бремя на капитальные инвестиции по его перевооружению лягут, конечно, на местный бюджет.

А теперь самое главное и грустное. Никаких предпосылок к формированию таких взаимодействий нет. И не видно. Ни законодательных, ни институциональных, ни финансовых. Сейчас это конкурсы, мнимая мера, призванная «решить проблемы неудовлетворительной организации транспортного обслуживания».

**6 Практика российских «конкурсов»**

Конкурсы стали очень модными после принятия в 2005 году федерального закона 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки…». Это была очень благая идея убрать протекционизм из рыночных отношений и создать конкурентную среду. Естественно, из-за универсальности закона, всё обернулось абсурдом. Конкурентную среду начали создавать там, где она невозможна. Например, в разбираемой нами отрасли.

Если их читать (а мной было прочитано около двадцати подобных документов, в первом разделе списка источников приведены наиболее показательные примеры для прочтения), то видно, что они написаны почти под копирку. Все эти документы написаны, как и остальные: левой ногой, всё смешано в кучу, а цели голословны. А самое главное — не чувствуется рука специалистов: делал инженер, который вчера занимался рынками, позавчера — школами, сегодня — транспортом, а завтра — прессой. Самые важные и явные вещи не выделены.

Зачем конкурсы нужны, написано у них же в преамбуле. «Создание конкурентной среды в сфере оказания транспортных услуг населению», «свободного развития рынка транспортных услуг» [10; 13].

Противореча они сами себе: «Целью конкурса является формирование эффективной, устойчивой и безопасной системы регулярных перевозок, обеспечивающей удовлетворение транспортных потребностей жителей … в условиях рыночных отношений и свободы предпринимательства в сфере автотранспортной деятельности». Почему это невозможно, мы уже выяснили.

Единственный остаток от системности вот такой: «Перевозчик должен обеспечить качественную перевозку пассажиров общественным транспортом, высокую культуру обслуживания». О чём идёт речь, нигде не написано [13].

«Вся выручка от оплаты за проезд полностью остается у перевозчика и инкассируется. Перевозчик обеспечивает сбор выручки за проезд, продажу разовых билетов» [13]. Это регламентирует систему сбора доходов по неправильной схеме. О чём было написано в предыдущем разделе. А ведь конкурсы эти преподносятся как нечто инновационное, то есть с этой ошибкой мы будем существовать ещё долго.

Большая часть текста этих документов посвящена конкурсным процедурам, а не транспортному обслуживанию. Графики движения предоставляют сами перевозчики. Что такое «лучшие графики движения», нигде не написано, но это является условием выигрыша. Максимум, что в этих условиях есть, это «гарантированное обеспечение необходимых объемов перевозок с учетом максимально возможного комфорта и безопасности пассажиров, а также сезонных колебаний пассажиропотоков». Вопрос того, как составляется расписание, в этим документах не рассматривается. Нигде не написано о подвижном составе. И мерах слежения и ответственности за нарушение взятых обременений по конкурсу. Размер транспортного предприятия вообще не рассматривается — это могут и индивидуальные предприниматели.

Максимум, что записано в договоре, это какие-то совершенно детские, кухонные, можно сказать, представления кого-то о том, как должен работать городской общественный транспорт: «сколько влазит» (графическая населённость, она же вместимость), «когда работает» (крайние нити графика движения), «как ходит» (межпиковая и пиковая интервальность, или парность). Больше никаких требований нет. Ни графической и фактической населённостей, ни предельного объёма выполненных рейсов в виде доли от графического, ни плавающих интервалов, ни эргономических, эстетических и технических показателей. Максимум — это вот это и расплывчатые понятия о «комфорте и культуре обслуживания». Да и то на уровне проектов.

Процедура самого конкурса в том же договоре расписывается очень подробно. Причём прописаны там самые очевидные вещи из серии «перевозчик обязан соблюдать правила дорожного движения». Перевозчик, как и любой участник движения, обязан его соблюдать. Да, такие вещи имеют следующий смысл: включение в конечный текст юридического документа позволят исключать перевозчика, который почему-то не соблюдает общепринятые правила. Но проблема в том, что в этот самый текст не включены не самые очевидные вещи: соблюдение уровней транспортной работы, выполнения графика движения и комфорта. Не удалось найти ни одного документа, в котором бы это было сказано. О «высшем пилотаже» и говорить не приходится, к пребольшому сожалению. Например, о соблюдении уровня населённости салона (такие вещи, как пороги 3—6—10 чел/м2 не удалось найти вообще нигде), тяговых режимах и режимах езды, что влияет в первую очередь на комфорт перевозок. Или об обязанности вести учёт пассажиропотоков, что важно для планирования. Или о пассажирообмене с платформой, или о маршрутной скорости и фактической скорости. Или… Самое горькое здесь в том, что не получится списать это на сложность и «не такую насущную необходимость» — это уже повсеместные вещи. Причём давно. И эти вещи не «важны» (как это любят говорить в преамбуле программ, постановлений или ещё чего, дабы придать пафос документу), а необходимы для успешного транспортного планирования: создания системы транспортного обслуживания.

А самое жуткое во всей этой картине следующие. Городские конкурсные комиссии не могут быть уверены в том, что заключённые договоры будут исполняться. Единственный способ принуждения — это угроза к расторжению или расторжение заключённого договора. А заключаются они в противоречиях с федеральным антимонопольным законодательством[[9]](#footnote-9). Итого, из-за формальной институциональной (юридической) структуры создание системы транспортного обслуживания городов невозможно в принципе. И именно поэтому во введении к этому тексту я сказал, что для наших городов дальнейшие рассуждения бессмысленны. А статьи про общественные обсуждения этих конкурсов заканчиваются резонным: «только два депутата вспомнили о том, что дело не в лицензиях на перевозки, а в пассажирах» [73].

**Заключение**

При описании любого объекта можно рассматривать пять ситуаций: как было, как есть, как должно быть, как хотят или хотели сделать агенты изменений, и что получилось. Собственно, в тексте были упомянуты все эти ситуации, но в разном объёме. Конечно, акцент был сделан на ситуации «как должно быть». За рамками транспортного сообщества не удалось найти ни одного доказательства того, чтобы кто-нибудь понимал, с чем он на самом деле имеет дело и озвучивал подобные вещи.

Частный сектор сейчас — тема модная. Как и нанотехнологии. В советское время существовал такой термин: «обложить подушками». Нельзя было просто так приступить «к делу», поэтому существенные мысли шли между подробнейшими пассажами о том, как выполняются «заветы XIX съезда ВКП(б)», цитатами из «Виленинполнсобрсоч», а также двух других классиков. При таком обкладывании подушками теряется смысл того, о чём на самом деле идёт речь. А последнее время в каждой новости мелькает «частно-государственное партнёрство».

Почти всё, что происходит с городским транспортным обслуживанием в стране, случается не благодаря местной администраций, а скорее, вопреки ей. «Когда большие не думают о маленьких, маленькие начинают жить по своим законам, как умеют», — говорит персонаж Алексея Горбунова в недавнем фильме «Двенадцать». Это именно то, что происходило и, в принципе, будет происходить ещё много лет в отрасли городского пассажирского транспорта.

С развалом Советского Союза из системы транспортного обслуживания вынули стержень, который был заточен на командные принципы устройства экономики. И при этом не дав ей новый, что-то от неё требовали и «оценивали её эффективность». То, что начали делать с умершей системой, доставшейся от советских времён, описывается детским анекдотом: «Папа не затем повесился, чтобы ты на нём раскачивался».

Ловушка заключается в общественном отношении, а действия ЛПР в местных администрациях (да и на всех других уровнях власти) пока её только затягивают. Складывается на самом деле безнадёжное состояние, в этом тексте написано, почему. Все уставы, законы, конкурсы — как мёртвому припарки. До тех пор, пока не хватит политической воли перепланировать систему организации транспортного обслуживания заново по принципам, которые диктуют «Блез Паскаль — о системе, Вильям Баумоль — о естественных многопродуктовых монополиях и рынке, Вильям Нисканен — о бюрократических традициях». Перепланировать не сеть, а принцип взаимодействия субъектов системы, то есть то, как это система, собственно, работает. Почему это надобно делать, я пытался ответить в этом тексте. Это в том числе и моё личное убеждение.

Если очень кратко, то перепланировать следующим образом. Должна быть система, то есть адекватные спросу общедоступные тарифы, маршруты, регулярность сервиса, уровень его качества — то есть предложение. Предложение это должно обеспечиваться естественными многопродуктовыми локальными монополистами или абсолютнопродуктовым монополистом. Частным или государственным по форме владения, зависит от бюрократической традиции общества. В этой системе должен быть всесильный планирующий орган, который должен иметь результативные, законные, неоспоримые (с точки зрения разумности системы) способы эту систему строить. Он должен быть местным и должен быть компетентным. Таким образом достигается местная двухуровневая форма организации агентов изменений, которые строят свой объект — систему транспортного обслуживания и вносят положительные

Ясно, что это, в современной «терминологии», более масштаб целых нацпроектов, а не местных инициатив. Общественный резонанс будет огромным, рестрикционизм (он же промышленный саботаж) на местах тоже будет большим, особенно в бюрократических структурах. Результат — очень небыстрым, потому что такие вещи ««решаются не парой фокуснических фраз, а долгим и многотрудным путем развития естествознания и общества» [30].

Но что будет, если этого не сделать? Из-за общественного отношения к транспорту уровень автомобилизации будет неизбежно увеличиваться. Постепенно это приведёт к тому, что «суммарное время на маятниковую трудовую поездку в сумме продолжительностью рабочего дня выйдет за пределы суточного цикла, а как следствие появятся первые объекты недвижимости, непроданные (даже по ценам ниже себестоимости!) по причинам транспортных неудобств; соответственно, иссякнут источники пополнения бюджета, связанные с новым строительством» [30].

С учётом темпов развития нашей страны, не в особо крупных городах это случится не при нашей жизни точно. Мегаполисы (а это только тринадцать городов) повторят опыт Москвы и Петербурга отложено. Названные же города приходят к этому состоянию сейчас. Когда же приведёт, тогда и появится реальный социальный заказ на решение транспортной проблемы. Или, конечно, если к власти придёт «настоящий транспортник», у которого хватит воли проводить такие изменения. Это очень типичной для русской политической культуры. Но всё равно очень походит на занимательный анекдот: «У нас есть два варианта: реалистический и фантастический. Фантастический: мы сами себя спасём. Реалистический: прилетят инопланетяне и нас спасут».

**Список литературы**

Англоязычные книжные источники в целях удобства поиска оформлены по европейскому формату, утверждённому в Vade-mecum Multimedia Publishing (см. http://publicatio№ s.europa.eu). Если при названии работы на латинском алфавите, исходный текст другого языка, это указано, в последнем разделе библиографического описания согласно ГОСТ 7.82-2001

I. Законодательство

1 Акты союзного и республиканского уровней СССР

Устав автомобильного транспорта РСФСР // утверждён Постановлением Совета министров РСФСР от 08 января 1969 г. № 12 (в ред. от 18.02.1991, с изм. от 28.04.1995)

Постановление Совета министров РСФСР от 27 февраля 1970 г. № 135 «Об утверждении положения о Министерстве автомобильного транспорта РСФСР»

Постановление Совета министров РСФСР от 25 сентября 1990 г. № 378 «Вопросы Министерства транспорта РСФСР» (с изменениями от 26 ноября 1991 г.)

2 Федеральные законы

Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта // утверждён Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. — 2007. — 12 ноября.

Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд»

3 Акты регионального уровня

Закон Орловской области «О маршрутным автотранспортных пассажирских перевозках в Орловской области», Принят Орловским областным Советом народных депутатов 30 октября 1998 г.

Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 20 сентября 2005 г. № 1386 «О порядке организации и проведения открытых конкурсов на право осуществления пассажирских перевозок по маршрутам наземного пассажирского маршрутного транспорта общего пользования»

Распоряжение Губернатора Московской области № 680-РГ от 15 августа 1996 года «О деятельности ООО «Группа Автолайн» и его дочерних предприятий»

Распоряжение Премьера правительства Москвы от 12 марта 1998 года № 260-РП «О деятельности ООО «Группа Автолайн» и его дочерних предприятий»

4 Акты местного уровня

«Положение о порядке привлечения автотранспорта юридических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, к осуществлению маршрутных автобусных перевозок в г. Бор и Борского района на коммерческой основе»

Постановление Администрации МО «Завьяловский район» Удмуртской республики от 24 сентября 2007 г. № 2146 «Об утверждении Положения по привлечению автотранспорта юридических и физических лиц к маршрутным перевозкам пассажиров в пригородном сообщении»

Постановление Главы администрации Хабаровского края от 20 июля 2000 г. № 262 «О порядке привлечения автотранспорта юридических лиц и граждан к регулярным маршрутным перевозкам пассажиров в городском, пригородном и междугородном сообщении на территории Хабаровского края» (в редакции постановления Главы администрации края от 01.11.2001 г. № 460 и постановления Губернатора края от 31.12.2002 г. № 536).

5 Прочие нормативные документы и законодательные проекты

Проект Положения о порядке привлечения автотранспорта юридических и физических лиц к осуществлению маршрутных перевозок в г. Москве на коммерческой основе (Целевая программа «Городской пассажирский транспорт»)

Справка о результатах проведенных в ноябре 2007 г. мероприятий по контролю выполнения хозяйствующими субъектами Борского района Нижегородской области лицензионных требований и условий транспортного законодательства. (проведено с 12.11.2007 по 26.11.2007)

«Правила проезда и перевозки багажа в маршрутных автобусах «Группы Автолайн» (в городском и пригородном сообщении)» // утверждены приказом генерального директора ОАО «Группа Автолайн» от 1 января 2005 г.

Pteg full guide [Электронный ресурс] / Руководство Passenger transport executive group. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.pteg.net/NR/rdonlyres/D4358A1B-DBBA-4FC0-810C-D3F628114324/0/PTEAPowers20051115.pdf>, Acrobat Reader, своб. — Лидс: pteg, 2008. — Загл. с экрана.

II. Монографии и книги

Балян Г. Г., Гуревич Г. Г. Модель оценки ожидаемой мощности пассажиропотока на совмещённых маршрутах микроавтобусов и автобусов // Труды Киргизского автомобильно-дорожного КТИ. — Фрунзе, 1986. — Вып. 4. — С. 72—78.

Всероссийская трамвайная конференция 1922 г. [Электронный ресурс]: (из истории отечественного городского транспорта) / Н. М. Семенов, исторический очерк, «Вопросы истории естествознания и техники». — Электрон дан. сети интернет <http://vivovoco.astronet.ru/VV/JOURNAL/VIET/TRAMWAY.HTM>. — М. Институт истории естествознания и техники РАН, 2003. — Загл. с экрана.

Гейзенберг В. Избранные философские работы: Шаги за горизонт. Часть и целое / Пер. А. В. Ахутина, В. В. Бибихина. — СПб.: Наука, 2005. — 572 с.

Законотворческая деятельность — 5 лет бесплодия, или Устав автомобильного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс] / В. Артамонов. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad\_st/sterility.htm>, своб. — М.: Склад законов, 2006. — Загл. с экрана.

Законотворческая деятельность — уже 6 лет бесплодия, или Устав автомобильного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс] / В. Артамонов. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad\_st/sterility2.htm>, своб. — М.: Склад законов, 2007. — Загл. с экрана.

История Департамента автомобильного транспорта [Электронный ресурс] / справка по истории организации. — Электрон дан. сети интернет <http://www.mintrans.ru/pressa/HistiryDAT.htm>. — М. Министерство транспорта РФ, 2001. — Загл. с экрана.

Кацыв П. Д. Экспертные методы совершенствования управления крупномасштабными системами (на примере пассажирского автомобильного транспорта в крупном регионе). — М.: Институт проблем управления им. В. А. Трапезникова РАН, 2002. — 43 с.

Повседневная жизнь российских железных дорог / А. Б. Вульфов. — М.: Молодая гвардия, 2007. — 453 с.

Правовые основы организации транспортного обслуживания городского населения. / Колл. автор. — Фонд «Институт экономики города», 2000. — 71 с.

Радченко И. С. Организация функционирования пассажирского транспорта в инфраструктуре города (на примере г. Хабаровска). — Хабаровск: Хабаровская государственная академия экономики и права, 2005. — 22 с.

Реформирование рынка услуг автомобильного и городского наземного пассажирского транспорта: проблемы и перспективы [Электронный ресурс] / М. Д. Даев, экспертные публикации Федеральной антимонопольной службы России. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.fas.gov.ru/article/a\_7704.shtml>, своб. — М.: Федеральная антимонопольная служба, 2006. — Загл. с экрана.

Рудаков И. А. Проблемы оценки инвестиционных проектов, связанных с развитием наземного пассажирского транспорта крупного города: пространственные факторы принятия инвестиционного решения. — М.: ГУ—ВШЭ, 1995. — 38 с.

Струве П. Б. Хозяйство и цена. — С.-Пб.; М.: 1913. — Ч. 1.

Тезисы НИИТДХ к заседанию Консультативного совета Партийного проекта «Транспорт объединяет Россию» партии «Единая Россия» по теме «Транспортные проблемы российских мегаполисов» от 24 апреля 2008 г. — М.: НИИТДХ, 2008.

Теория «дифференциальной урбанизации» и иерархия городов в России на рубеже XXI века / Нефедова Т. Г., Трейвиш А. И., отв. ред. А.Г. Махрова. // Проблемы урбанизации на рубеже веков. — Смоленск: Ойкумена, 2002. — С. 71-86

Уильямсон О. Экономические институты капитализма: Фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация. — С.-Пб.: Ленинздат, 1996. — 231 c.

Шаталин С. С. Функционирование экономики развитого социализма. — М.: МГУ, 1982. — 210 с.

Bastow, Keith, “The private sector — delivering sustainable public transport,” ARRIVA Passenger Services, 2003.

Baumol, W. J., “On the Proper Cost Tests for natural Monopoly in a Multiproduct Industry,” American Economic Review. — Vol. 67, Issue 5, Dec, 1977, P. 809—822.

Baumol, W.J., Panzar, С, Willig, R.D. Contestable Markets and the Theory of Industry Structure. — New York, 1982. — CL7. — P. 169-303.

Bayliss, D. Buses in Great Britain: Privatisation, Deregulation and Competition [Электронный ресурс] / Монография о результатах приватизации автобусных предприятий-перевозчиков. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.worldbank.org/transport/expopres/bayliss1.doc>, Microsoft Word, своб. —Вашингтон: Всемирный банк, 1999. — Загл. с экрана.

Better Public Transport for Europe through Competitive Tendering: A Good Practice Guide (draft), ICLEI: The International Council for Local Environmental Initiatives, 2003.

Black, Alan, “Urban Mass Transit Planning,” McGraw-Hill, 1995, 411 p.

Blais, André, Dion, Stéphane, “Are Bureaucrats Budget Maximizers? The Niskanen Model & Its Critics, ”Polity, Vol. 22, No. 4 (Summer, 1990), pp. 655-674.

Bonbright, James С., “Principles of Public Utilities Regulation,” New York: Columbia University Press, 1961, P.76.

Cole, Stuart, “Applied Transport Economics: Policy Management and Decision Making,” London, Sterling / Kogan Page, 2005, 449 p.

Coase, R. “The nature of the Firm,” Economica, n.s., Vol. 4. 1937, P.386—405.

Demsetz, Y., “Why Regulate Utilities?,” Journal of Law and Economics, vol. 2, no. 1, 1968.

Désormière R. Les transports parisiens [Электронный ресурс] / Очерки по истории общественного транспорта. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.navily.net/histtc.php>, своб. — Париж.: Navily, 2007. — Загл. с экрана. — Франц. яз.

Jamison, Mark A. A, “Further Look at Proper Tests for natural monopoly,” University of Florida, PURC, 1997.

Örn, Hans, Urban Traffic and Transport, Lund: HDM, Sida, 2002.

Preston J. The deregulation and privatisation of public transport in Britain: twenty years on [Электронный ресурс] / Отчёт английской национальной лаборатории «Фонд транспортных исследований». — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.transportresearchfoundation.co.uk>, своб. — Вокингем.: Transport Research Foundation, 2004; Оксфорд: University of Oxford, 2004. — Загл. с экрана.

Posner, R.A. Natural Monopoly and Its Regulation. // Stanford Law Review. -1969. - Vol. 21. -P. 548-643.

Small, K. A., “Urban Transportation Economics”, Harwood Academic Publishers, London: Routlege, 1992, 185 p.

“Urban and Regional Transportation Modeling: Essays in Honour of David Boyce,” Cheltenham: Edward Elgar, 2004, 398 p.

Holt, J., “Urban Passenger Transport,” Transport Strategies for the Russian Federation, The World Bank, 1993.

Vuchic, Vukan R., “Urban Transit: Operations, Planning and Economics,” Prentice-Hall, 1981, 673 p.

Wardrop, J. G. “Some Theoretical Aspects of Road Traffic Research,” Proceedings of the Institution of Civil Engineering, 1952, Part II, 1, pp. 325—78.

III. Учебники и учебные пособия

50 лекций по микроэкономике [Электронный ресурс] / Институт «Экономическая школа». Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://50.economicus.ru/>, своб. — М., 2005 — Загл. с экрана.

Авдашева С. Б., Розанова Н. М., Теория организации отраслевых рынков. М., 1998.

Газель [Электронный ресурс] / энц. статья., колл. автор. — Электрон дан. сети интернет <http://ru.wikipedia.org/wiki/Газель>. — С-Пб.: Wikimedia Foundation, 2008. — Загл. с экрана.

Гальперин В. М., Игнатьев С. М., Моргунов В. И. Микроэкономика: в 2-х т. / Общая редакция В. М. Гальперина. — СПб.: Экономическая школа, 2004. — Т. 2. — 504 с.

Кузьминов Я. И. Курс институциональной экономики: институты, сети, трансакционные издержки, контракты [Текст] : учебник для студентов вузов / Я. И. Кузьминов, К. А. Бендукидзе, М. М. Юдкевич. — М.: Изд. дом ГУ-ВШЭ, 2006. — 442 с.

Логистика: общественный пассажирский транспорт: Учебник для студентов экономических вузов / Под общ. ред. Л. Б. Миротина. — М.: Издательство «Экзамен», 2003. — 224 с.

Микроэкономика фирмы [Электронный ресурс]: электронный учебник / Н. М. Розанова, И. В. Зороастрова (Высшая Школа Бизнес-Информатики). — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.intuit.ru/department/itmngt/microecon/>, своб. — М.: Открытые Системы, 2006. — Загл. с экрана.

Миротин Л. Б. Логистика: общественный пассажирский транспорт. — М.: Экзамен, 2003. — 222 с.

РАФ [Электронный ресурс] / энц. статья., колл. автор. — Электрон дан. сети интернет <http://ru.wikipedia.org/wiki/РАФ>. — С-Пб.: Wikimedia Foundation, 2009. — Загл. с экрана.

РАФ-2203 [Электронный ресурс] / энц. статья., колл. автор. — Электрон дан. сети интернет <http://ru.wikipedia.org/wiki/РАФ-2203>. — С-Пб.: Wikimedia Foundation, 2008. — Загл. с экрана.

Спирин И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Издательский центр «Академия», 2005. — 400 с.

Share taxi [Электронный ресурс] / энц. статья., колл. автор. — Электрон дан. сети интернет <http://en.wikipedia.org/wiki/Share\_taxi>. — С-Пб.: Wikimedia Foundation, 2008. — Загл. с экрана.

Taxibus aux Montréal [Электронный ресурс] / официальная страница системы. — Электрон дан. сети интернет <http://www.stm.info/english/info/a-taxi.htm>. — Монреаль: Société de transport de Montréal, 2008. — Загл. с экрана.

IV. Периодические издания

А за реформу ответишь! [Электронный ресурс]:Власти рассказали депутатам, как работает транспорт / С. Дюков, Комсомольская правда (Петербург). — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.kadis.ru/daily/index.html?id=27607>, своб. — М.: Комсомольская правда, 2006. — Загл. с экрана.

Ивановский трамвай: печальный конец или право на будущее? [Электронный ресурс] / Ю. Романовский, Транспорт в России. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.tr.ru/articles/24>, своб. — М.: Транспорт в России, 2007. — Загл. с экрана.

Куда катится воронежский электротранспорт? [Электронный ресурс] / А. Губин, А. Буслов, А. Суриков, Транспорт в России. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.tr.ru/articles/?id\_article=20>, своб. — М.: Транспорт в России, 2006. — Загл. с экрана.

Конец «пазикам» [Электронный ресурс] / Е. Бурдуковский, «Эксперт». — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.expert.ru/articles/2007/06/20/trnsport\_cet/>, своб. — М.: Эксперт, 2007. — Загл. с экрана.

Маршрутный криз [Электронный ресурс] / Ю. Соколова, А. Широков, «Эксперт Сибирь». — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.expert.ru/printissues/siberia/2007/20/marshrutnyi\_biznes/>, своб. — М.: Эксперт, 2007. — Загл. с экрана.

Маршрутный рынок разделил ЗакС [Электронный ресурс] / А. Медведева, Фонтанка.ру. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.kadis.ru/daily/index.html?id=40360>, своб. — М.: Ажур-Медиа, 2007. — Загл. с экрана.

На остановке остановите! [Электронный ресурс] / И. Пронин, Транспорт в России. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.tr.ru/articles/?id\_article=4>, своб. — М.: Транспорт в России, 2003. — Загл. с экрана.

Надоели мне ГАЗели [Электронный ресурс] / А. Коваленко, «Эксперт». — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.expert.ru/printissues/ural/2007/24/nadoeli\_gazeli/>, своб. — М.: Эксперт, 2007. — Загл. с экрана.

Противный случай [Электронный ресурс] / С. Ермак, А. Коновалов, «Эксперт». — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.expert.ru/printissues/ural/2007/24/gorodskie\_avtoperevozki/>, своб. — М.: Эксперт, 2007. — Загл. с экрана.

Спор о маршруте [Электронный ресурс] / Е. Бурдуковский, Н. Дядик, «Эксперт». — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.expert.ru/articles/2007/04/23/krasnojsk/>, своб. — М.: Эксперт, 2007. — Загл. с экрана.

25 руб. вместо 15 — незаконно [Электронный ресурс] / «Эксперт». — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://www.expert.ru/news/2007/03/02/lukin\_bilet/>, своб. — М.: Эксперт, 2007. — Загл. с экрана.

Als, P., Fairhurst, M., Schwarz Lausten, A., “Maintaining Competition,” PTI, no. 3, 2002.

“Deregulation and privatization of Britain's local bus industry,” Journal of Regulatory Economics, vol. 5, no. 2, Springer Netherlands, 1993, p. 143—158.

“Integration of public transport and urban planning: the key to sustainable mobility,” Editorial, PTI, no. 5, 2007.

Russia To Loosen Urban Transport Gridlock [Электронный ресурс] / Статья о программах Всемирного банка по развитию пассажирского транспорта в некоторых городах России. — Электрон. дан. сети интернет. — Режим доступа <http://go.worldbank.org/DUEB1WDG50>, своб. — Вашингтон: Всемирный банк, 1995. — Загл. с экрана.

Ryan, J., “Cost reduction and resource maximisation in the urban bus industry,” PTI, no. 2, 2007.

1. Сейчас чаще всего встречается цифра в 74 % городского населения по стране в целом. [30, C.3; 81]. [↑](#footnote-ref-1)
2. Большое количество транспортных предприятий были в собственности предприятий профильных министерств, а предприятия были градообразующими. Например, Коломенское ТТУ подчинялось Коломенскому ордена Ленина машиностроительному (паровозостроительному) заводу, который трамваи и делал. По такой же схеме всё происходило с троллейбусами в Ярославле (знаменитые троллейбусы ЯТБ). Сейчас из таких «ведомственных» предприятий осталось лишь трамвайное Усть-Катавское при единственном в стране трамвайном заводе. [↑](#footnote-ref-2)
3. По иронии судьбы последние свои годы РАФ занималась производством катафалков. [↑](#footnote-ref-3)
4. Впоследствии оказалось, что это уже легендарный маршрут 23к «Бетта Автотранс», на который участники транспортных форумов ездят смотреть с фотоаппаратами. [↑](#footnote-ref-4)
5. Особенно ясно это стало с введением три года назад АСКП — «Автоматизированный системы контроля проезда» на подвижном составе ГУП «Мосгортранс» — муниципальном перевозчике в Москве. Пассажирообмен с платформой уменьшился в разы (время посадки в Икарус-280 (графическая вместимость 160 человек) на начальных станциях в пиковые часы до семи минут, ранее при посадке во все двери — до одной минуты). В транспортном сообществе активно обсуждался эффект того, что пассажиры сознательно и именно поэтому выбирали частных перевозчиков [79]. [↑](#footnote-ref-5)
6. «Бюрократия» во всём тексте — не общеупотребительная лексема, а термин теории организаций, отрицательной коннотации не имеет. [↑](#footnote-ref-6)
7. Это чисто лексическое клише с нулевой семантикой, то есть оно потеряло своё значение. Когда в нормативных документах, в приказах, «вписывают нужное» после этой фразы. Получается вот что: «В целях повышения культуры обслуживания пассажиров закрыть вестибюль станции такой-то…» Поначалу кажется забавным, но ничего смешного в этом нет. [↑](#footnote-ref-7)
8. Например, такие вещи. В Москве: хаворачивание Садового кольца в одну сторону и бессветофорный Ленинградский проспект в Москве по решению одного только мэра. В Петербурге: использование Scania Omnilink на городских маршрутах, которые были приспособлены для пригородных (а потому они от такого режима езды разваливаются). В Самаре: закупка подвижного состава трамваев партией, потому что мэру понравился цвет. В Омске: строительство метро «ради престижа». В Казани: планов по строительству монорельса, принимаемых губернатором. В Воронеже: протекции мэра одному из частных перевозчиков. И так далее… [↑](#footnote-ref-8)
9. Например, по антимонопольному законодательству в сфере проведения конкурсов, невозможно стопроцентное доминирование одного перевозчика, а распределить маршруты в объёме более 20 % в год не получится. Также не разрешается доминирование одного перевозчика на более чем 65 % маршрутов. Это касается в том числе и муниципального перевозчика, что делает его существование *бессмысленным*. по новому (вступил в силу 13 мая этого года) Уставу, утверждённому 259-ФЗ зимой. Подробнее об этом см. [20; 21] [↑](#footnote-ref-9)