

РЫНКИ ТОВАРОВ И УСЛУГ

А. А. Вейхер¹

канд. экон. наук, профессор кафедры методов и технологий социологических исследований Санкт-Петербургского филиала Государственного университета — Высшая школа экономики

К. В. Кузнецова²

ст. преподаватель кафедры микроэкономического анализа Санкт-Петербургского филиала Государственного университета — Высшая школа экономики

ОСОБЕННОСТИ СПРОСА НА УСЛУГИ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА ПРИ СИЛЬНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЕ БОЛЬШИХ ГРУПП НАСЕЛЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА)

Введение

В любом крупном городе, тем более мегаполисе, потребности горожан в перемещении по его территории и соответствующих средствах их удовлетворения входят в число первостепенных. В Санкт-Петербурге, по опросам общественного мнения, вопросы городского транспорта стабильно занимают 3—4-е место в рейтинге острых городских проблем. Экономический аспект данного вопроса сравнительно малоизучен. До сегодняшнего дня он изучался больше с социологической точки зрения (распределение общественного мнения о проблемах общественного транспорта, массовость поездок по видам транспорта у разных групп населения). В нашей статье предпринимается попытка анализа ситуации в Санкт-Петербурге в 2004 г. перед «монетизацией» льгот, среди которых льгота бесплатного пользования транспортом для широкого круга граждан вызывала наиболее острые противоречия. Социальная острота этой проблемы не сводилась к традиционному представлению о противостоянии между социально незащищенными гражданами и государственными органами, экономящими бюджетные средства. Представительное обследование населения уже в 2001 г. показало, что по отношению к выделению бюджетных средств города на льготный проезд в городском транспорте мнения жителей города разделились: 31% высказались за увеличение таких расходов, 28% — за уменьшение таких расходов и перераспределение их на другие нужды, 41% опрошенных не видели смысла в каких-либо изменениях в выделении бюджетных средств на льготный проезд (доверительный интервал $\pm 3\%$)³. В этот же период на рынке пассажир-

¹ Эл. адрес: aveykher@hse.spb.ru

² Эл. адрес: karina_kuznecova@mail.ru

³ Данные исследовательской фирмы Крона Корсинто, собранные по заказу АНО «ЦИРС» в I квартале 2001 г., выборка, стратифицированная по территории города, контролируемая по полу и возрасту, $N = 1252$.

ского транспорта в Санкт-Петербурге сложилась специфическая конкурентная ситуация (Отчет АНО «ЦИРС», 2004).

В 2004 г. в Санкт-Петербурге было проведено обследование населения, материалы которого позволяют исследовать особенности спроса на услуги городского транспорта при социальной поддержке государством больших групп населения. Выявлению и описанию этих особенностей посвящена эта статья.

Ситуация накануне исследования

В Санкт-Петербурге в 2004 г. существовали два вида маршрутных пассажирских перевозок транспортом, за которыми закрепились названия — «социальные» и «коммерческие».

Характерные черты «социальных» перевозок:

- тарифы на данный вид перевозок устанавливались распоряжениями Администрации Санкт-Петербурга после рассмотрения и согласования в Трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений;
- деятельность по «социальным» перевозкам дотировалась из городского бюджета;
- на маршрутной сети «социальных» перевозок действовали все виды проездных документов, утверждаемых губернатором Санкт-Петербурга, и льготы по бесплатному проезду, установленные нормативными актами Российской Федерации и Санкт-Петербурга;
- для «социальных» перевозок использовались автобусы городского типа, предназначенные для массовых перевозок сидящих и стоящих пассажиров;
- перевозка пассажиров осуществлялась по маршруту с установленными остановочными пунктами.

Характерные черты «коммерческих» перевозок:

- стоимость проезда по маршруту определялась перевозчиком самостоятельно с последующим уведомлением Комитета по транспорту;
- деятельность производилась перевозчиками на принципах самофинансирования и самокупаемости;
- оплата проезда осуществлялась только по разовым проездным билетам установленного образца; действие абонементных талонов, долгосрочных проездных билетов и удостоверений, предоставляющих бесплатный и льготный проезд, на «коммерческие» перевозки не распространялось;
- посадка и высадка пассажиров производилась на конечных пунктах маршрута и в пути следования по требованию пассажиров в местах остановок пассажирского транспорта при наличии свободных мест, что обеспечивало доставку пассажиров в кратчайшие сроки и с наибольшим комфортом.

Очевидно, что «социальные» и «коммерческие» перевозки отличались как по качеству оказываемой услуги, так и по условиям ее предоставления, что позволяло рассматривать данные рынки услуг как относительно независимые. При этом спрос на «коммерческие» перевозки имел ярко выраженную взаимосвязь с частотой движения «социального» транспорта и удаленностью района от станций метрополитена.

Институциональный и экономический анализ показали, что в этот период рынок пассажирских маршрутных автомобильных перевозок Санкт-Петербурга при рассмотрении его как единого рынка являлся умеренно концентрированным с неравномерным присутствием на нем хозяйствующих субъектов (Отчет АНО «ЦИРС», 2004).

Описание методики обследования

Обследование практики пользования транспортными услугами жителями Санкт-Петербурга проводилось с 4 по 24 октября 2004 г. методом «ответы о вчерашнем дне». У опрошенных выяснялось, перемещались ли они в день, предшествующий опросу, по городу, каким способом (пешком или видами транспорта) и на каких условиях (оплата наличными, проездным билетом, бесплатно/льготно). Дополнительно выяснялась продолжительность поездок, мотивы выбора того или иного вида транспорта (удобство, срочность, цена), время суток осуществления поездки.

Для понимания возможностей использования конкретных количественных оценок необходимо иметь в виду, что потребление транспортных услуг изменчиво по дням недели и сезонам года. Продолжительность обследования составила три недели, и равномерное распределение числа опрашиваемых по дням недели позволило на основе собранных данных рассчитывать среднедневные объемы перевозок. Октябрь, по оценкам экспертов из городских транспортных служб, является средним месяцем по объему перевозок. Округленные для осторожности величины соответствующих показателей могут использоваться для расчета годовых величин.

Всего было опрошено 1183 человека, по выборке, представительной для населения Санкт-Петербурга старше 14 лет. Выборка трехступенчатая, квотная, контролируемая по полу, возрасту и образованию, в пределах участка — группы домов, квартала. При установлении контакта с респондентом проводилась фильтрация вопросом «Вы проживаете здесь? (в этих домах, в этом квартале)», т. е. по существу выборка была случайной по месту проживания, но без входа в жилые помещения («придомовой»).

Известно, что некоторая часть населения города старше 14 лет не выходит или редко выходит из дома по различным причинам — болезнь, домашние дела, и т. п. и, следовательно, не использует транспортные средства. При придомовой технологии обследования эти люди не попадают в число респондентов. Для внесения поправок в расчеты объемов пассажиропотоков в ходе опроса фиксировалось наличие таких людей в семье опрашиваемого. С учетом количества взрослых членов семьи респондента вводился поправочный коэффициент для расчета объемных показателей по данным опроса. Утвердительно ответили на вопрос о наличии редко выходящих из дома членов семьи 160 опрошенных (13,5% опрашиваемых), что позволило определить общую численность горожан, не попадающих в генеральную совокупность (примерно 100 тыс. чел.). Преимущественно (более 90%) это пенсионеры, которым физически затруднительно выходить из дома.

Качественный анализ результатов обследования

В средний день недели не пользовались никаким транспортом не менее 35% населения старше 14 лет.

Индивидуальным транспортом (своим, или служебным, или частным за деньги) пользовались в течение дня 10% опрашиваемых.

Соответственно, 55% горожан совершали минимум одну поездку на общественном транспорте. Поездка — это однократное использование какого-либо вида городского транспорта, только «туда» или только «обратно», включая смену транспорта при пересадках.

На рис. 1 представлено среднее число поездок в зависимости от возраста потребителей.

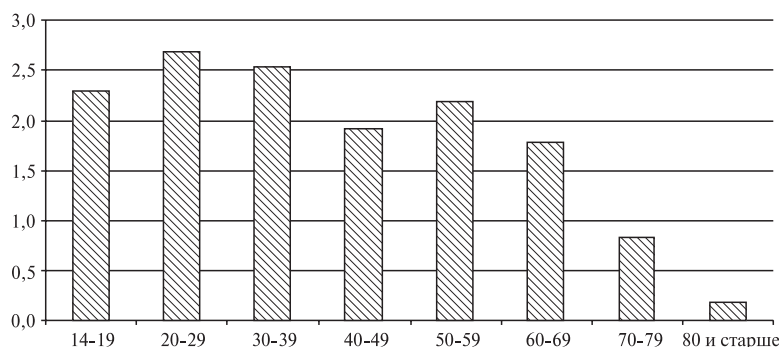


Рис. 1. Среднее число поездок за день на одного жителя в зависимости от возраста потребителя

Общий суточный объем пассажирских перевозок рассчитывался следующим образом. Для каждого вида городского транспорта производился расчет по формуле:

$$M_i = Q_c / N \times m_i,$$

где M_i — число поездок на i -м транспорте; Q_c — численность населения старше 14 лет, скорректированная на численность не выходящих из дома 3975 тыс. человек; N — объем выборки; $N = 1183$ человека, m_i — выборочное число поездок, совершенных на i -м транспорте.

Таблица 1

Количество совершаемых поездок на общественном транспорте

Вид транспорта	Количество поездок (выборка)	Доля поездок (выборка), в процентах	Расчетное суточное число поездок (тыс.)
Метро	810	39,7	2786
Автобус	331	16,2	1139
Троллейбус	223	10,9	767
Трамвай	293	14,4	1008
Маршрутное такси	384	18,8	1 321
Всего	2041	100	7021

Классификация потребителей, пользующихся автомобильным транспортом

Потребителями услуг по перевозке пассажирским маршрутным автомобильным транспортом в Санкт-Петербурге являются постоянное население города, а также лица, временно находящиеся на территории города. Условно их можно разделить на три группы:

- потребители, имеющие проездные карточки и льготы и не пользующиеся услугами коммерческого транспорта, так как в этом случае утрачивают свое право на льготный проезд. Для этих потребителей «социальные» и «коммерческие» перевозки не являются взаимозаменяемыми;

- потребители, предпочитающие более комфортные условия проезда (мягкие сиденья, отсутствие мест для проезда стоя, возможность посадки и высадки по требованию и т. д.) и кратчайшие сроки доставки, обеспечиваемые при «коммерческих» перевозках. Для этих потребителей «социальные» и «коммерческие» перевозки также не являются взаимозаменяемыми;

- потребители, не имеющие никаких льгот и не предъявляющие требований к условиям проезда, для которых «коммерческие» и «социальные» перевозки являются взаимозаменяемыми.

В настоящее время четкие границы между «социальными» и «коммерческими» перевозками с точки зрения потребителей все более стираются, эти виды услуг становятся все в большей степени взаимозаменяемыми. В основном можно говорить только о незаменимости социальных перевозок для первой из названных выше групп потребителей — лиц, имеющих льготы бесплатного проезда на общественном транспорте, и, в меньшей степени, для лиц, приобретающих проездные билеты («карточки»).

Это подтверждается результатами представительного выборочного обследования использования населением Санкт-Петербурга различных видов городского маршрутного транспорта. Полученные данные показывают, что маршруты «социальных» и «коммерческих» автобусов достаточно часто позволяют пассажиру иметь выбор — на каком из них добраться до нужного места. Наличие такого выбора отметили 31% пассажиров «коммерческих» автобусов и 42% пассажиров «социальных» автобусов. Но лишь каждый пятый пассажир «социального» автобуса при наличии такого выбора ответил, что ему все равно, на чем ехать, а почти две трети отметили, что выбрали этот вид транспорта из-за его низкой стоимости. Таким образом, различие этих двух рынков услуг пассажирского транспорта состоит в разнице между тарифами на соответствующую услугу.

Более глубокий анализ был проведен путем сравнения групп пассажиров, пользующихся «социальными» и «коммерческими» автобусами. В качестве индикатора был применен показатель величины душевого дохода в семье. Сравнение распределений указанных групп пассажиров по душевому доходу выявило характерное и статистически значимое различие (рис. 2¹): средний душевой доход тех и других составляет соответственно 4526 ± 600 руб. и 7949 ± 1160 руб.; при этом доверительные интервалы при уровне надежности 0,95 не перекрываются.

Исключение из группы пассажиров «социальных» автобусов «льготников», не оплачивающих проезд вообще, а затем и тех, кто пользуется проездными билетами (прежде всего, частично льготируемых студентов и школьников), радикально меняет рассматриваемые распределения (рис. 3, 4).

Распределение по величине душевого дохода в семье пассажиров, оплачивающих проезд в «социальных» автобусах наличными, похоже на распределение пассажиров «коммерческих» автобусов. Существенно в сравниваемых распреде-

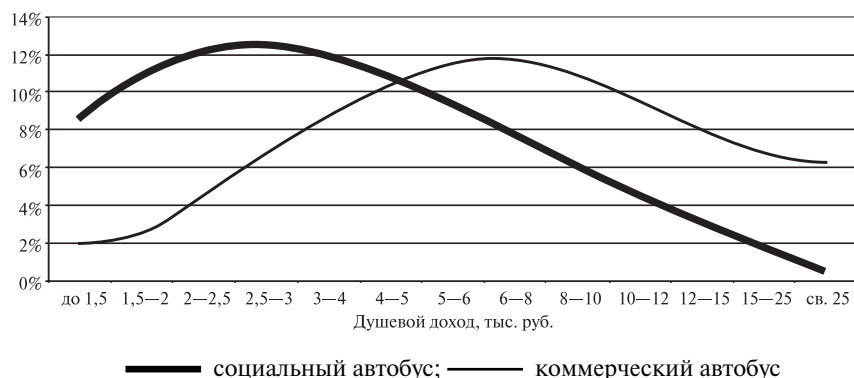


Рис. 2. Распределение пассажиров «социальных» и «коммерческих» автобусов по размеру душевого дохода в семье (сглаженные по тренду)

¹ На рис. 2–4 показаны кривые, аппроксимирующие гистограммы с использованием полинома 4-й степени.

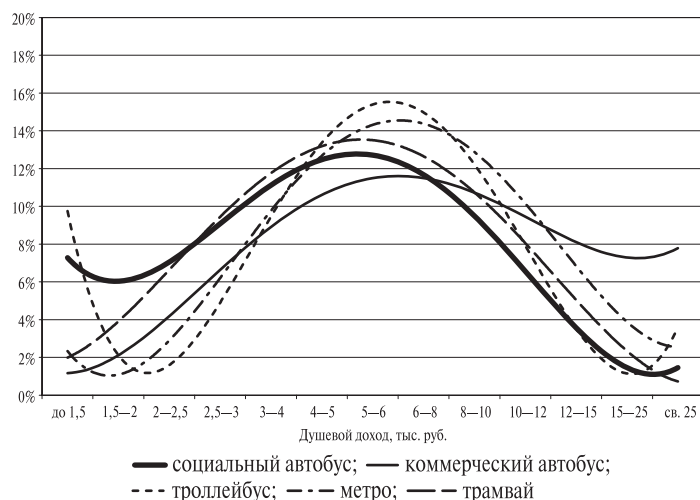


Рис. 3. Распределение пассажиров различных видов транспорта по уровню дохода (исключены те, кто имеет льготы)

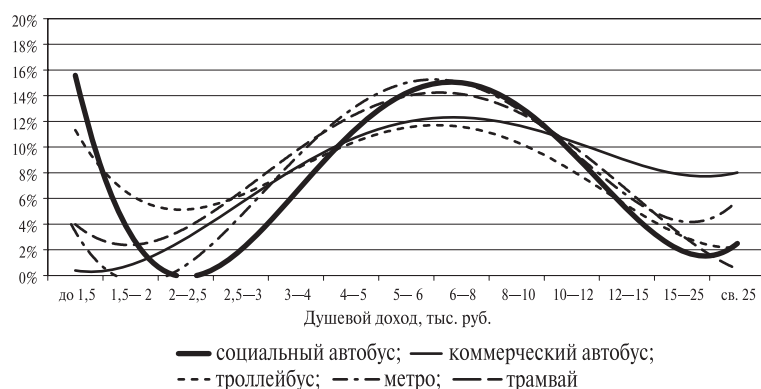


Рис. 4. Распределение пассажиров различных видов транспорта по уровню дохода (пассажиры, оплачивающие проезд наличными)

лениях отличается только та часть, которая относится к самой бедной части населения. Она суммарно составляет около 20% всех пассажиров «социальных» автобусов. Остальные же 80% мало отличаются от пассажиров «коммерческих» автобусов.

После замены льготного бесплатного проезда денежными компенсациями, из которых пенсионеры должны были платить за проезд наличными, ожидалось значительное сближение этих двух рынков по составу потребителей их услуг.

Классификация потребителей по регулярности пользования услугами городского транспорта

Потребители услуг по перевозке пассажирским маршрутным транспортом в Санкт-Петербурге — это постоянное население Санкт-Петербурга. Их можно разделить на три группы по регулярности использования услуг пассажирского транспорта:

- потребители — пассажиры, пользующиеся услугами пассажирского транспорта постоянно, например для поездок на работу и т. п.;

- потребители — пассажиры, пользующиеся услугами пассажирского транспорта регулярно 2—3 раза в неделю;
- потребители — пассажиры, пользующиеся услугами пассажирского транспорта случайным образом, по мере появления такой необходимости.

Данные представительного обследования показали: на постоянные поездки на всех видах транспорта приходится 59% от общего числа поездок. На регулярные (2—3 раза в неделю) поездки на всех видах транспорта приходится 22% от общего числа поездок. На случайные поездки на всех видах транспорта приходится 19% от общего числа поездок. Как распределились все эти три типа поездок по отдельным видам транспорта, представлено в табл. 2.

Таблица 2

Распределение типов поездок по видам транспорта, %

Вид транспорта	Тип поездок		
	Постоянные поездки	Регулярные поездки	Случайные поездки
Метро	44	34	30
Троллейбус	10	14	13
Трамвай	16	14	11
Автобус	17	14	21
Маршрутки	13	24	25

Из приведенной таблицы видно, что потребители для постоянных поездок больше всего используют метро, а остальные, т. е. наземные виды транспорта, используются примерно в равных пропорциях. В большинстве случаев один (или более) из наземных видов транспорта использовался потребителем совместно с метро. В регулярных и случайных поездках доля поездок на маршрутках почти в два раза больше, чем в постоянных.

В результате опроса потребителей, совершающих поездки на различных видах транспорта, были получены данные об их среднедушевых доходах. Это позволило построить зависимости типа «потребление — доход». Наземный транспорт был разделен на две группы: общественный (куда вошли автобусы, троллейбусы и трамваи) и коммерческий, т. е. маршрутки.

Для группы потребителей, постоянно осуществляющих поездки, зависимость «потребление — доход» представлена на рис. 5. По оси абсцисс отложены значения $\ln I$, где I — верхнее значение интервала по доходу, а по оси ординат отложены $\ln Q$, где Q — количество поездок на одного человека.

Были построены линейные тренды. Из линейных уравнений можно получить значения эластичности по доходу (E_i) для каждого вида транспорта. Эластичность по доходу для постоянных поездок на общественном транспорте составляет $E_{от} = -0,32$. Значение эластичности по доходу, рассчитанное на основании эмпирических данных американскими экономистами, составляет $-0,36$ (Houthakker, 1970). Значение эластичности по доходу для постоянных поездок на маршрутках составило $E_{кт} = 0,81$. Значение эластичности по доходу для постоянных поездок на метро составляет $E_{м} = 0,23$.

Построим графики зависимости регулярных поездок от дохода (рис. 6).

По оси абсцисс отложены значения $\ln I$, где I — верхнее значение интервала по доходу, а по оси ординат отложены $\ln Q$, где Q — количество поездок на одного человека.

Значения эластичностей по доходу для регулярных поездок составили:

- на общественном транспорте $E_{от} = -0,52$;

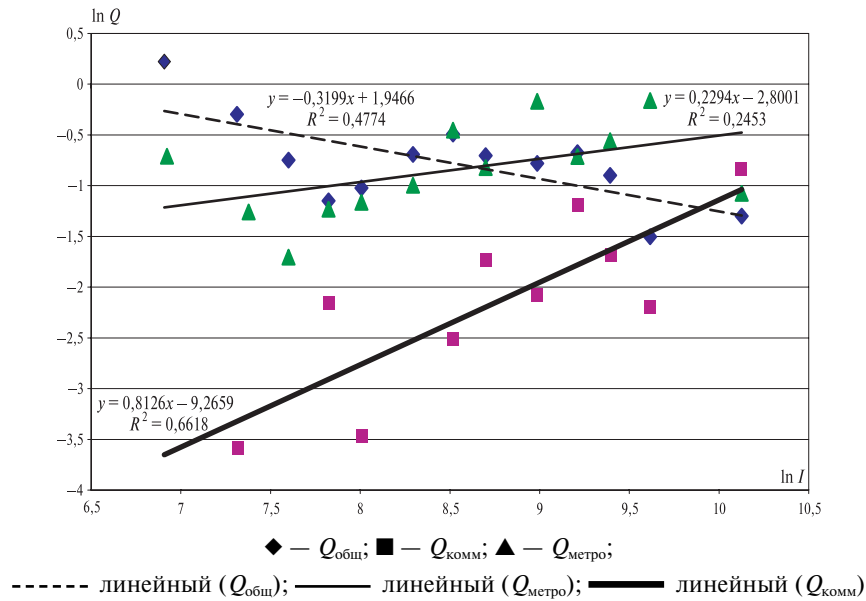


Рис. 5. Распределение постоянных поездок в зависимости от дохода

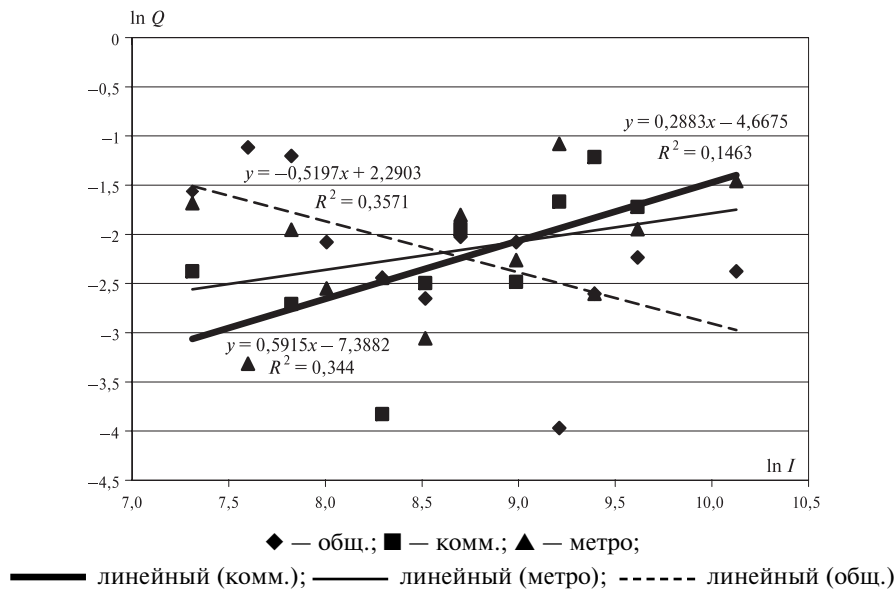


Рис. 6. Распределение регулярных поездок в зависимости от дохода

- на коммерческом транспорте $E_{\text{кт}} = 0,6$;
- на метро $E_{\text{м}} = 0,29$.

Для группы случайных поездок построены аналогичные зависимости (рис. 7). По оси абсцисс отложены значения $\ln I$, где I — верхнее значение интервала по доходу, а по оси ординат отложены $\ln Q$, где Q — количество поездок на одного человека.

Значения эластичностей по доходу для случайных поездок составили:

- на общественном транспорте $E_{\text{от}} = -0,39$;
- на коммерческом транспорте $E_{\text{кт}} = 0,9$;
- на метро $E_{\text{м}} = 0,29$.

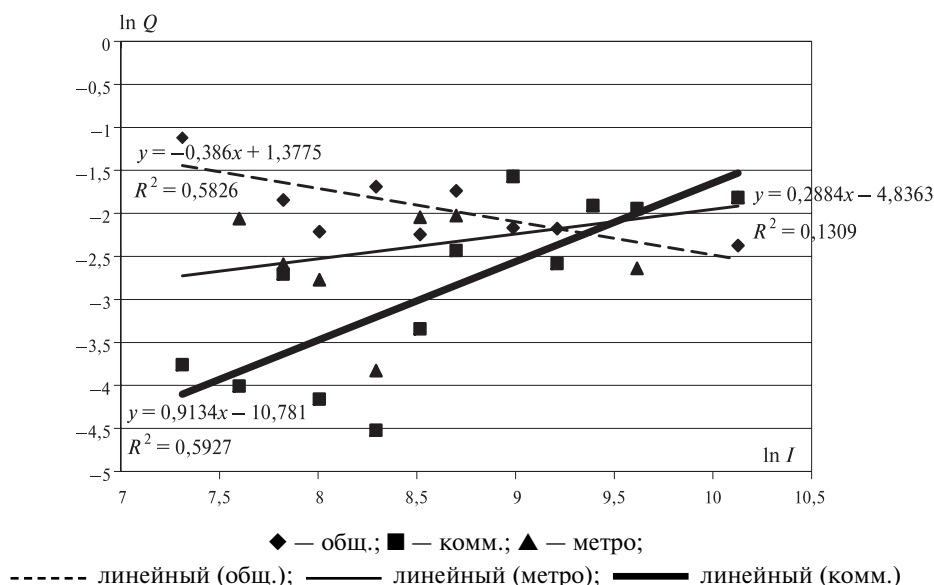


Рис. 7. Распределение случайных поездок в зависимости от дохода

Для всех трех типов потребителей показатель эластичности по доходу на поездки в общественном транспорте меньше нуля, что характерно для инфериорных товаров и услуг, спрос на которые растет при снижении доходов потребителя и, наоборот, снижается при увеличении доходов. Регулярные поездки (2—3 раза в неделю) на общественном транспорте оказались инфериорными в большей степени. Значит, спрос у этой категории потребителей более чувствителен к изменению дохода.

Показатель эластичности по доходу на поездки в коммерческом транспорте также для трех типов потребителей больше нуля, это характерно для *нормальных* товаров и услуг. Нормальные товары — это товары, спрос на которые изменяется в том же направлении, что и доход потребителя. Кроме того, показатели эластичности для разных групп немного различаются, но очень близки к единице, т. е. увеличение доходов на 1% приводит к увеличению спроса на поездки в коммерческом транспорте примерно на 1%.

Что касается поездок на метро, то выделение их в качестве особого объекта анализа оказалось оправданным. Для всех трех групп потребителей показатель эластичности практически идентичен (отличается только во втором знаке после запятой). То, что он положительный, показывает, что поездки на метро — это нормальные услуги, но такая близость его к нулю подтверждает первоначальное предположение о том, что спрос на поездки в метро слабо чувствителен к изменению доходов потребителей. Но поскольку метро потребители используют и как единственный транспорт, так и комплементарно к наземному транспорту, то показатель эластичности хоть и близок к нулю, но все-таки положителен.

Классификация потребителей, пользующихся городским транспортом, по социальному статусу

Потребителей услуг по перевозке пассажирским маршрутным транспортом в Санкт-Петербурге можно разделить на две большие группы: работающие и неработающие. Группа работающих содержит категории трудоспособных, студентов и пенсионеров. Группа неработающих содержит категории пенсионеров,

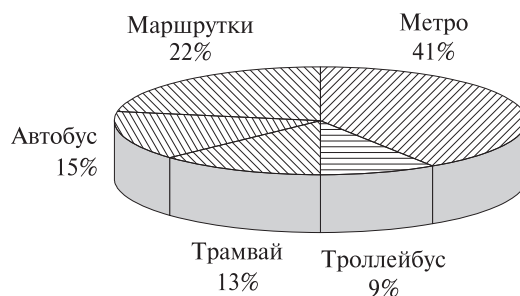


Рис. 8. Использование работающими потребителями видов транспорта

студентов, безработных и домоводоов. На группу работающих приходится 68,5% поездок, а на группу неработающих приходится 31,5% поездок. Какими видами транспорта пользуются работающие и в каких пропорциях, показано на рис. 8.

Необходимо отметить тот факт, что, поскольку в этой группе находятся пенсионеры (инвалиды тоже включены) и студенты, среди работающих 12% потребителей имеют право на льготный проезд в городском общественном транспорте (включая метро).

На рис. 9 показано, в каких объемах категории, входящие в группу работающих, пользуются разными видами транспорта. Доля поездок, совершенных пенсионерами, составляет всего 6,6%, на студентов приходится 6% поездок.

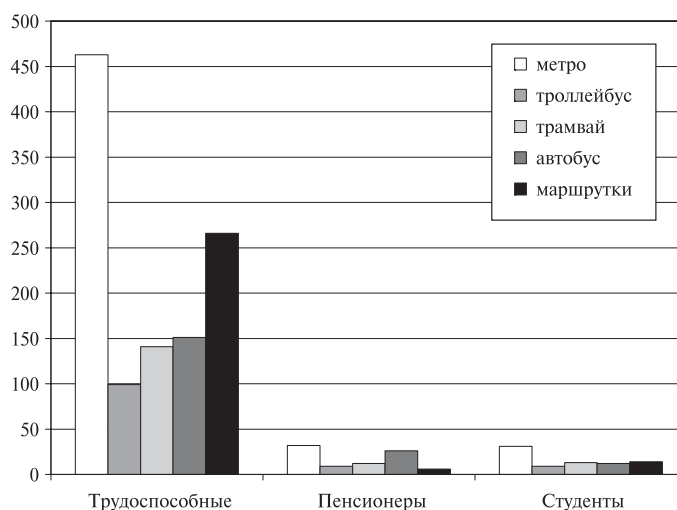


Рис. 9. Распределение поездок работающих по видам транспорта

Для трудоспособных работающих 41% поездок приходится на метро, 35% — на наземный общественный транспорт, 24% — на коммерческий транспорт.

Для работающих пенсионеров 38% поездок приходится на метро, 55% — на наземный общественный транспорт, 7% — на коммерческий транспорт. Такое преобладание общественного транспорта в выборе вида транспорта можно объяснить бесплатным проездом на нем для пенсионеров.

Для работающих студентов 39% поездок приходится на метро, 55% — на наземный общественный транспорт, 6% — на коммерческий транспорт. Выбор студентов объясняется возможностью приобрести льготную единую карточку на общественный транспорт стоимостью 100 рублей ежемесячно. Для сравнения: одна поездка в метро стоила в тот период 8 руб., а на наземных видах — 7 руб.

Какими видами транспорта и в каких пропорциях пользуются неработающие потребители, показано на рис. 10.

На рис. 11 показано, в каких объемах категории, входящие в группу неработающих, пользуются видами транспорта.

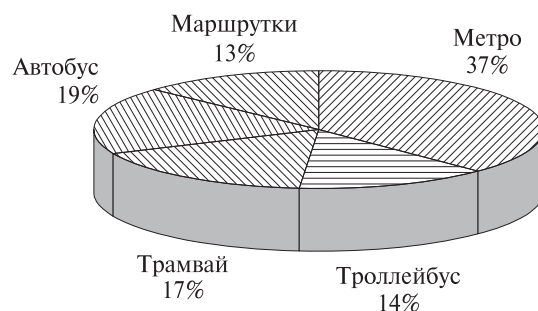


Рис. 10. Использование неработающими видов транспорта

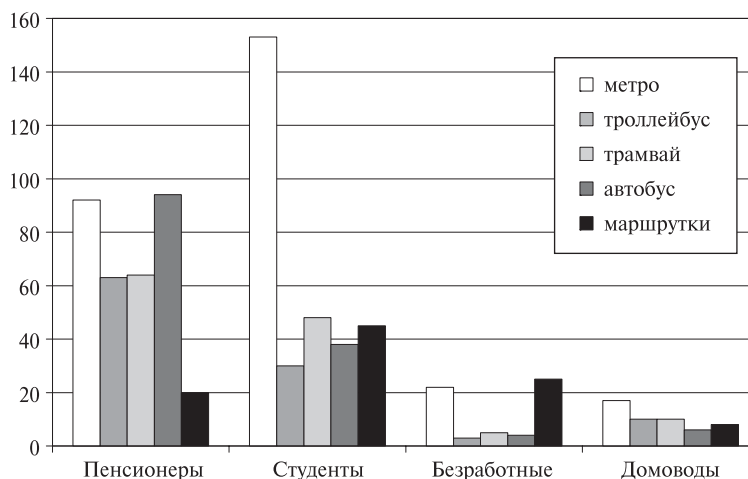


Рис. 11. Распределение поездок неработающих пассажиров по видам транспорта

Доля поездок, совершенных неработающими пенсионерами, от общего числа поездок, совершенных неработающими, составила 44%. Для неработающих пенсионеров 28% поездок приходится на метро, 66% — на наземный общественный транспорт, 6% — на коммерческий транспорт. Их поведение не отличается от работающих пенсионеров в отношении использования общественного и коммерческого транспорта.

Доля поездок, совершенных неработающими студентами, от общего числа поездок, совершенных неработающими, составила 41%. Для неработающих студентов 49% поездок приходится на метро, 37% — на наземный общественный транспорт, 14% — на коммерческий транспорт.

Доля поездок, совершенных безработными, от общего числа поездок, совершенных неработающими, составила 8%. Для безработных 37% поездок приходится на метро, 20% — на наземный общественный транспорт, 43% — на коммерческий транспорт. Их поведение отличается в отношении использования общественного и коммерческого транспорта: преобладают метро и маршрутки, хотя являются они более дорогими по сравнению с общественным транспортом (средняя цена проезда в маршрутке составляла 14,6 руб.).

Для потребителей-пенсионеров по результатам опроса тоже удалось построить зависимости типа «потребление — доход». Наземный транспорт был разделен на две группы: общественный (куда вошли автобусы, троллейбусы и трамваи) и коммерческий (маршрутки). По оси абсцисс отложены значения $\ln I$, где I — правое значение дохода в интервале, а по оси ординат отложены $\ln Q$, где Q — количество поездок на одного человека.

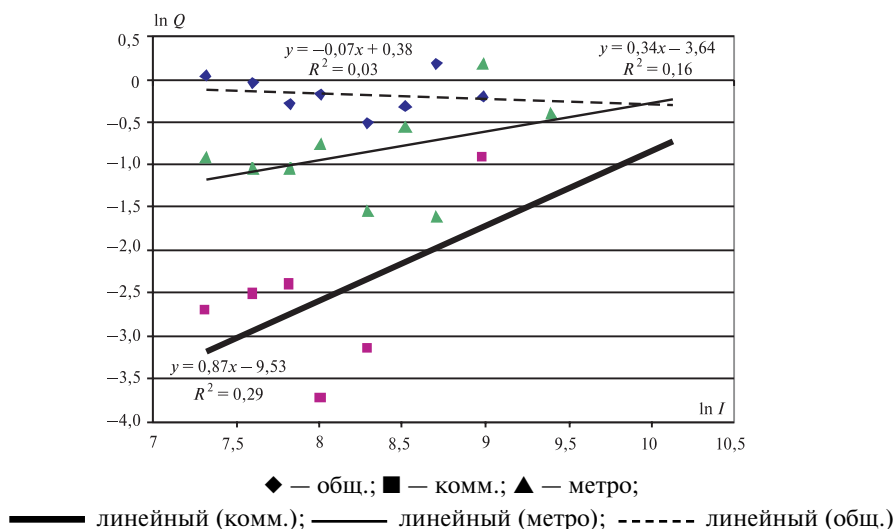


Рис. 12. Распределение поездок пенсионеров в зависимости от дохода

Были построены линейные тренды и получены значения эластичности по доходу (E_i) для каждого вида транспорта. Эластичность по доходу для поездок пенсионеров на общественном транспорте хоть и меньше нуля, но настолько близка к нулю ($E_{от} = -0,07$), что позволяет сделать вывод о том, что использование общественного транспорта практически не зависит от дохода. Остальные показатели эластичностей (для метро $E_m = 0,34$ и для коммерческого транспорта $E_{кт} = 0,87$) очень близки к рассчитанным для других групп населения. Поэтому выводы, сделанные выше, распространяются и на эту группу населения.

С 1 января 2005 г. для льготных категорий потребителей бесплатный проезд в общественном транспорте был заменен денежной субсидией. Как они изменят свое поведение при условии, что им придется платить за проезд, — это проблема, которую необходимо исследовать, учитывая, что доля поездок на общественном транспорте у пенсионеров (работающих и неработающих) превышает 55%, а по результатам опроса льготные поездки составляли 34,6% от всех поездок (включая метро).

Доля потребителей старше 15 лет, имевших на момент проведения опроса (октябрь 2004 г.) льготные права на проезд, представлена в табл. 3.

Таблица 3

Распределение льготных категорий населения, %

Категории	Доля в населении старше 15 лет	Доля всех поездок	Доля льготных поездок из всех
Льготники (пенсионеры и т. п.)	34,6	26,7	64,1
Студенты и школьники старше 15 лет	10,5	13	29,3
Служебные льготники	2,6	3,6	6,5
Всего	47,7	...	100

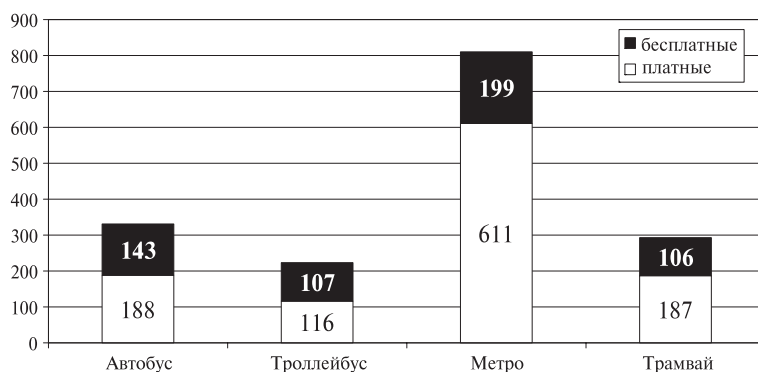


Рис. 13. Распределение поездок по видам транспорта на платные/бесплатные

Как распределились поездки в общественном транспорте по его видам на бесплатные и платные, представлено на рис. 13.

Заключение

Нами получены первые качественные результаты анализа отдельных аспектов спроса на услуги городского пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге накануне проведения реформы по монетизации льгот. На основе представительного выборочного обследования жителей Санкт-Петербурга, проведенного в 2004 г., были получены следующие результаты.

Построены классификации потребителей по обладанию льготным правом проезда, по частоте пользования транспортом, по социальному статусу. Для каждой из групп получены зависимости, показывающие чувствительность спроса на исследуемые услуги по доходу. Наши расчеты показали, что услуги общественного транспорта для всех категорий граждан, не обладающих льготным правом проезда, оказались инфериорным благом. Поездки на метро анализировались отдельно, потому что метро для потребителей может быть как субститут, так и комплементом к другим видам транспорта. Для всех категорий поездки на метро оказались слабо чувствительными к изменению дохода, а это говорит о том, что они при любых доходах будут использовать метро для передвижения по городу. Авторы также убедились в том, что поездки на коммерческом транспорте являются нормальным благом с единичной эластичностью.

Поскольку льготные поездки составляли весомую часть спроса на транспортные услуги, изучение влияния на спрос введения денежной субсидии для льготников — это одна из проблем исследования потребления услуг внутригородского транспорта, которая требует детального изучения в новом исследовании. Получив денежную субсидию аккордного типа, льготники, которые почти не используют городской транспорт, увеличат свое благосостояние. А те льготники (в первую очередь речь идет о работающих пенсионерах и т. п.), которые после отмены льгот будут вынуждены платить за проезд, могут изменить свое поведение. Несмотря на то что правительство регулярно индексирует пенсии, цены на проезд в городском транспорте, включая общественный и метро, меняются с не меньшей регулярностью. Имеет смысл продолжать начатое исследование, чтобы понять, как те или иные изменения на этом социально-значимом рынке отражаются на выборе потребителей разных категорий. Кроме того, представляет интерес изучение того, как общественный и коммерческий транспорт будут конкурировать за своего потребителя.

В заключение хотелось бы отметить, что, несмотря на всю серьезность существующих проблем городского пассажирского транспорта, есть все возможности для их исследования и анализа и практического решения. Практика изменений организации общественного городского транспорта за последние 20 лет в разных регионах России дает богатую фактическую базу для выявления закономерностей поведения жителей городов как в относительно стабильной ситуации, так и при радикальных изменениях условий пользования городским общественным транспортом. По сути, в России было поставлено множество «экспериментов», научное осмысление которых далеко не завершено.

Источники

Отчет АНО «ЦИРС» в рамках работы по мониторингу региональных рынков и условий предпринимательской деятельности в Санкт-Петербурге, проведенный по заказу Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли Санкт-Петербурга. СПб., 2004.

Houthakker H. S., Taylor L. Consumer demand in the United States: analyses and projections. Cambridge (MA), 1970.