

## Секция «Инновационная экономика и эконометрика»

### Международный опыт организации городского пассажирского транспорта

**Попова Е.В.<sup>1</sup>, Кузнецова К.В.<sup>2</sup>**

*1 - Национальный исследовательский университет "Высшая школа экономики Экономика, 2 - МГУ, Московская школа экономики, Москва, Россия  
E-mail: elena.v.porova@gmail.com*

В любом крупном городе, тем более – мегаполисе, противоречия развития потребностей горожан в перемещении по его территории и транспортной сети, существующей для их удовлетворения, входят в число первостепенных. Практически крайне трудно провести границу того круга явлений и процессов, в которых проявляются и от которых зависят эти противоречия. Трудно оценить роль общественного транспорта в жизни современного жителя мегаполиса независимо от того, в какой стране он находится. В различных странах, и в Европе и в Америке и в Азии, в разные периоды сталкивались с проблемами организации городского пассажирского транспорта, чему посвящено множество работ (например, например, [3], [4], [6])

В данном исследовании изучается международный опыт организации городского транспорта.

Началом реформирования городского общественного транспорта в Европе принято считать реформу 1986 г. в Великобритании (до этого в 1984 г. была проведена реформа, по которой организовали открытые тендеры на контрактацию автобусных маршрутов в Лондоне) [1], [2], [5]. Позже реформа продолжается в Дании и Швеции, и распространяется на другие европейские страны.

В европейских странах обеспечение транспортными услугами населения является задачей местных органов власти [1], [2]. Одним из основных инструментов регулирования отрасли перевозок является контракт на транспортное обслуживание, который определяет права и обязанности местных властей и перевозчика, возникающие в процессе осуществления перевозок.

Способы, которыми организован общественный транспорт, значительно различаются от одной европейской страны к другой, более того, от города к городу. Среди них можно выделить то, как национальные и локальные органы власти делят полномочия по регулированию общественного транспорта; как финансируется общественный транспорт; каковы форма и структура собственности перевозчиков; какова природа отношений между регулятором и перевозчиками; используются ли конкурентные механизмы при регулировании отрасли и т.п.

Организация местного общественного транспорта в Европе подвергается значительным изменениям в последние два десятилетия. Основным трендом является все большее использование контрактации при организации общественного транспорта. Другой важной чертой последних изменений является рост использования некоторых форм конкуренции, которые сильно варьируются в своей реализации.

В начале 90-х годов власти большинства стран все еще придерживались довольно консервативного взгляда на формы конкурентного воздействия, но некоторые из них начали применять конкурентные тендеры. Позже и другие страны, принявшие и продолжавшие развивать контрактный подход, стали использовать конкурентные тендеры в своих новых режимах.

В исследовании описываются все встречающиеся формы предоставления права на оказание транспортных услуг.

Все эти формы классифицированы по распределению рисков и процедурам заключения подрядных договоров. Распределение рисков подразумевает распределение следующего вида риска оператору:

- без риска;
- только риск изменения производственных издержек;
- риск изменения производственных издержек и риск изменений выручки.

Процедура заключения подрядных договоров может быть прямым заключением, или основанным на конкурентной процедуре с вознаграждением в результате переговоров или многокритериальным вознаграждением.

Кроме конкурентного механизма заключения договоров рассматриваются случаи прямого заключения договоров с перевозчиками.

На примере разных стран выделяются основные группы организационных форм предоставления транспортных пассажирских услуг, получивших в них распространение.

В большинстве случаев контрактации маршрутной сети перевозчик несет риски роста производственных издержек и риски снижения выручки. Также часто контракты включают стимулы к обеспечению дополнительного уровня качества и других целевых параметров. Британский (за исключением Лондона) рынок автобусных перевозок является свободным рынком (с дополнительной контрактацией маршрутов). В последнее время данная форма активно развивается в странах Восточной Европы, где сектор коммерческих перевозок функционирует на принципах свободного рынка (так называемые микроавтобусы – маршрутные такси дополняют работу государственных перевозчиков).

Авторы надеются, что анализ международного опыта реформирования городского пассажирского транспорта будет полезен для различных российских городов с похожей организацией этой отрасли.

## **Литература**

1. 1. Contracting in urban public transport // Report for DG Energy and Transport. 2008.  
Режим доступа к статье: [http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2008\\_contracting](http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2008_contracting)
2. 2. Ellis C. and E. Silva. British Bus Deregulation: Competition and Demand Coordination // Journal of urban economics. 1998. Vol. 43. P. 336-361.
3. 3. Nelson, J., Saleh W. Ownership and control in the bus industry: the case of Hungary // Journal of Transport Geography. 1997. Vol. 5. Issue 2. P. 137–146.
4. 4. Wang, J., Yang, H. A game-theoretic analysis of competition in a deregulated bus market // Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review. 2005. Volume 41. Issue 4. P. 329–355.
5. 5. White P. The conflict between competition policy and the wider role of the local bus industry in Britain // Research in Transportation Economics. 2010. Vol. 29. Issue 1. P. 152–158

6. 6. Zubieta, L. A network equilibrium model for oligopolistic competition in city bus services // Transportation Research Part B: Methodological. 1998. Vol. 32. Issue 6. P. 413–422.