



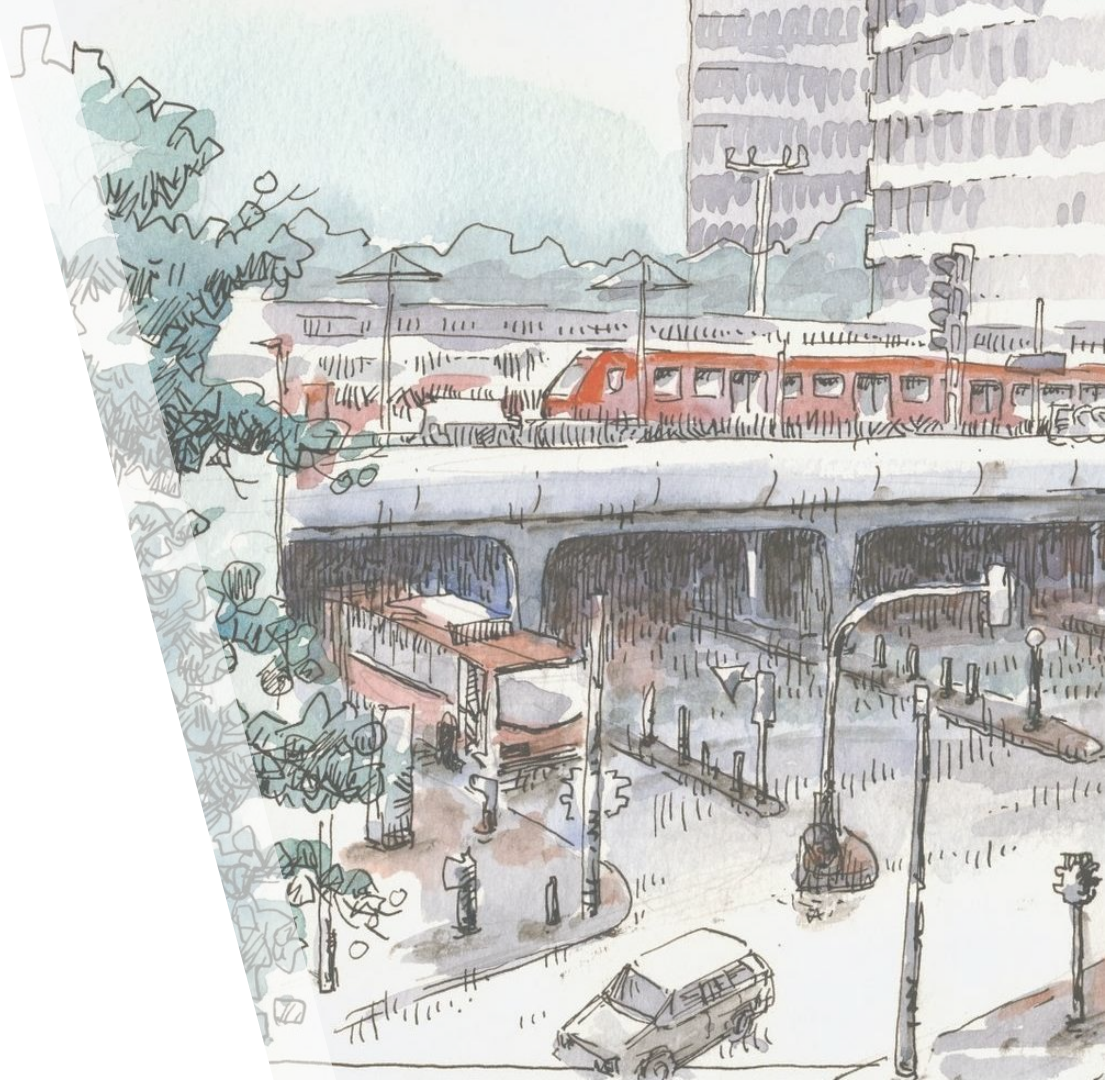
ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ
ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

МЕЖДУ ГОРОДОМ И ОБЛАСТЬЮ

транспортные предпочтения
населения в 2019 году

Российская Федерация

2019
Москва





Ежедневно между городами и пригородами в России совершают поездки миллионы человек. Цели у всех разные: работа, отдых, учеба. Но вопросы одни и те же – комфорт, скорость и цена. Совокупность этих факторов определяет предпочтения пассажиров, на которые ориентируются органы власти, транспортные компании, производители транспортных средств.

Перед вами результаты опроса, разработанного Институтом проблем естественных монополий (ИПЕМ) специально для пользователей пригородного транспорта по всей России и проведенного в феврале-апреле 2019 года.

Целью опроса являлось выявление основных критериев при выборе вида транспорта и их значимость для пассажиров.

ИПЕМ

Независимый научно-исследовательский центр, специализирующимся на инфраструктурных отраслях экономики, в том числе и транспортном секторе. За свою почти 15-летнюю историю Институт выполнил более 200 исследований в сфере транспорта, которые постоянно привлекают внимание органов власти, перевозчиков, СМИ и общественности.





2 156

завершенных анкет

каждый 5-й

респондент¹ оставил комментарий

каждые 22 минуты

заполнялась 1 анкета

63%

участников завершили
анкетирование

Распределение завершенных анкет по федеральным округам РФ

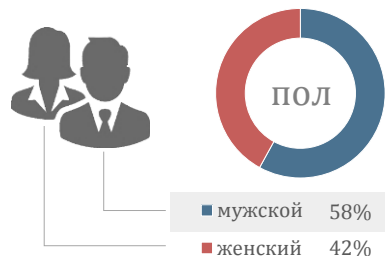


Примечание

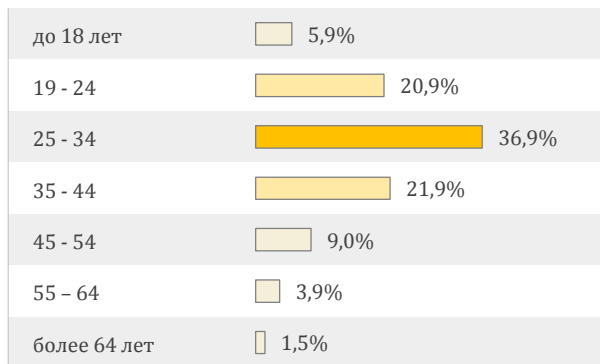
Анкетирование проводилось в период с 28.02.2019 по 01.04.2019. В анкетировании приняли участие 3 400 респондентов из 73 регионов страны. Учитывались завершенные и частично заполненные анкеты. Отображения только не учитывались.

¹ Завершивший анкетирование

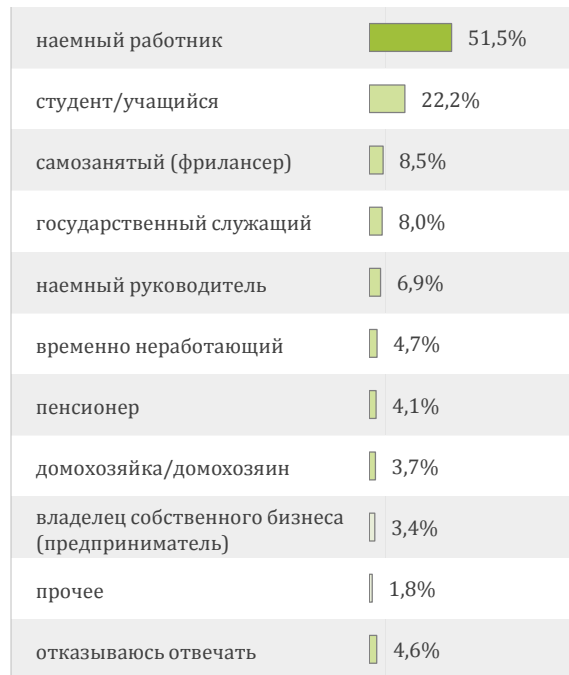
Профиль респондентов



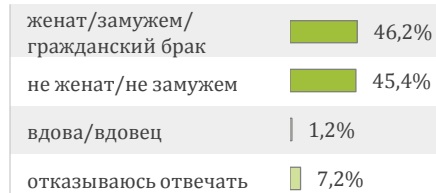
Возраст



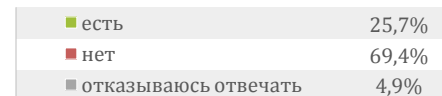
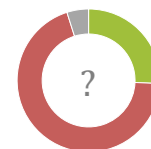
Род деятельности¹



Семейное положение



Дети младше 18 лет



Примечание

¹ На данный вопрос респонденты могли выбирать несколько вариантов ответов



25,9%

респондентов используют автобусы
не реже нескольких раз в неделю

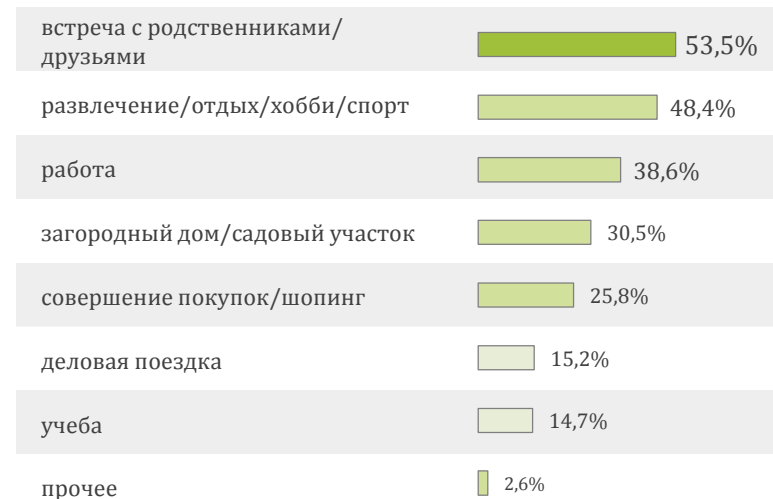
Какие виды транспорта респонденты используют
не реже нескольких раз в неделю¹



53,5%

респондентов выбрали основной целью
поездки встречу с родственниками и друзьями

Основные цели поездок респондентов из города
в область и обратно¹



Основные цели поездок, отмеченные респондентами в комментариях



посещение медицинских учреждений



трансфер в аэропорт



уход за
больными



по всем нуждам



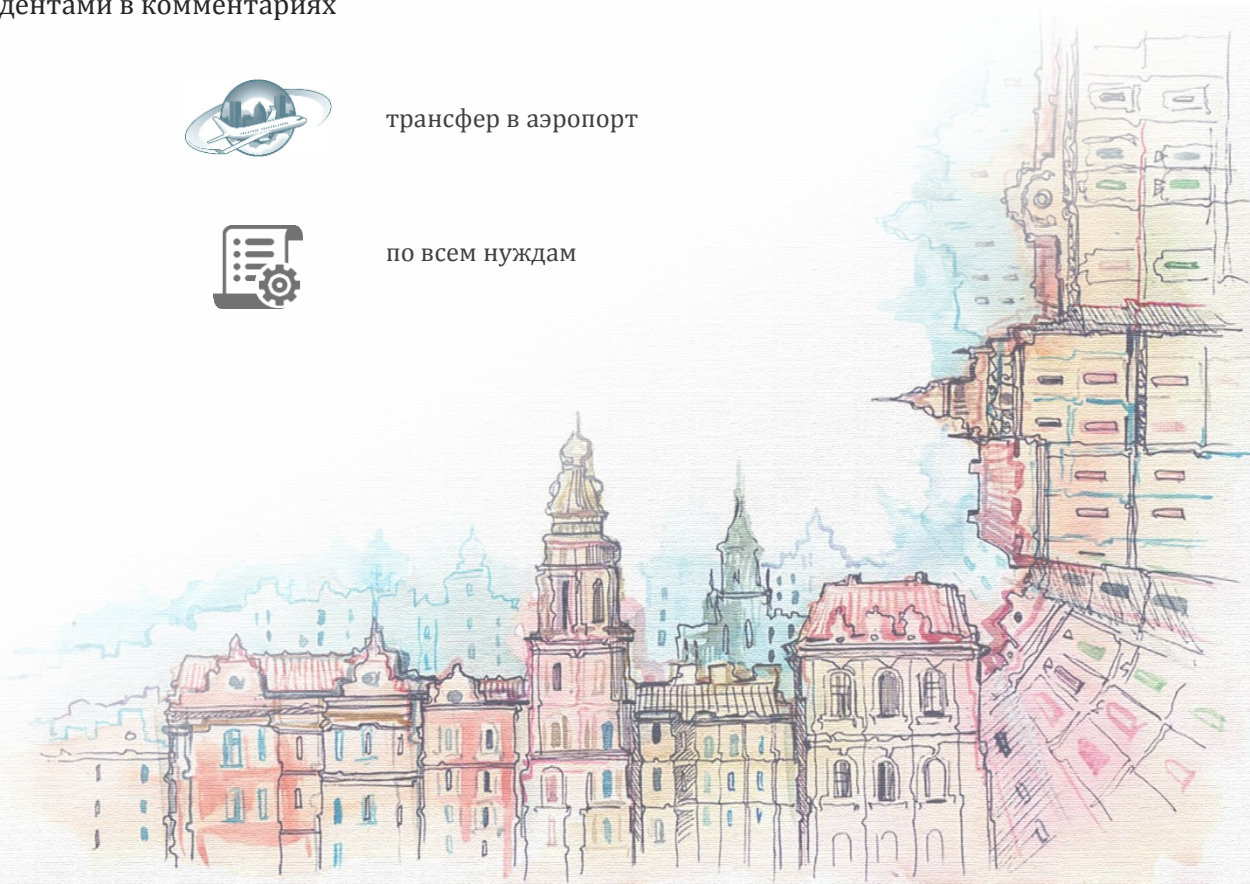
изучение пространственной
структуры города и области



природоохранное
волонтерство



нет целей





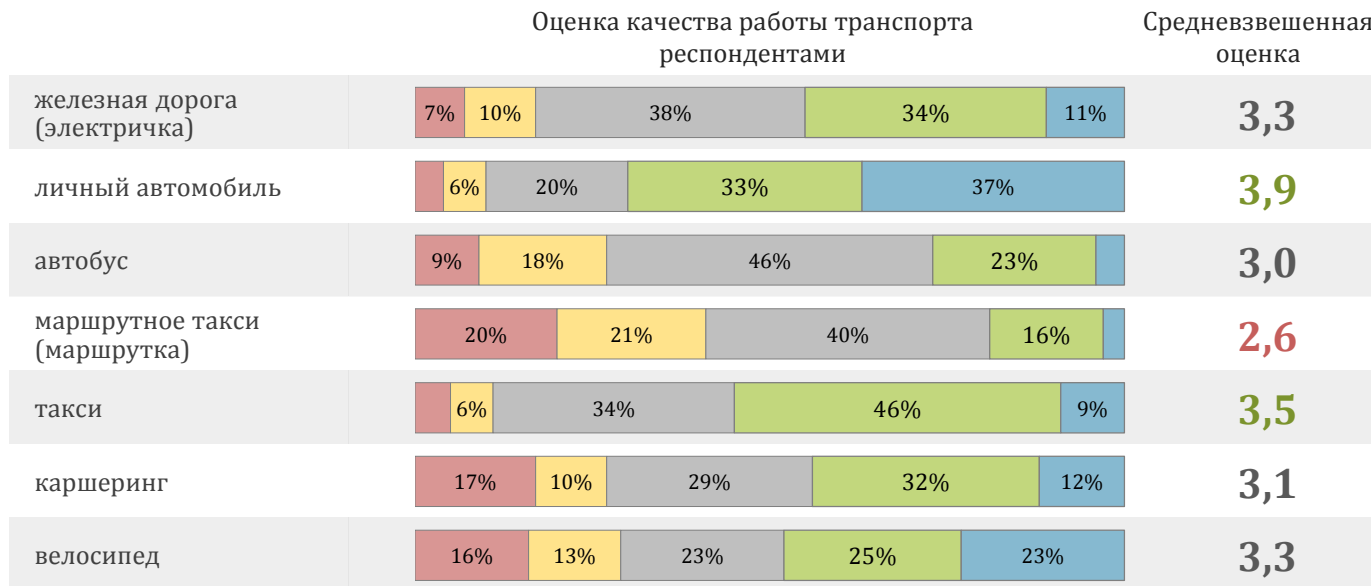
37%

респондентов поставили оценку
отлично личному автомобилю



20%

респондентов очень плохо оценивают работу
маршрутных такси





53,6%

респондентов указали стоимость проезда
основным критерием выбора вида транспорта



1 час 14 минут

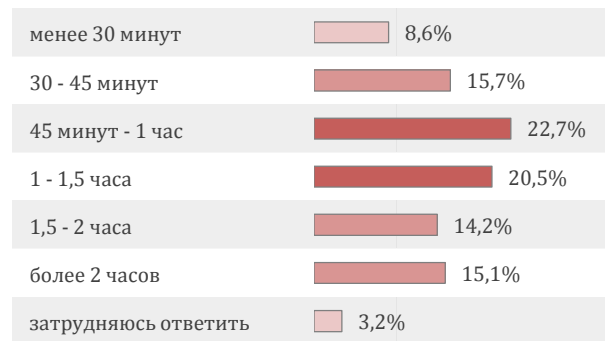
среднее время поездки респондентов
между городом и областью в одну сторону²

Основные критерии выбора вида транспорта¹



большая часть респондентов отметила
время в пути как основной критерий
выбора вида транспорта

Распределение времени поездки между городом и областью в одну сторону



Примечание

¹ На данный вопрос респонденты могли выбирать несколько вариантов ответов

² Средневзвешенное значение по ответам респондентов

Прочие критерии, влияющие на выбор вида транспорта, отмеченные респондентами в комментариях



безопасность



возможность оплаты
транспортной картой



наличие установленного
расписания движения



экологичность



возможность/удобство
путешествия с детьми
(в том числе в коляске)



наличие и доступность
личного автомобиля



наличие льгот



возможность провоза
домашних питомцев



место назначения,
наличие парковки



интеграция с общей
транспортной сетью



наличие/отсутствие
бесплатной парковки в городе



близость
станции к дому



возможность
провоза велосипеда



наличие санузла



доступность
в конкретное время

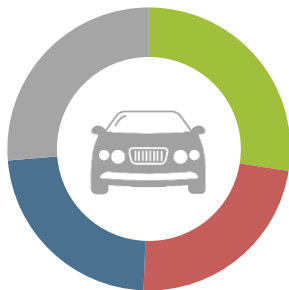


возможность провоза
неограниченного
количества груза



отсутствие альтернатив

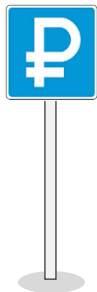




Использование личного автомобиля для совершения ежедневных поездок по городу

■ использую личный автомобиль	27,5%
■ не пользуюсь автомобилем	23,1%
■ у меня нет автомобиля, но я бы его использовал	23,1%
■ у меня нет автомобиля, но я бы его не использовал	26,3%

Если бы ввели платную парковку, то



продолжил бы использование автомобиля



39,8%

стал бы больше пользоваться общественным транспортом и меньше автомобилем

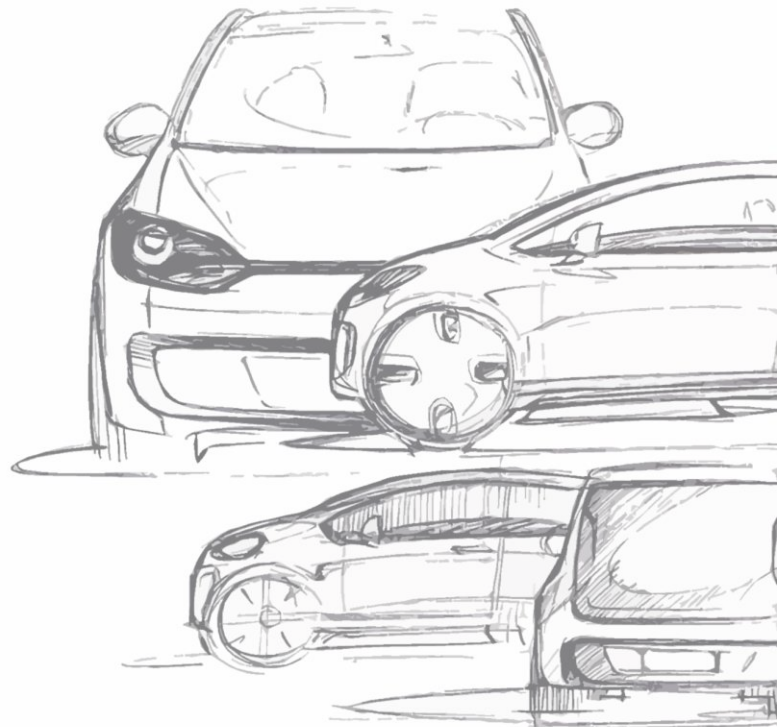


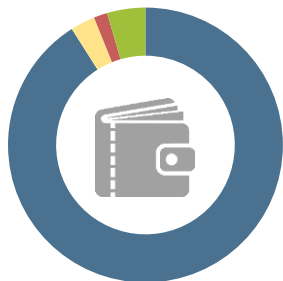
37,5%

стал бы меньше пользоваться автомобилем, но стал бы больше ходить пешком и пользоваться велосипедом (самокатом)



22,7%





Оплата проезда

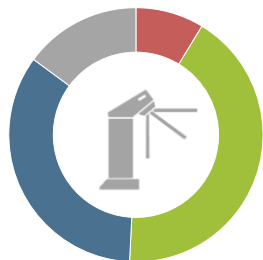
■ всегда оплачиваю	91,0%
■ иногда не оплачиваю	2,9%
■ никогда не оплачиваю	1,6%
■ у меня бесплатный проезд	4,5%

Большинство оплачивающих билеты респондентов отметили, что всегда покупают разовые билеты

разовые билеты	79,6%
абонемент/проездной	20,4%

Материальное положение семей респондентов

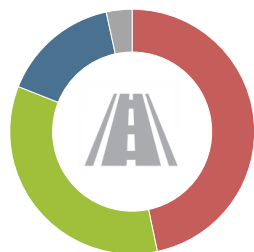
хватает на бытовую технику, но не можем позволить себе автомобиль	28,6%
хватает на еду и одежду, но не можем покупать дорогие вещи, такие как бытовая техника	25,7%
можем покупать дорогие вещи, технику или автомобиль, но не можем покупать все, что захотим	21,8%
хватает на еду, но не можем покупать одежду	6,6%
не хватает денег даже на еду	2,1%
можем позволить себе все, даже покупку недвижимости	1,7%
отказываюсь отвечать	13,5%



Установка систем контроля пропуска (турникетов) на платформах

окажет влияние	8,7%
не повлияет на выбор	42,1%
турникеты уже установлены	34,3%
затрудняюсь ответить	14,9%

Большинство респондентов отметили, что установка турникетов на платформах не повлияет на выбор альтернативного вида транспорта



Развитие автомобильных дорог, позволяющих сократить время в пути

окажет влияние	46,7%
не повлияет на выбор	34,3%
затрудняюсь ответить	15,6%
другое	3,4%

При условии развития автомобильных дорог респонденты будут использовать

личный автомобиль	47,0%
автобус	39,2%
маршрутное такси (маршрутку)	13,8%

некоторые
комментарии
респондентов



Хотелось бы наоборот развития ж/д пассажирского сообщения. Люблю железную дорогу.

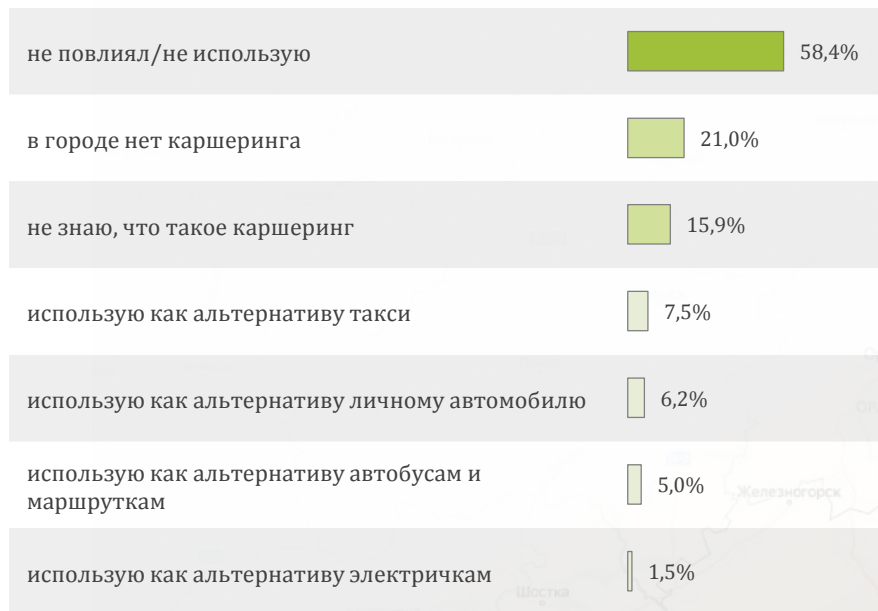


С радостью бы использовала электричку, будь станция посадки и посадки удобно расположена



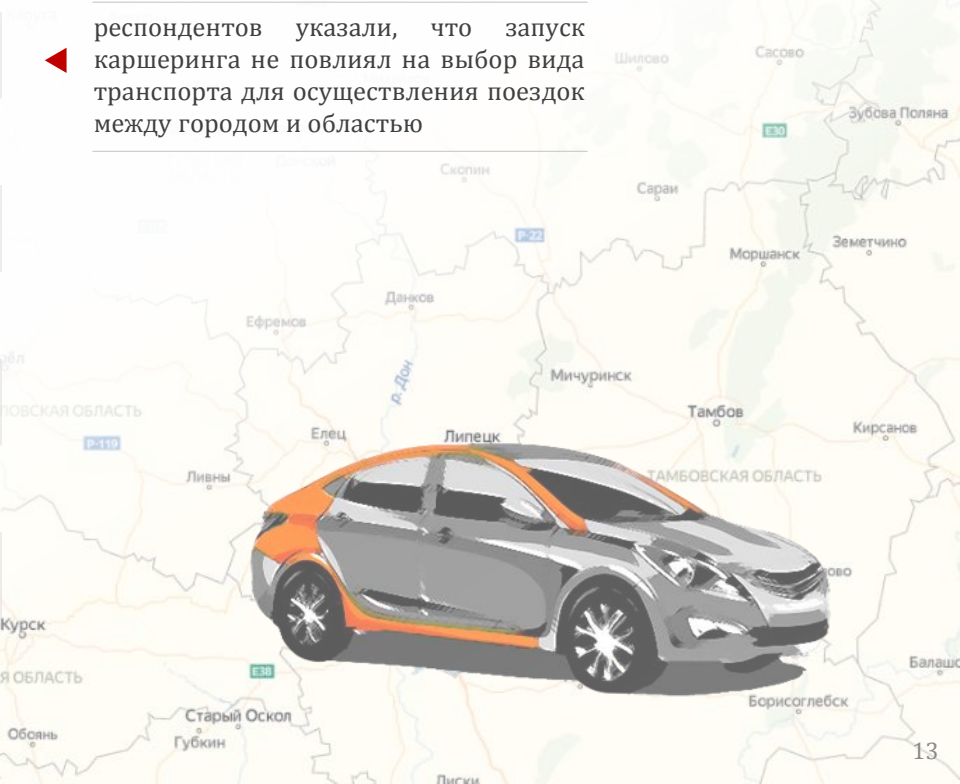
Сейчас и так в основном на машине, наоборот, надеюсь на МЦД2

Влияние запуска каршеринга на выбор вида транспорта¹



более 50%

респондентов указали, что запуск каршеринга не повлиял на выбор вида транспорта для осуществления поездок между городом и областью



Комментарии и предложения респондентов*



«До большинства райцентров остались только маршрутки, до некоторых только нелегальные»

Волгоградская область



«Развитие автодорог не решает проблему транспортной доступности: больше дорог - больше автомобилей»

Ленинградская область



«Охранники должны следить за порядком в электричках, а не пялиться в смартфоны»

Московская область



«Разработать расписание пригородных автобусов и электричек с учетом интересов граждан»

Республика Карелия



«Дорогие билеты на все виды транспорта, растут цены каждый год по 2 раза, а зарплаты остаются те же»

Республика Мордовия



«Комфорт в пригородных электричках кардинально возрастает с обновлением подвижного состава»

Московская область



«Комфортный транспорт для людей, а не для отписки и рапорта администрации – у нас все хорошо. Чтобы мы не бились за место в автобусе, который еле дождались»

Краснодарский край



«Необходимо обновление и увеличение подвижного состава пригородных электричек и междугородних автобусов, сокращение частных маршруток»

Москва



«Хотелось бы большего развития именно муниципального общественного транспорта, а не частных перевозчиков»

Орловская область



«Ввести покупку билетов с помощью телефона»

Ленинградская область



«Необходимо активное развитие строительства многоэтажных паркингов рядом с ТПУ»

Москва



«Необходимо развивать сеть железнодорожного транспорта, так как это более экологично и быстро»

Нижегородская область

Комментарии и предложения респондентов*



«Нет проездных в Казани. Вообще никаких.
В итоге, на машине вчетвером дешевле получается»

Республика Татарстан



«Развивать "городские электрички", увеличить количество остановок и интегрировать железную дорогу в городское пространство»

Пермский край



«Очень важно перестать развивать маршруты автобусов и маршруток, дублирующие электрички. А частоту электричек увеличить. Маршрутки – только для внутрирайонных перевозок»

Санкт-Петербург



«Пригородный транспорт следует встроить в городскую маршрутную сеть, чтобы пересадки на городские маршруты стали более удобными»

Челябинская область



«Чтоб электрички ездили чаще. Увеличить количество. Уменьшить время между электричками. Городская электричка ездит только в городе, не доезжает даже в близлежащий пригород, откуда ездит основная масса людей, пользующихся электричками, добираясь на работу в город»

Ростовская область



«Пожалуйста, помогите сохранить электричку Горнозаводского сообщения на участке Пермь 2 – Мотовилиха, которую совершенно необоснованно решили закрыть в связи с 300-летием Перми!!!! Однако десятки тысяч людей останутся отрезанными от Севера края и их поездки будут сопряжены с большой проблемой, резко упадет транспортная доступность. Никакие другие виды транспорта не смогут заменить электричку ни по скорости, ни по комфорту, ни по доступности»

Пермский край



«Верните общественные государственные перевозки, частники подстраивают график под себя, цены завышены, качество ужасное перевозок, только один раз с утра можно уехать в город из села»

Ставропольский край



Компетенции

Научно-исследовательские работы | Технологический и ценовой аудит | Разработка мер поддержки | Аналитика | Актуализация стандартов | Консультационные услуги | Мониторинги ситуации в промышленности | Система iEXPERT | Издательская деятельность | Прогнозирование грузовой базы и пассажиропотоков | Технологический процесс перевозки | Балансы парков локомотивов и вагонов для грузовых и пассажирских перевозок | Разработка и аудит финансовых моделей | Стратегии и бизнес-планы компаний | Государственно-частное партнерство | Высокоскоростные магистрали | Транспортное машиностроение: состояние, перспективы | Реформирование естественно монопольных секторов | Разработка проектов нормативных правовых актов | Стратегии развития отраслей промышленности



ПРАВИТЕЛЬСТВО
РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ



Министерство
экономического
развития РФ



Министерство
транспорта РФ



Министерство
энергетики РФ



Аналитический
центр при Правительстве РФ



МИНПРОМТОРГ
РОССИИ



Министерство Российской
Федерации по развитию
Дальнего Востока



Департамент транспорта и
развития дорожно-транспортной
инфраструктуры города Москвы



Евразийская
Экономическая
Комиссия



Российский союз
промышленников и
предпринимателей



Объединение
производителей
железнодорожной
техники



Союз
машиностроителей
России



Российское
газовое
общество



Совет по железнодорожному транспорту
государств - участников Содружества



Совет потребителей по вопросам
деятельности ОАО «РЖД»



Объединение
вагоностроителей

Россия, 125009, г. Москва, ул. Тверская,
дом 22/2 корпус 1 (БЦ «Чайка Плаза»)

Тел.: +7 (495) 690-14-26
Факс: +7 (495) 697-61-11
e-mail: ipem@ipem.ru

www.ipem.ru
[www.facebook.com](https://www.facebook.com/ipem.ru)
[www.youtube.com](https://www.youtube.com/ipem.ru)
[twitter.com](https://twitter.com/ipem_ru)

[www.instagram.com](https://www.instagram.com/zen.yandex.ru)
zen.yandex.ru
[одноклассники.ру](https://odnoklassniki.ru/vk.com)
vk.com

