

Эволюция институциональной среды в сфере частных пассажироперевозок на примере г. Омска

Научный руководитель – Капогузов Евгений Алексеевич

Артамонова Анна Сергеевна

Студент (бакалавр)

Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского, Омск, Россия

E-mail: anna.sergeevna.artamonova@yandex.ru

На протяжении нескольких лет на дорогах г. Омска передвигается большое количество маршрутных такси, в результате чего это приводит к образованию частых заторов на перекрестках, улицах и в основном на остановках общественного транспорта. Департамент транспорта, сокращая количество маршрутов, пытается найти оптимальную пропорцию между количеством частных и муниципальных перевозчиков.

В результате социологического опроса водителей и личных наблюдений, в городе обнаружены маршруты, которые переполнены машинами. Из-за этого водители маршрутных такси тратят много времени, простаивая на конечных остановках. Таким образом, на рынке сложилась ситуация, когда предложение перевозок превышает спрос пассажиров на них. Из-за фиксированной цены перевозок доход водителей в таких условиях низкий. Возникают вопросы: 1) Как водители приспособились к данным условиям? 2) Что помогает им распределить пассажиров так, чтобы никто из водителей не остался без прибыли?

Водители имеют определённый интервал между отправлениями с конечной остановки, что позволяет держать дистанцию между транспортными средствами. Однако на дорогах часто образуются пробки, из-за чего эта дистанция может нарушиться. В таком случае водители нашли интересный выход из данной ситуации - путём переговоров по мобильной связи они делятся информацией с другими водителями о своём месторасположении. Использование данной информации помогает им держать необходимую дистанцию между транспортными средствами. Кроме того, с помощью различных мобильных приложений частные перевозчики отслеживают движение муниципального транспорта, дублирующего их маршрут. Таким образом, получая информацию о состоянии маршрута, водители принимают наиболее оптимальное решение, с какой скоростью ехать, чтобы на остановках посадить больше пассажиров, и соответственно, получить большую прибыль. Наличие таких связей свидетельствует о социальном капитале в сфере маршрутных такси, ведь «каждый участник отказывается от индивидуально наилучшего решения ради общего блага и в итоге получает более высокий результат, нежели в некооперативном варианте» [3]. Водители обмениваются также и другой ценной для них информацией, такая как:

- 1) место, где установлен новый знак;
- 2) место, где стоит сотрудник ГАИ или проходит рейд;
- 3) место, где установили новую камеру;
- 4) место, где образовалась пробка/затор и др.

Обмен такой информацией даёт им экономическую выгоду в виде избегания вероятных расходов. Замечено, что не все водители взаимодействуют друг с другом.

До недавнего времени основными характеристиками маршрутного такси были:

- 1) «более высокий проездной тариф»;
- 2) «отсутствие льгот при оплате»;

- 3) возможность остановки для посадки и высадки пассажиров вне остановочных пунктов;
- 4) «отсутствие проездных билетов длительного действия»;
- 5) маршрутное такси считалось более комфортной и более быстрой альтернативой другому городскому общественному транспорту [1].

Сейчас же омское маршрутное такси под эти характеристики не подходит, а именно первые три пункта им не соответствуют. Причиной этому послужили изменения в законодательстве о перевозках на общественном транспорте [4].

Одной из составляющих социального капитала являются нормы. При опросе водителей маршрутных такси были выявлены следующие неформальные правила:

1) Запрет на обгон машины со своего маршрута. При обгоне водителя со своего маршрута могут подорваться доверительные отношения между водителями. В результате чего недоброжелательное отношение одного может спровоцировать неадекватное принятие решения другого водителя. Однако этого правила придерживаются водители не всегда. При договорённости они могут осуществить такой манёвр, например: в случае отсутствия свободных мест в машине, водитель может обогнать другого, при этом не забирая его пассажиров с остановок.

2) Необходимо держать дистанцию между машинами. При соблюдении этого правила вероятность набрать больше пассажиров возрастает.

3) Во время пути на конечную остановку перед началом работы или после возвращения с заправки автотранспорта горючим либо при движении не по своему маршруту водитель не должен перевозить пассажиров.

4) Оплата за проезд осуществляется при посадке пассажиров (хотя в некоторых городах - перед высадкой).

5) По окончании рабочего дня водитель должен выплатить работодателю «план» (сумму денег, оговорённую при найме).

6) Некоторые водители маршруток берут платёж за провоз крупногабаритного багажа, однако большинство опрошенных водителей его не требуют.

До введения правила - осуществлять посадку/высадку только на остановочных пунктах [4], водители могли делать остановки там, где попросят их пассажиры. В результате постоянных просьб остановиться в одном и том же месте образовывались неформальные остановки, как правило, вдоль длинного участка дороги между формальными остановками. Было замечено, что некоторые неформальные остановки переформатировались в формальные.

Таким образом, наличие вышеперечисленных характеристик отражает особенности коммерческих пассажироперевозок. Укрепление социальных сетей и доверительных отношений между перевозчиками играет важную роль в организации и развитии маршрутных перевозок. Предполагается, что активное вмешательство государства в институциональную среду пассажироперевозок объясняется X-матрицей, которая преобладает в России [2].

Источники и литература

- 1 - Загребельный А.И. Автомобильный фольклор в маршрутных такси г. Омска как отражение культуры современного общества, 2012. / URL: <http://nsportal.ru>
- 2 - Кирдина С.Г. Институциональные матрицы и развитие России: введение в X-Y-теорию. СПб. : Нестор-История, 2014.
- 3 - Полищук Л.И., Меняшев Р.Ш. Экономическое значение социального капитала // Вопросы экономики. 2011. №. 12. С. 46-65.

- 4 - Федеральный закон "Об организации регулярных перевозок Федеральным пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 13.07.2015 N 220-ФЗ.