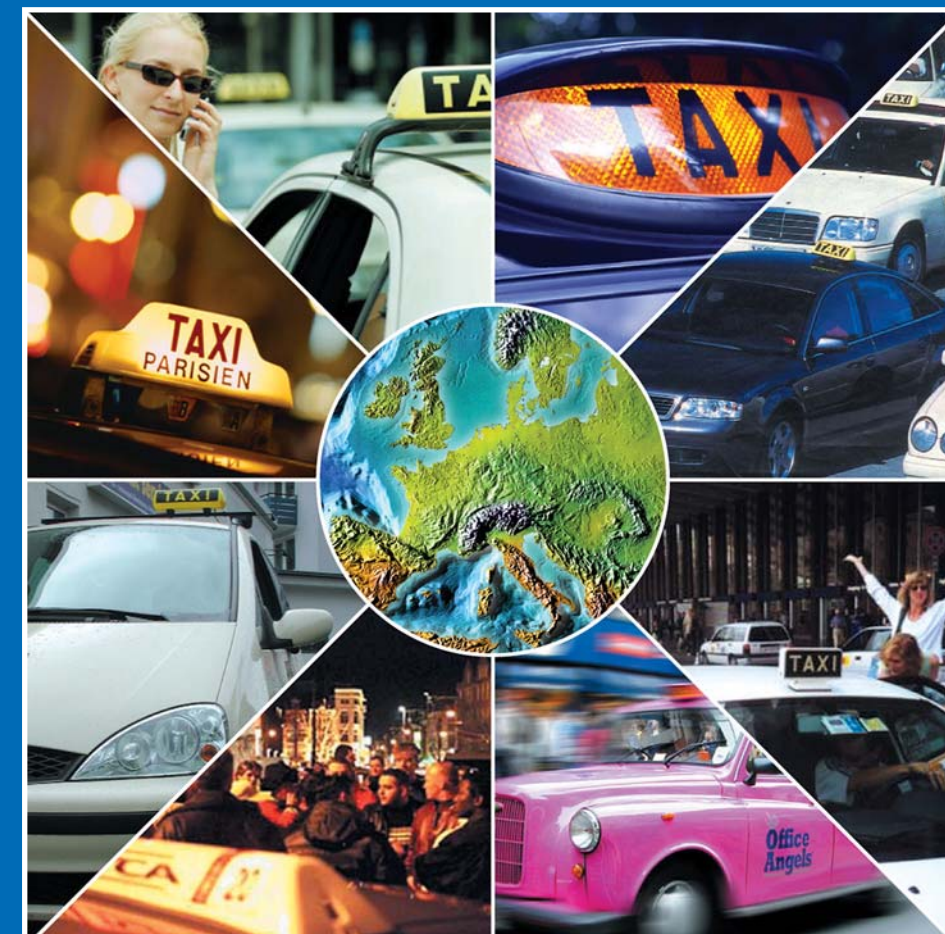


Регулирование рынка таксомоторных услуг в Европе

Исследование подготовлено по заказу IRU

Регулирование рынка таксомоторных услуг в Европе



Единство действий во имя лучшего будущего



с 1948 г.

International Road Transport Union (IRU), Secretariat General
3, rue de Varembe
B. P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Website: www.iru.org

Permanent Delegation of the IRU to the European Union
32-34, avenue de Tervuren
bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Website: www.iru.org

Постоянное представительство IRU в России и странах СНГ
Российская Федерация
123610, Москва
Краснопресненская набережная, 12
Подъезд 6, офис 417

Тел.: +7-095-258 17 59
Факс: +7-095-258 17 60
Эл. почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru

Регулирование рынка таксомоторных услуг в Европе

Исследование подготовлено по заказу IRU

Йон-Терье Беккен

Институт Экономики Транспорта

Данное исследование подготовлено по заказу IRU Институтом экономики транспорта (Норвегия). Использование материалов данного исследования разрешается только со ссылкой на источник. Копирование или воспроизведение отдельных частей данного исследования без разрешения IRU запрещено.

Осло, декабрь 2003 года

Уважаемый читатель!

Международный союз автотранспорта (МСАТ) является конфедерацией национальных ассоциаций автомобильного транспорта и представляет по всему миру автотранспортную индустрию, включая как пассажирский, так и грузовой транспорт. МСАТ выступает от имени операторов автобусных, пассажирских дальнего следования, таксомоторных и грузовых перевозок.

Учитывая насущную необходимость как отрасли, так и органов, принимающих решения, в широком изучении ситуации в области таксомоторных перевозок в Европе, МСАТ обратился к Норвежскому исследовательскому институту транспорта TOI с предложением провести соответствующее научное исследование по этой теме.

Предметом этого исследования, проводившегося впервые, стали правила, касающиеся ключевых аспектов таксомоторного сектора, включая доступ к профессии, доступ на рынок и работу диспетчерских служб такси, а также воздействие всех этих факторов на качество предоставляемых услуг в 13 странах Европы. Исследование охватывает регулируемые, дерегулированные и промежуточные системы.

Изучен опыт изменений, имевших место в области регулирования в Соединенных Штатах, Австралии, Новой Зеландии и Европе, с тем чтобы выяснить, какие факторы свидетельствуют в пользу регулирования и какие против.

Существующая ситуация в области регулирования рынка таксомоторных услуг в Европе подверглась детальному изучению. В исследовании приведены правила, регулирующие деятельность таксомоторных компаний и частных такси, а также положение наемных работников. В то же время, в нем проведено разграничение между правилами, устанавливающими качество услуг, предлагаемых на рынке, и правилами, определяющими объем этих услуг.

Как показывает исследование, правила, регулирующие доступ к профессии, играют важнейшую роль в обеспечении стандартов высокого качества в работе таксомоторной индустрии. Кроме того, стандарты качества являются решающими в определении той роли, которую таксомоторный сектор играет в деле устойчивого развития, а также в формировании статуса автотранспортного сектора в целом.

В документе приведены четыре различных сценария развития ситуации в таксомоторном секторе Европы в будущем, а также четко указаны факторы, показывающие, в каком направлении этот сектор движется сегодня. В нем содержится полезная информация и статистические данные по текущей ситуации в отрасли и на рынке 13 европейских стран.

При том, что исследование «Регулирование рынка таксомоторных услуг в Европе» посвящено вопросам европейского рынка такси, оно призвано служить ценным источником информации для органов и лиц, принимающих решения в странах СНГ, перед которыми стоит задача создания эффективных систем регулирования своего собственного сектора таксомоторной службы. Дело в том, что в данном документе не только описаны различные возможные варианты регулирования, но и указаны преимущества и недостатки того или иного варианта. Такси представляет собой важное звено в системе перевозок и, что немаловажно, является существенным дополнением для других видов транспорта. Ошибочные решения дорого обходятся обществу. Предлагаемое исследование не может гарантировать, что решения, принимаемые в области регулирования, будут лучше, чем прежде, но оно, по крайней мере, позволяет принимать решения на основе более достоверной информации.

Мартин Марми
Генеральный секретарь IRU

Дорогой читатель!

В наше бурное, суматошное время люди среднего и старшего возраста с ностальгией вспоминают некоторые приметы не такого уж отдаленного прошлого – уличные аппараты с газированной водой за три копейки, самое чистое и красивое в мире метро за почти такую же символическую цену, отсутствие пробок на улицах Москвы (мы не говорим сейчас про отсутствие товаров в магазинах и многое другое...). К числу безошибочных примет патриархального старого и доброго «застоя» можно отнести «машины с шашечками на боках». А многие вспоминают и фильм «Зеленый Огонек» с бесподобным Анатолием Папановым в роли «бывалого таксиста».

Много воды утекло с тех пор, и российское (советское!) такси изменилось внешне и внутренне так же, как и все наше общество. И пусть нас не обманывает чисто внешнее сходство. Достаточно один раз проехать на новых оранжевых, синих, желтых такси, чтобы понять, как далеко мы уехали... и в смысле цен, да и «культуры обслуживания» (как это раньше было принято называть). К сожалению, городской автотранспорт – так же, как впрочем, автотранспорт в целом – оказался на периферии внимания общественности, законодателей, правительств всех уровней. В результате в этой важнейшей сфере общественной жизни возникла ситуация, грозящая многими бедами, затрагивая безопасность граждан и общества в целом. Достаточно посмотреть на юркие «Газели», демонстрирующие напуганным до смерти пассажирам свои ходовые качества на улицах российских городов в самых неподходящих условиях.

Проблема городского автомобильного транспорта – хотя и не обсуждается так же горячо на страницах газет, как реформа ЖКХ или электроэнергетики – на самом деле касается каждого российского гражданина, уж по крайней мере, ничуть не в меньшей степени.

В этом смысле предлагаемая вашему вниманию очередное издание Представительства IRU в СНГ – попытка заполнить создавшийся вакуум профессиональной информации, экспертизы в одном (пока) секторе городского автомобильного хозяйства – таксомоторных перевозках. На уникальном материале ведущих европейских стран и США в этом исследовании показаны наиболее острые и болезненные проблемы рынка таксомоторных услуг, показаны различные подходы регулирования этого сектора городской экономики – от наиболее либеральных до предельно жестких.

Более чем десятилетний опыт болезненных социально-экономических реформ показал, что мы готовы по-прежнему азартно разрушать «до основания» и с трудом учимся на собственных ошибках, бесконечно изобретая особые российские рецепты реформирования экономики (социальной жизни, культуры и т.д.). Надеемся, что предлагаемое исследование представит много интересного и поучительного материала для руководителей муниципалитетов всех уровней, позволит им не изобретать заново «колесо» и избежать многих естественных ошибок при формировании концепции и подходов к регулированию этого важного сектора услуг в городском хозяйстве.

И.Б. Рунов
Глава Представительства IRU в СНГ

Предисловие ИЭТ

Основными целями этого исследования были:

- а) предоставить описание существующих регулируемых режимов в 13 европейских странах;
- б) проанализировать последствия регулирования, дерегулирования и либерализации допуска к профессии и доступа к рынку;
- в) сделать выводы, на основании которых можно в будущем предложить не менее 4-х сценариев.

Индустрия такси остается одной из немногих, где количество и стоимость проезда все еще в значительной степени регулируются. Этот доклад показывает, что индустрия такси является очень сложной, и что в различных странах принята своя собственная политика. Более того, опыт показывает, что отдельные случаи дерегулирования не имели явного успеха. Поэтому причиной по-прежнему широкого применения регулирования может быть то, что некоторые аспекты рынка такси все еще нуждаются в этом.

Описание различных регулируемых режимов основано на данных, полученных от членов рабочей группы IRU «Такси и арендованные машины с водителем». Эта группа внесла значительный вклад в данный доклад.

Генеральный секретариат IRU также внес огромный вклад. Кроме того, необходимо упомянуть Йорна Бертелсена из норвежской Ассоциации Владельцев Такси. У нас был с ним очень хороший диалог, и мы получили от него ценную информацию.

Этот доклад был написан менеджером по проекту Йон-Терье Беккеном. Эрик Карлквист также внес большой вклад в написание этого доклада.

Осло, декабрь 2003 года
Институт Экономики Транспорта

Соннев Олнес
исполняющий обязанности управляющего директора

Арилд Г. Стин
глава департамента

Содержание

1. Введение	15
2. Аргументы за и против регулирования и дерегулирования	17
2.1. Эффективность на рынке такси	18
2.2. Проблемы воздействия внешних факторов	21
2.3. Социальные причины для введения регулирования	22
2.4. Причины для изменения существующих рамок регулирования	22
2.5. Эволюция теорий регулирования в индустрии такси	23
2.6. Другие темы для обсуждения	25
2.7. Краткий обзор: теория должна основываться на эмпирических доказательствах	27
3. Современное регулирование в индустрии такси	28
3.1. Стандарты качества для допуска к профессии	28
3.2. Доступ к рынкам	32
3.3. Краткий обзор барьеров для доступа	38
3.4. Требования к водителям такси	41
3.5. Другие правила качества и услуг	42
3.6. Регулирование стоимости проезда	47
4. Сравнительный анализ индустрии такси в Европе	48
4.1. Внешние различия между городами	49
4.2. Функционирование индустрии	51
4.3. Факты и цифры, связанные с предоставлением услуг такси	56
4.4. Сегментация рынка	57
4.5. Роль и организация диспетчерских центров	59
5. Опыт изменений в индустрии такси	61
5.1. Дерегулирование и возврат к регулированию в США	61
5.2. Опыт дерегулирования в Новой Зеландии	63
5.3. Европейский опыт изменений регулирования	66
5.4. Неутешительный опыт изменений регулирования	69
5.5. Будущее регулирования в такси	70
5.6. Уроки, которые надо усвоить, прежде чем вносить изменения	71
6. Регулируемые сценарии будущего европейской индустрии такси	72
6.1. Выбор сценариев	72
6.2. Сценарий 1 – «Скользкая дорога»	75
6.3. Сценарий 2 – «Улица возможностей»	77
6.4. Сценарий 3 – «Cul-de-sac» («Тупик»)	79
6.5. Сценарий 4 – «Автострада качества»	80
6.6. Как будет развиваться индустрия такси?	82
6.7. Краткий обзор и выводы в отношении сценариев	84
Приложение 1. Описание стран	84
Приложение 2. Аббревиатуры и термины	120
Приложение 3. Разъяснение концепций	124

Перечень иллюстраций:

Рис. 1.	Отношения между операторами и такси	27
Рис. 2.	Основные источники различий в индустрии такси	46
Рис. 3.	Связь между плотностью городского населения и количеством такси на душу населения	48
Рис. 4.	Связь между пассажирскими автомобилями и такси	48
Рис. 5.	Связь между уровнем системы общественного транспорта и количеством такси на душу населения	49
Рис. 6.	Такси на душу населения и количество поездок такси в день	50
Рис. 7.	Такси на душу населения и примерное количество поездок на душу населения в месяц	51
Рис. 8.	Плата за проезд в такси в ночные и дневные часы	52
Рис. 9.	Организация и регулирование	53
Рис. 10.	Профессиональный статус водителей такси	54
Рис. 11.	Количество такси на оператора	54
Рис. 12.	Доля рынка в сегменте уличной работы	56
Рис. 13.	Организация ДЦ	57
Рис. 14.	Роль ДЦ в различных странах	58
Рис. 15.	Четыре сценария	71
Рис. 16.	Разнообразие регулирования качества и количества	72
Рис. 17.	Траектории перехода различных сценариев	81
Рис. 18.	Основные взаимоотношения на рынке такси	125
Рис. 19.	Регулирование доступа к рынку, допуска к профессии и требования к водителям такси	127

Перечень таблиц:

Таблица 1. Страны и города, исследуемые в докладе	13
Таблица 2. Краткий обзор требований качества для допуска к профессии	30
Таблица 3. Краткий обзор правил доступа к рынку, уровень полномочий	31
Таблица 4. Краткий обзор правил доступа к рынкам	37
Таблица 5. Краткий обзор требований к водителям такси	41
Таблица 6. Краткий обзор основных правил качества и услуг	43
Таблица 7. Краткий обзор регулирования стоимости проезда	44
Таблица 8. Процент поездок, оплаченных государственным сектором	56
Таблица 9. Изменения в регулировании индустрии такси в Новой Зеландии	63

Описание стран:

Австрия	84
Бельгия	87
Финляндия	91
Франция	94
Германия	97
Венгрия	100
Ирландия	102
Нидерланды	105
Норвегия	108
Испания	111
Швеция	113
Швейцария	116
Великобритания	118

1. Введение

IRU поручил Институту Экономики Транспорта (Норвегия) провести исследование по проблемам регулирования такси в Европе.

Основными целями этого исследования являются:

- предоставить описание существующих регулируемых режимов в 13 европейских странах;
- проанализировать последствия регулирования, дерегулирования и либерализации допуска к профессии и доступа к рынку;
- сделать выводы, на основании которых в будущем можно предложить не менее 4-х сценариев.

Описание в первую очередь связано с общей структурой регулирования, недавними и планируемыми изменениями и адаптацией индустрии к изменениям в условиях регулирования. Для того чтобы сравнить крупные города, для каждой страны был выбран город для изучения. Страны и города для изучения приводятся в таблице, приводимой ниже.

Таблица 1. Страны и города, исследуемые в докладе

Страна	Город
Австрия	Вена
Бельгия	Брюссель
Финляндия	Хельсинки
Франция	Париж
Германия	Берлин
Венгрия	Будапешт
Ирландия	Дублин
Нидерланды	Амстердам
Норвегия	Осло
Испания	Мадрид
Швеция	Стокгольм
Швейцария	Женева
Великобритания	Лондон

Описание стран в первую очередь основывается на исследовании, проведенном ИЭТ. В 2000–2001 году Пьер Борье из IRU провел исследование регулирования такси (Борье 2001), и это также послужило очень полезным источником информации.

Летом 2002 года ИЭТ разослал в национальные ассоциации такси всех стран анкету для исследования. Все страны, за исключением Испании, прислали свои ответы. Однако по большинству стран потребовался еще целый ряд данных. Что касается Испании, то это исследование опирается на информацию, полученную в работе Борье и ряде других источников.

Хотя основным источником информации были данные, полученные от самой индустрии, ИЭТ по возможности проверял их, из-за возможной предвзятости, по другим источникам, чтобы подтвердить полученную информацию. Более того, так как этот доклад предназначен к использованию в индустрии такси, то отраслевой подход в сборе информации являлся чрезвычайно важным.

При проведении сравнительного анализа внимание было сосредоточено на изучении выбранных городов. Сами страны очень различны, и их рынок такси является слишком сложным, чтобы проводить

серьезные сравнения. Выбранные для исследования города являются более однородными и больше подходят для сравнения. Также обсуждались возможные внешние факторы, которые могут влиять на размер индустрии такси и потребности в услугах такси.

В **главе 2** представлен общий обзор аргументов за и против регулирования. Сюда включено рассмотрение эффективности, а также соображения социального характера и распределения. Эти аргументы имеют определенное отношение к индустрии такси.

Обсуждение, в основном, построено на обзоре литературы, проведенном как часть данного исследования. Некоторые изученные литературные источники являются теоретическими или имеют ограниченное практическое применение. В данном докладе сделана попытка связать выводы, сделанные на основании обзора литературы, с действительными проблемами, с которыми сталкивается индустрия такси.

В **главе 3** дается описание современного регулирования в индустрии такси. Являясь логическим продолжением главы 2, этот обзор дает подробное описание основных видов регулирования, используемых в различных странах. Если существует различие в странах, то акцент сделан на исследуемых городах. Описание также включает в себя оценку общего обязательного регулирования в различных странах.

В **главе 4** содержится сравнительный анализ исследуемых городов. Анализ начинается с описания внешних различий и их значений. Затем приводятся сравнения с функционированием индустрии, обеспечением сервиса в такси и диспетчерскими центрами (ДЦ).

В **главе 5** обсуждаются некоторые важные изменения в регулировании в некоторых странах. Описаны их практические «реальные» результаты, а также дано сопоставление ожидаемых и теоретических результатов. Описание результатов изменения в регулировании включает в себя также всеобъемлющую оценку известных результатов, а также рассмотрение будущих изменений.

Глава 6 содержит рассмотрение возможного развития индустрии такси в будущем. Обсуждаются 4 сценария, показывающие различия в требованиях к качеству для допуска к профессии и к контролю количества.

В **Приложении 1** дается краткий обзор всех стран, по которым проводилось исследование. В нем приводятся детали индустрии, как на уровне стран, так и на уровне исследуемых городов. Также представлены недавние изменения в регулировании и соответствующие результаты. Эти обзоры были отправлены в несколько этапов всем ассоциациям-участникам для комментариев, уточнений и добавлений.

В **Приложении 3** дается разъяснение ключевых понятий. В нем также даются сноски на глоссарий (словарь) и сокращения, используемые в данном исследовании. Словарь дается в **Приложении 2**.

2. Аргументы за и против регулирования и дерегулирования

В этой главе рассматриваются различные аргументы за и против регулирования и дерегулирования в индустрии такси, основанные на изучении литературы. Часть этого обсуждения является теоретической. Поэтому, если читатель заинтересован только в том, чтобы получить основные выводы, он может опустить эту главу.

Существует две основные экономические причины для регулирования рынка. Во-первых, некоторый вид регулирования может быть необходим для обеспечения эффективности рынка. Во-вторых, для некоторых видов рынка причинами регулирования могут быть социальные соображения или соображения равенства.

Аргументы в пользу дерегулирования сфокусированы на тех же вопросах, но приводят к другим выводам. Основным аргументом за дерегулирование является то, что регулирование часто создает больше проблем, чем решает, хотя даже могут существовать ясные указания на то, что рынок не работает должным образом. Регулирование часто является неэффективным из-за того, что те, кто вводит регулирование, не полностью понимают тот рынок, который они собираются регулировать.

Более того, социальные вопросы и проблемы распределения часто могут успешнее решаться методами, отличными от регулирования. Например, государственные власти могут напрямую выкупить в индустрии такси обслуживающую отрасль, которую они считают важной, без введения каких-либо правил. Они также могут дать преимущества тем, кто предоставляет такие услуги. Это часто использовалось для того, чтобы гарантировать, что некоторые такси специально оборудованы для перевозки инвалидов, передвигающихся в колясках.

Дэмпси (2001) приводит 5 причин регулирования в индустрии такси:

- Отсутствие конкурентного рынка;
- Неполная информация и расходы на ведение дел;
- Внешние факторы;
- Отсутствие экономически обоснованных условий;
- Встречное субсидирование и установление высоких цен на новый продукт в расчете на потребителей, готовых купить его по этой цене.

Первые четыре причины связаны с отсутствием представления о конкурентных рынках. Пятая касается распределения дохода.

Эти причины должны создать основу для выполнения задач, которые государственные власти традиционно пытаются решить посредством регулирования. Трюдель (1995) представляет список таких основных задач:

- **Общественная безопасность.** В основном это связано с неполной информацией. Если нет регулирования качества и сервиса для обеспечения общественной безопасности, то неполная информация может привести к нарушению конкуренции.
- **Защита потребителей.** Обычно ее целью является регулирование некоторых видов стоимости проезда. Ее цель – избежать, чтобы один участник эксплуатировал другого из-за лучшей информированности или расходов на ведение дел. Типичный пример – проблема времени ожидания. Если человек останавливает такси на улице, то у него обычно нет никакой информации, когда подъедет следующее такси. Таким образом, водитель может воспользоваться этим преимуществом и назначить более высокую плату за проезд, чем та, которую заплатил бы пассажир, если бы он знал время ожидания.
- **Доступность.** Потребность в такси меняется как во времени, так и в пространстве. Если оставить рынок на произвол судьбы, то в результате это может привести к тому, что с общественной точки зре-

ния доступность сервиса в некоторых местах и в некоторое время станет слишком низкой. Для того чтобы избежать этого, можно ввести требования к доступности.

- **Качество.** Качество сервиса в такси является не просто проблемой, связанной с общественной безопасностью. Плохое качество может вынудить потребителей выбирать другие средства транспорта, и таким образом это будет оказывать отрицательное влияние на всю индустрию. Кроме того, низкое качество может оказать отрицательное влияние и на другие отрасли, такие как туризм. Туристы рассматривают траты на такси как часть расходов на поездку. Плохое обслуживание в такси может нанести вред туризму.

- **Обоснованная рентабельность.** Сама по себе обоснованная рентабельность не является целью, но согласно Трюделю, она используется властями для достижения других целей, таких как доступность и качество.

- **Сокращение перевозок и перегруженность.** Если использование такси находится на низком уровне, то они могут долгое время курсировать по улицам в поисках пассажиров. Это может привести к перегруженности и загрязнению окружающей среды.

2.1. Эффективность на рынке такси

Эффективность на рынке предполагает, что все затраты и прибыль для общества суммируются, и что нет перераспределения ресурсов таким образом, чтобы это привело к увеличению социальных излишков. Таким образом, эффективность на рынке такси требует, чтобы стоимость производства, прибыль и стоимость для потребителей, а также возможные внешние факторы соответствующим образом учитывались.

Невозможно обсуждать регулирование или дерегулирование на рынке такси без учета того, как будет выглядеть эффективный рынок такси с точки зрения снабжения, качества, стоимости за проезд и организации.

При рассмотрении расходов и выгоды потребители принимают в расчет несколько аспектов:

- а) Предполагаемое время ожидания и усилия, необходимые для того, чтобы поймать такси;
- б) Неопределенность времени ожидания и усилий, необходимых для того, чтобы поймать такси;
- в) Маршрут пути выбирает водитель такси;
- г) Профессиональное и надежное поведение водителя;
- д) Качество автомобиля;
- е) Стоимость проезда.

Все эти факторы влияют на эффективность рынка такси. Стоимость производства тесно связана с несколькими указанными выше факторами. Таким образом, образуется противоречие между стоимостью производства, затратами и выгодой потребителей.

Основные учебники по экономике, такие как учебник Самуэльсона и Нордхауза (1992), часто начинают с изучения теоретической ситуации, известной как общее конкурентное равновесие. В идеальном мире невидимая рука рынка делает возможным, чтобы ограниченные ресурсы эффективно распределялись для полного удовлетворения потребителей. В этом отношении конкуренция имеет свои преимущества. В теории конкуренция гарантирует, что наиболее эффективные производители выпускают товары, и что цена отражает дефицит, спрос и стоимость производства. Что касается такси, то хороший пример, иллюстрирующий эту теорию, приводит Хупер (2000).

Приведенный выше аргумент верен только в том случае, если ни одна сторона – ни покупатель, ни продавец – не может сама влиять на цену. Более того, потребитель должен иметь нескольких поставщиков, из которых он может свободно выбирать, и все они должны продавать идентичные товары. Наконец, участники рынка должны иметь простой и свободный доступ к любой надежной информации, в частности, о цене и качестве. Эти условия никогда не могут быть полностью выполнены в реальном мире.

Когда нерегулируемый рынок не соответствует условиям эффективного рынка, тогда у нас имеется то, что обычно называется ситуацией проявления неэффективности рыночного механизма. Неэффективность рынка может оправдать его регулирование, если оно приведет к более эффективному резуль-

тату, чем его отсутствие. Однако чистые расходы на регулирование не должны перевесить расходы на общественные нужды при проявлении неэффективности рынка. В таких случаях следует ввести дерегулирование.

Ниже мы рассмотрим некоторые основные проблемы, относящиеся к эффективности рынка такси, и пути их решения.

Стояние в очереди на остановке такси

Целесообразно некоторое наличие очередей на такси. Из-за изменений спроса неэффективно иметь такси, доступные для всех потребителей в любое время. Затраты будут огромными. В то же время, возможно, что в периоды невысокого спроса, эффективно иметь избыток предложения такси. Невозможно, чтобы предложение такси точно следовало за спросом. Однако, чтобы найти оптимальный уровень предложения такси, должны приниматься во внимание расходы при ожидании как для такси, так и для потребителей.

В литературе по вопросам регулирования в такси очень мало внимания уделяется результатам предложения услуг такси при изменении спроса. Скорее упор делается на проблему, что очередь создает конкуренцию.

Проблема правила «первый подъехал – первый уехал», которое действует на стоянках такси, была повсеместно признана основным препятствием для конкуренции на стоянках такси. Потребители не могут свободно выбирать автомобиль, который им нравится, а должны садиться в тот, который стоит первым в очереди. Это нарушает одно из основных условий конкуренции: потребитель должен иметь право выбора. Это также относится и к конкуренции в оплате за проезд.

Проблема очереди широко обсуждалась в литературе и была признана основной помехой конкуренции. Было предложено несколько способов решения этой проблемы. Франкена и Паултер (1984) предложили реорганизацию систем распределения такси, особенно в аэропортах. Паттон (1996) также сделал акцент на некоторой реорганизации, такой как введение нескольких линий. Однако он отмечает, что если реорганизация невозможна, то должна быть введена максимальная стоимость проезда.

Некоторые зашли так далеко, что предположили, что конкурирующий рынок сервиса такси не существует, и что он вообще не может быть образован на стоянках такси (Демпси (2001) и Шрайбер (1977)).

Пространственная природа индустрии такси

Основным отличием между такси и другими индустриями является то, что продавцы не находятся в одном строго определенном месте. Может пройти много времени, прежде чем та же самая автомашина такси попадет на ту же самую остановку. В отличие от ресторанов, потребители не могут пройтись по окрестностям, сравнить цены и вернуться к самому выгодному продавцу. Несколько авторов признали, что таким образом эта проблема создает ценовую конкуренцию (Шрейбер (1975) и Демпси (2001)). Хупер (2000) также отмечает, что рынок такси не похож на рынок по продаже сельскохозяйственных продуктов, так как здесь очень трудно прийти к информированному решению. Эта проблема в основном связана с рынком такси, ищущих пассажиров на улице, и может вызвать у потребителей некоторый протест из-за невозможности сделать свой выбор.

Стоимость ожидания, что подъедет новое такси, или оно проедет мимо, может отпугнуть потребителей. В большинстве работ признается существование такой проблемы.

Проблема заменяемости

Если продаваемые товары или услуги не имеют хорошей замены, то идея совершенной конкуренции может потерпеть неудачу.

Отсутствие заменяемости создает проблему, так как на результаты рынка влияют не только цены. Потребители должны иметь информацию о цене и качестве и принимать решения в отношении их желательного уровня. В большинстве работ отмечается, что это может потребовать различного подхода к различным сегментам.

Мы часто видим, что участник умышленно пытается сделать свои услуги или товары отличными от других. Примером такого умышленного действия является снабжение товара торговой маркой. При по-

мощи брэнда участник, используя более или менее искусственные различия, делает упор на отсутствие заменяемости между его услугами и услугами его конкурентов. Это также может позволить игроку в некоторых случаях применить монопольные цены на свой продукт. Однако снабжение товаров торговой маркой предоставляет потребителям больше информации. Если потребитель знает, что именно он получит от определенного брэнда, и что имеется несколько конкурирующих брэндов, то он сможет принять более информированное решение.

Барьеры для доступа на рынок

Барьером для доступа является общее несовершенство рынка. Такие барьеры могут объясняться природой или структурой индустрии, а также результатом преднамеренных действий должностных лиц и/или органов государственной власти. Результатом таких барьеров являются отсутствие конкуренции, более низкая производительность, более высокие цены и сверхприбыли. Поэтому в неэффективности рынка часто винят существующие высокие барьеры для доступа. Ярким выраженным примером этого являются монополии. С другой стороны, такие барьеры в некоторой степени могут сдерживать разрушительную конкуренцию.

Барьеры для доступа существуют во всех отраслях. При рассмотрении дерегулирования в индустрии такси его часто сравнивают с индустрией ресторанов. Однако барьеры для доступа на «нерегулируемый» ресторанный рынок могут быть очень значительными. Здесь требуются значительные суммы денег и знания. Эти барьеры создают минимальный уровень качества.

Барьеры для доступа на нерегулируемый рынок такси будут очень низкими. Без регулирования может быть использовано любое транспортное средство, и единственным требованием качества будет лицензия водителя такси. При попытках сравнить результаты дерегулирования в различных индустриях необходимо принимать во внимание действительные, а не теоретические барьеры для доступа на рынок.

Эффект масштаба (экономия, обусловленная ростом масштаба производства)

В некоторых индустриях существует так называемый эффект масштаба. Он подразумевает, что стоимость единицы производства уменьшается с увеличением масштаба работ. Это может подразумевать, что на рынке может существовать только одна или несколько компаний, так как маленькие компании находятся в невыгодном положении, и эта структура может помешать другим компаниям вступить на рынок. Чрезвычайным случаем является естественная монополия. В индустрии такси это важно для понимания феномена диспетчерских центров (ДЦ). У ДЦ, как отмечают Тил и Берглунд (1987), определенно существует эффект масштаба. Здесь большие невозвратные издержки, в то время как предельные издержки на прикрепляемое к ДЦ новое такси невелики.

Франкена и Потлер (1984) не нашли доказательств эффекта масштаба для компаний на стоянках такси и рынке свободных такси, ищущих пассажиров на улице. Чтобы получить больше информации по вопросу эффекта масштаба в индустрии такси, см. Демпси (2001) и IPRT (1999).

Если обсуждение эффекта масштаба обычно концентрируется на размере, то в отношении рынка такси эффект масштаба не связан с размером. Это лучше всего может быть проиллюстрировано следующим примером: если у нас имеются несколько работающих такси и определенный спрос, измеряемый средним количеством потребителей на единицу времени, то эта ситуация подразумевает определенное среднее время ожидания для пассажиров и определенное среднее свободное время для такси. Но если количество машин такси и спрос увеличатся в два раза, то в новой ситуации среднее время ожидания уменьшится. Таким образом, если и спрос и предложение увеличатся одинаково, то улучшится качество обслуживания.

Несовершенная и асимметричная информация

Несовершенная и асимметричная информация между участниками является основной причиной проявления неэффективности рыночного механизма. Для того, чтобы рынок был эффективным, все участники рынка должны иметь простой и свободный доступ к достоверной информации. В действительности это происходит очень редко. В индустрии такси несовершенная и асимметричная информация обычно служит на пользу производителям.

Очевидно, что основным фактором конкуренции является цена. Если цены не сообщаются, то не остается предмета для конкуренции, если при этом услуги являются совершенными или близки к этому. В таких случаях поставщики могут использовать эту ситуацию путем установления более высоких тарифов. Такие повышенные тарифы могут привести к неэффективному балансу между спросом и предложением.

Потребителю трудно оценить качество сервиса до того, как он отправится в поездку. Эта ситуация может привести к тому, что индустрия предложит услуги низкого качества. Если качество нельзя проверить до предоставления услуги, то единственным элементом конкуренции остаются только цены. А так как качество обычно стоит денег, то участники, предлагающие услуги низкого качества могут выиграть конкуренцию у тех, кто предлагает услуги более высокого качества. В результате может получиться, что потребителям будут предложены услуги только низкого качества несмотря на то, что сами потребители готовы платить больше за услуги более высокого качества. Эту проблему может уменьшить опыт и репутация тех, кто предоставляет услуги такси.

2.2. Проблемы воздействия внешних факторов

Когда деятельность одного участника оказывает влияние на другого участника без того, чтобы заранее принять ее в расчет, то это является случаем воздействия внешних факторов. Простая примета такого воздействия – проблема курения в ресторанах. Курение мешает тем, кто не курит. Однако курильщики необязательно считают, что их курение является внешним фактором, воздействующим на окружающих.

Внешние факторы могут быть как положительными, так и отрицательными. Там, где существуют внешние факторы, участники теоретически могут совершенствоваться путем решения проблемы. На индустрию такси оказывают влияние несколько внешних факторов. Ниже рассматриваются некоторые из них.

Вторая проблема очереди

Первая проблема очереди связана с отсутствием конкуренции, которая является ее причиной. Вторая проблема связана с расходами, которые навязывает другим автомобилям каждый новый автомобиль. Когда такси направляется на стоянку, на которой уже ждут другие автомобили, водитель должен принимать в расчет только свое время ожидания. Вскоре за ним окажутся другие машины, для которых его присутствие означает дополнительное время ожидания. У водителя, который становится в очередь, нет никаких причин принимать это во внимание. Тем не менее, если он все-таки примет это во внимание, он может решить выбрать другую стоянку. Но зачем?

В литературе не даются пути решения этой проблемы, но признается, что это должно приниматься в расчет в связи с другими проблемами, которые действительно вынуждают водителя ждать в очереди. Если плата за проезд будет снижена, то на стоянках будет находиться меньше такси. Благодаря внешним факторам это имеет положительное влияние на другие машины, так как время ожидания для нескольких новых потребителей уменьшается.

Перегруженность и загрязнение воздуха

Очевидно, что существуют внешние факторы в отношении перегруженности и загрязнения воздуха. Шрейбер (1975) использует их как аргумент в пользу регулирования количества такси. Франкена и Паултер (1984) отрицают это, доказывая, что нет смысла ограничивать один сектор без того, чтобы не ограничить также и другие секторы.

Другие внешние факторы

Проблемы такси связаны не только с одной индустрией такси. Также могут быть затронуты и другие отрасли, особенно туризм. Этот вопрос рассматривается в работах Демпси (2001) и Трюделя (1995). Основная проблема заключается в том, что туристы не могут оценить качество такси до того,

как они наймут его. Впоследствии у них остается впечатление, полученное только от этого конкретно-го такси. Кроме того, туристы включают расходы на такси как часть расходов на отпуск и учитывают их при планировании следующего отпуска. Таким образом, репутация такси может повлиять на индустрию туризма.

Дискуссия, приведенная выше, также относится, а может даже и более важна, в отношении бизнес-событий. Когда рассматривается место встречи для больших мероприятий или встреч, то плохая репутация индустрии такси также может повлиять на принятие решения.

2.3. Социальные причины для введения регулирования

Основная неэкономическая рациональная причина для введения регулирования связана с благосостоянием общества. Теоретически конкурентный рынок должен обеспечивать эффективность, обусловленную современным распределением благосостояния. Однако для регулирования индустрии такси могут также иметься социальные причины.

Основываясь на литературе, основными социальными причинами для регулирования являются:

- Общественная безопасность. Конкуренция сама по себе не может обеспечить безопасность как потребителей, так и водителей;
- Для предоставления услуг в районах с низкими доходами. Конкуренция не может обеспечить услуги в районах с низкими доходами. Чтобы достичь этого, необходим некий вид комбинационного субсидирования¹;
- Для предоставления минимальных услуг по установленным тарифам. В сельских областях такси могут быть единственным средством передвижения для некоторых групп людей. Чтобы обеспечить минимальный уровень услуг, предоставляемых по установленным тарифам, для всех в любое время, может также потребоваться некоторый вид регулирования.

Для более глубокого изучения этих причин смотрите работы Трюделя (1995), Тонера (1997), Франкены и Паултера (1984), и Демпси (2001).

Для самой индустрии доступность такси также является важным вопросом. Могут существовать социальные причины для некоторого вида рыночной интервенции, чтобы гарантировать доступность такси для лиц пожилого возраста и инвалидов. Это может быть сделано через регулирование или при помощи каких-либо субсидий. Экономические аспекты доступности такси подробно рассматриваются в совместном исследовании ECMT и IRU (IRU 2001).

2.4. Причины для изменения существующих рамок регулирования

Процесс изменения существующего режима подразумевает некоторые затраты. Поэтому при обсуждении уровня регулирования должна рассматриваться не только идеальная будущая ситуация, но и нынешняя реальная ситуация. Бисли (1973) в своей книге о регулировании в такси отмечал, что регулирование должно оцениваться при помощи предсказуемых экономических результатов этих изменений. В большинстве работ рассматриваются только оптимальные регулируемые режимы для индустрии такси. Стоимость изменения системы часто остается вне обсуждения.

Вопрос зачем? является основным вопросом в отношении регулирования в индустрии такси. Согласно Трюделю (1995), существуют два способа ответа на этот вопрос, в зависимости от двух школ мышления. Первая школа выступает за невмешательство государства. Вторая школа полагает, что государственные власти обязаны вмешаться из-за несовершенства рынка.

¹ Комбинационное субсидирование означает, что для некоторых устанавливается более высокая стоимость проезда или количество предложений занижается (меньше эффективного уровня), чтобы субсидировать предложение или плату за проезд для других. Например, водителям такси часто не разрешено брать дополнительную плату с инвалидов в колясках или нетрудоспособных пассажиров. Это форма комбинированного субсидирования со стороны обычных пассажиров в пользу таких групп.

Если сделать вывод из трудов по регулированию и дерегулированию, то он будет такой: регулирование необходимо только в случаях проявления неэффективности рыночного механизма. Однако, как отмечает Демпси (2001), мнения о регулировании и дерегулировании имеют тенденцию к биполярности. Политические споры стали очень идеологизированными и поляризованными.

2.5. Эволюция теорий регулирования в индустрии такси

Причины за и против регулирования часто окрашены общими политическими взглядами на роль правительства. Это оказало влияние на большинство работ по регулированию в такси. В этом разделе мы сосредоточим наше внимание на теоретических подходах к вопросам регулирования в такси. Эти подходы в значительной степени основаны на экономических теориях, которые применяются в индустрии такси для объяснения некоторых черт и для того, чтобы предсказать возможные последствия.

Теории абстрагированы от реального мира. Они обычно упрощают мир для объяснения некоторых видов отношений в нем. Когда в индустрии такси применяются различные экономические теории, некоторые результаты, таким образом, игнорируются. Это означает, что другие результаты не принимаются в расчет. Таким образом, теории могут объяснять некоторые результаты, в то время как другие, которые могут работать в противоположном направлении, могут остаться без объяснения. Аргументы (если они опираются только на теорию) в пользу того, как организовать реальный мир могут не иметь дела с важными результатами и механизмами. Это может привести к неверным предсказаниям.

Чтобы теории стали более вескими, они должны основываться на эмпирических данных. К сожалению, такие эмпирические исследования в индустрии такси очень скудны. Одной из причин этого может быть то, что сложно получить необходимую информацию. Бисли и Глейстер (1983) также отмечают это как причину для отмены государственного регулирования.

В этом разделе представлены работы, рассматривающие регулирование, дерегулирование, либерализацию и другие положения с теоретической точки зрения. Работы представлены в хронологической последовательности. Это покажет эволюцию в литературе от сугубо теоретических работ до эмпирических соображений.

Первые обсуждения – аргументы за и против регулирования

Согласно Демпси (2001), экономическая теория свободного рынка почерпнула многое из дерегулирования на транспорте с конца 1970-х годов. Теория утверждает, что государственная интервенция создает искажение, которое разрушает стимул рынка к производительности, эффективности и более низким потребительским ценам.

Орр (1969) начал дискуссию по регулированию в индустрии такси с рассмотрения вопроса, почему в Нью-Йорке водители такси выступили против увеличения количества лицензий (медальонов).

Дуглас (1972) анализирует уровень цены и сервиса на рынке такси. Он утверждает, что основной проблемой в индустрии является то, что потребители не могут эффективно показать свою готовность платить за сокращенное время ожидания и более высокий уровень сервиса. Причина этого лежит в городском окружении курсирующих такси и в неясности времени ожидания и уровня сервиса следующего такси. В результате, как утверждает Дуглас, цены, образованные путем конкурентного равновесия будут явно неэффективными. Давление на рост цен можно ожидать до определенного уровня¹. Проблемой является недостаток давления на цены. Отдельный водитель не может эффективно увеличить свой бизнес путем установления более низких цен, так как он не может довести это до сведения потре-

¹ Это утверждение основано на следующем: при преобладающем тарифе, одиночный водитель такси может увеличить стоимость проезда и заработать больше денег, при условии, что дополнительный тариф не превышает стоимости предполагаемого дополнительного времени ожидания для потребителя. Все водители осознают это. Затем доходы бизнеса возрастают, и появляется большее количество такси, сокращая предполагаемое время ожидания для потребителей. Наконец, у водителей стимул к увеличению тарифов пропадет.

бителей. Однако Дуглас признает, что ассоциации такси и парк такси могут сообщить цены и таким образом стимулировать конкуренцию по понижению цен.

Шрайбер (1975) приходит к похожему выводу, утверждая что, отдельный оператор (водитель) такси, действуя независимо, не может привлечь большее количество пассажиров, если он один уменьшит стоимость за проезд по сравнению с существующими тарифами. В результате, считает Шрайбер, недостаток давления на тарифы не будет эффективным, так как потребители не смогут выразить свою относительную готовность платить за проезд по сравнению с их готовностью ждать такси. Таким образом, доступность может оказаться слишком высокой. Он утверждает, что необходимо установить регулирование стоимости проезда для того, чтобы установить уровень эффективности занятости такси и их доступности. При отсутствии регулирования стоимость проезда, вероятно, будет слишком высокой, включая низкий уровень занятости.

Более того, Шрайбер (1975) выступает за регулирование вступления на рынок. Этот аргумент основан на внешних факторах, которые влекут за собой машины такси, такие как перегруженность и загрязнение окружающей среды. Таким образом, стоимость проезда при системе свободного вступления на рынок превысит расходы на общественные нужды. Он утверждает, что плата за проезд в такси может быть слишком низкой по сравнению с такими заменителями, как общественный транспорт, и большее количество людей будет использовать такси вместо общественного транспорта. Далее он утверждает, что из-за отсутствия барьеров для доступа становится просто начать бизнес такси. В периоды высокой безработицы это привлечет в индустрию такси большое количество новичков. В результате, предложение услуг такси вырастет в период депрессии и уменьшится в период подъема. Такие циклические колебания, считает он, нанесут вред тем, кто работает водителем такси на постоянной основе. Поэтому необходимы ограничения для обеспечения стабильности доходов.

В более поздних работах Шрайбер (1977 и 1981) разъясняет это утверждение, отмечая ограниченное использование рынка такси, ищущих пассажиров. Однако он добавляет, что фундаментальная разница между рынком заказываемых такси и рынком такси, ищущих пассажиров, дает возможность поставщикам дифференцировать между различными вариантами в отношении платы за проезд.

Несколько других авторов позднее поставили под вопрос точку зрения Шрайбера. Первым был Коффман (1977), который поставил под сомнение все причины регулирования, предложенные Шрайбером. Основные пункты его критики связаны с недостатком эмпирических доказательств. Согласно Коффману, эта модель является нереалистической, так как парк такси, стоянки такси и заказ машин по телефону подрывают его аргументы. Далее он утверждает, что проблема «регуляционного захвата» может создать регулируемую монополию¹. Когда дело касается внешних факторов, таких как перегруженность и загрязнение воздуха, он полагает, что будут уместными другие способы уменьшения этих проблем.

Коффман также отрицает мнение Шрайбера о том, стабилизация доходов водителей такси является причиной регулирования, ссылаясь на неудачный опыт регулирования в области контроля над доходами на недвижимость, поддержкой цен на сельскохозяйственные продукты, законом о минимальной заработной плате, законом о торговле на основе взаимной выгоды и т.д.

Указанные выше рассуждения ясно показывают два фундаментально различных взгляда на функционирование рынка. Некоторые авторы утверждают, что рынок может решить большинство проблем, в то время как другие утверждают, что несовершенство рынка приводит к интервенции. Эти давние дискуссии о регулировании в такси показывают, что различия во взглядах в первую очередь связаны с рынком такси, ищущих пассажиров.

Движение дерегулирования в США в 1980-х годах

Движение дерегулирования в США в 1980-х годах повлияло на индустрию такси. Опираясь на упомянутые выше новые аргументы, а также контраргументы в пользу регулирования, в ряде городов было введено дерегулирование относительно стоимости проезда и вступления на рынок.

¹ «Регуляционный захват» – это ситуация, когда регулирующий орган «одержим» регулированием. Регулирующие органы продолжают производить регулирование ради самих себя, а не исходя из соображений эффективности.

В центре дискуссии был доклад Франкены и Паултера (1984), в котором дается экономический анализ регулирования в такси и опыт реформ в области регулирования. Они рассмотрели несколько обоснований в пользу регулирования и связали их с индустрией такси. Они сделали вывод, что нет никаких убедительных экономических логических обоснований для самого важного регулирования. Тем не менее, они нашли некоторые логические обоснования для регулирования в отношении потолка стоимости проезда, безопасности и вопросов ответственности.

Рынок такси, ищущих пассажиров, был проанализирован Бисли и Глайстером (1983). Они нашли аргументы в пользу регулирования рынка такси, ищущих пассажиров, но эти регулирующие органы будут страдать из-за недостатка соответствующей информации. Основываясь на проблеме эффективного регулирования, они считают, что при обсуждении регулирования должны быть известны и другие аргументы в пользу свободного доступа.

Изменение в направлении – опыт движений дерегулирования

Согласно Франкене и Паултеру очевидно, что обсуждение вопросов регулирования в такси некоторое время находилось «в спячке». Несколько лет спустя Тил и Берглунд (1987) включились в это обсуждение. Они рассмотрели некоторые результаты дерегулирования в США и обнаружили, что положительный результат в общем не был достигнут. Сторонники дерегулирования ожидали увеличения размера индустрии, уменьшения стоимости проезда, усовершенствования времени получения данных и нововведения в сервисе. Тил и Берглунд обнаружили, что во многих случаях результат был прямо противоположный.

Они утверждают, что сторонники теоретического обобщения дерегулирования не предоставили никакого полезного объяснения для индустрии такси. Такие простые модели не смогли привлечь внимание к существованию важных несовершенств рынка, эффекту масштаба и опыта существующего рынка. Вместо этого они выступили за контроль над ценами или введение стандартов для вступления на рынок.

Некоторые другие авторы выступили за некоторое регулирование. Тонер и Мэски (1992) дали социальную оценку индустрии такси. Они нашли несколько причин в пользу регулирования. Они пришли к заключению, что в городских районах необходимо сделать упор на балансе между ценой и сервисом. Если цены установлены на оптимальном уровне, то количество машин такси будет оптимально приспособлено посредством рыночных сил, обусловленных требованиями к услугам. Более того, они уверены, что контроль качества должен использоваться только для равенства и стабильности.

2.6. Другие темы для обсуждения

Такси как неотъемлемая часть городского транспорта

Мански и Райт (1976) предложили модель рынка стоянок такси, признавая, что спрос был результатом предполагаемого времени ожидания. Предполагаемое время ожидания было результатом количества автомашин такси и их использования. В этой модели увеличение количества автомобилей или использования приведет к увеличению спроса. Увеличение спроса сделает в свою очередь индустрию такси более прибыльной и приведет к увеличению количества такси. Со временем этот эффект перестанет действовать.

Основываясь на этой модели, они выступают за признание такси неотъемлемой частью городской транспортной системы. Для выгоды индустрии такси необходимо наличие некоторой инфраструктуры.

Стоимость продаваемых лицензий на такси

В некоторых странах лицензии на такси продаются. Из стран, изучаемых для этого исследования, только во Франции существует рынок продажи лицензий. В Ирландии такой рынок был закрыт после введения либерализации.

Первой большой работой, посвященной вопросу продажи лицензий, является исследование Орра (1969). Он рассмотрел влияние увеличения количества лицензий на прибыль отдельного оператора. Он

пришел к выводу, что увеличение количества лицензий снизит прибыль оператора. Это исследование положило начало теоретическим дискуссиям.

Как отметил Гаунт (1996), поведение стоимости лицензии на такси сегодня не представляет никакой загадки. Стоимость лицензии будет представлять нынешнюю стоимость всех будущих ожидаемых прибылей, получаемых от действия лицензии на такси. Если стоимость за проезд уменьшается, или увеличивается количество лицензий, то ожидается снижение прибыли, что также ведет к уменьшению стоимости лицензий.

Тем не менее, некоторые авторы исследовали ожидаемые результаты при изменениях стоимости проезда и количества лицензий. В работе Бисли и Глейстера (1983) предлагается модель, принимающая в расчет как цену, так и эластичность сервиса¹. Как было отмечено выше, эта модель необязательно означает, что более низкая стоимость проезда или увеличение количества лицензий приведет к сокращению прибыли. Основываясь на этом, авторы не рекомендуют использовать стоимость лицензий как политический инструмент. Они также ставят под вопрос использование данных, основанных на наличии и достоверности этих цифр.

В работах Фишера, Бернса и др. (1992) был проведен эксперимент для изучения рынка лицензий на такси. Этот эксперимент проводился в рамках лабораторных исследований с различными группами людей, которым выдали продаваемые активы, являющиеся копиями лицензий на такси. Причиной проведения эксперимента была озабоченность государства о результатах даже незначительного увеличения количества лицензий в городе Аделаиде (Австралия). Эксперимент не показал никакого влияния незначительного (5%) увеличения количества активов, хотя появились некоторые элементы для размышления об имеющих место будущих ценах при перепродаже.

Гаунт (1996) рассматривает вопрос, могут ли лицензии быть полезным инструментом регулирования при принятии политики. Это обсуждение связано с опытом Австралии. Важным фактором здесь является результат, что изменение стоимости проезда или количества лицензий повлияет на стоимость лицензий. Он говорит о том, что самые прямые и объективные результаты благосостояния потребителей и производителей обеспечиваются величиной цен лицензии на такси.

Каирнс и Листон-Хейес (1996) при помощи модели объясняют, почему цены и вступление на рынок регулируются как средство стимулирования существования и эффективности рынка. Более того, они объясняют, почему медальоны (лицензии) имеют определенную рыночную стоимость. В противоположность Франкене и Паултеру (1984) они утверждают, что определенная стоимость лицензии (медальона) необязательно является свидетельством неэффективного регулирования. Эффективность регулирования должна основываться на эмпирических доказательствах. Определенная стоимость лицензии может, в сочетании с приостановлением платежей и угрозой аннулирования, эффективно контролировать увеличение и обеспечить высокий уровень сервиса.

Влияния диспетчерских центров

Хотя диспетчерские центры (ДЦ) играют важную роль на большинстве рынков такси в западных городах, их влияние не было изучено.

Одно из немногих исследований было проведено Маансоном (1996). Его исследование касается рынка такси в Швеции. До введения в Швеции дерегулирования в 1990 году закон требовал присоединения к ДЦ, и в каждой зоне действия лицензии разрешалось работать только одному ДЦ. После введения дерегулирования эти требования были отменены. Теперь в Швеции существуют как частные, так и государственные ДЦ.

Исследование сфокусировано на различиях между частными и государственными ДЦ. В среднем государственные ДЦ предоставляли большее количество координированных переговоров (относительно государственных подрядов), в то время как частные ДЦ были более эффективны при прямых переговорах (заказ по телефону). Кроме этого не было обнаружено других значительных различий.

¹ Эластичность показывает, как реагируют потребители на изменения. Таким образом, эластичность услуг показывает, насколько спрос увеличивается/уменьшается, если уровень сервиса предельно увеличен/уменьшен. Часто она выражается в виде процентного увеличения спроса, если другой фактор увеличивается на один процент.

Нововведения в индустрии такси

В работе Хупера (2000) рассматриваются несколько вопросов, связанных с новшествами. Прежде всего он задается вопросом – появляются ли нововведения вероятнее всего при конкуренции, или это требует некоторой степени концентрации рынка. Он не находит точного ответа на этот вопрос, но отмечает два факта. Первый – монополизация в некоторой степени приведет к уменьшению давления для принятия изменений и не гарантирует, что будет выбрана наилучшая технология. Второй – основной проблемой нововведений является повторение их другими участниками, что может снизить прибыль изобретателя. Таким образом, возможно, необходима некоторая монополия для того, чтобы поддерживать инициативы по введению новшеств. Это является причиной закона о патенте.

2.7. Краткий обзор: теория должна основываться на эмпирических доказательствах

Приведенный выше обзор существующей литературы ясно показывает, что чисто теоретические рассуждения должны быть основаны на эмпирических доказательствах. Теории далеки от реального мира. Важные результаты могут быть пропущены, и это приведет к неверным выводам.

По многим вопросам регулирования эмпирические доказательства не являются четкими, что будет рассмотрено в разделе 5. Это предполагает, что не существует единого универсального решения вопросов регулирования в индустрии такси.

3. Современное регулирование в индустрии такси

Основная цель этого раздела состоит в предоставлении обзора современного регулирования в индустрии такси в странах и городах, в которых проводилось это исследование. При описании используются концептуальные рамки, которые представлены в **Приложении 3**. Используемые термины также объясняются в словаре, который дается в **Приложении 2**.

Это исследование будет обращаться к следующим темам регулирования:

- Стандарты качества при допуске к профессии;
- Допуск на рынок;
- Регулирование качества и сервиса;
- Регулирование цен;
- Требования к водителю такси.

Индустрия такси является сложной. Как будет показано, существует несколько различных подходов к регулированию, и регулирование может быть навязано или насильно введено различными уровнями органов власти. Более того, различные формы законодательства могут оказывать влияние на различных участников, предоставляющих услуги такси. Такие правила также могут повлиять на существующую организацию между операторами такси, ДЦ и водителями.

Одной из отличительных характеристик индустрии такси является большое количество мелких операторов. Часто это предприятия с одним служащим, в котором оператор является владельцем автомашины, и он же является и водителем, т.е. является **водителем-собственником**. Однако, когда рассматриваются **компании такси** или предприятия такси, то мы говорим о фирмах, в которых более одного автомобиля. Разница будет объяснена ниже, в главе 3.1.

3.1. Стандарты качества для допуска к профессии

При рассмотрении допуска к профессии очень важно провести четкое различие между *операторами* такси и *водителями* такси. При обсуждении вопросов допуска к профессии под этим заголовком упор будет сделан на *операторах*. Рассматриваемая профессия – это профессия, при которой такси является бизнесом¹. Чтобы избежать недоразумений, термин требования к водителям такси будет использоваться при обсуждении требований для допуска к профессии водителя такси. Требования к водителям такси рассматриваются в разделе 3.4.

Оператором такси может быть как отдельное лицо (человек, занятый собственным бизнесом), так и компания. С другой стороны, водители такси могут быть временно нанятыми, штатными или собственниками. И, для большей сложности, водители-собственники также могут быть и операторами². Водители-собственники являются операторами, если они имеют свой собственный бизнес или имеют лицензию оператора (Рис. 1).

Важно отметить особую ситуацию, в которой находятся операторы, являющиеся водителями-собст-

¹ Это определение следует из Директивы ЕЭС о допуске к работе компаний, занимающихся автомобильными грузовыми и пассажирскими перевозками (Директива Совета 96/26). Эта Директива не относится к такси. Однако, мы использовали те же определения для определения разницы между водителями и операторами.

² Водители-собственники – это люди, которые владеют транспортным средством, которым они управляют. Они могут быть независимыми с собственной лицензией на работу, или могут быть подрядчиками, работающими на оператора.

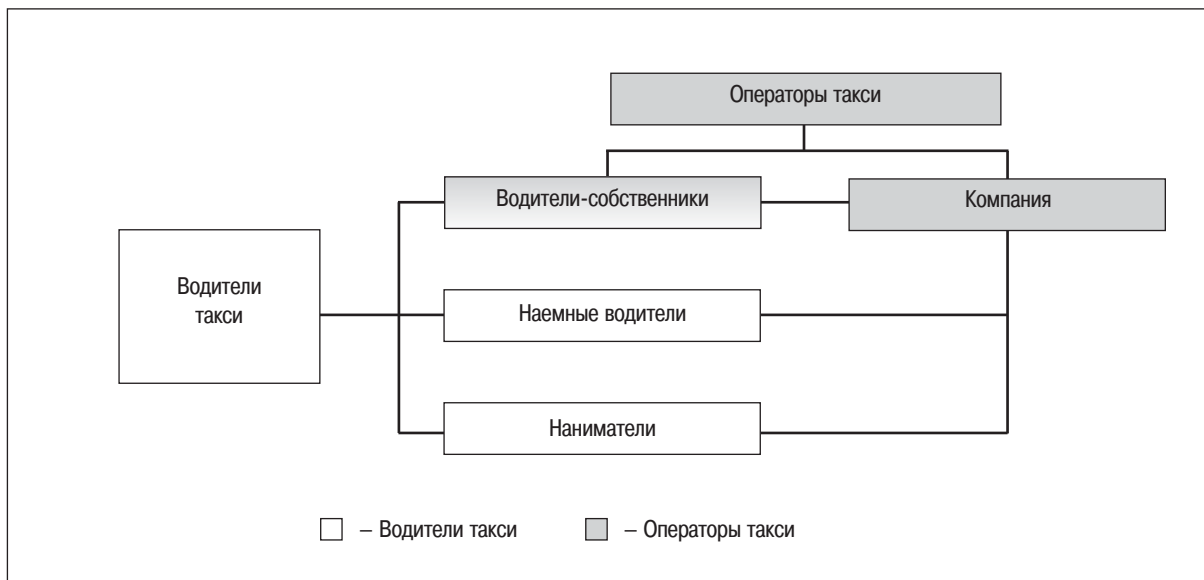


Рис. 1. Отношения между операторами и такси.

венниками. В отличие от компаний такси, водители-собственники обычно имеют дело с двумя видами законодательства. В дополнение к законодательству для операторов они также подчиняются законодательству для водителей. Однако водители-собственники рассматриваются как лица, занятыми собственным бизнесом. Во многих странах водители-собственники подчиняются законодательству, отличному от того, которому подчиняются водители, работающие за зарплату. В частности, это относится к рабочему времени и будет исследовано более подробно, когда будут рассматриваться *требования к водителям такси*.

В Финляндии, Норвегии, Ирландии, Испании и Женеве все операторы такси должны быть водителями такси. Это превращает всех операторов также и в водителей-собственников. Таким образом, требования к водителям такси также напрямую относятся и к операторам.

Решения по требованиям к качеству обычно принимаются на государственном уровне. Только в Бельгии, Швейцарии и Великобритании местные или региональные органы власти могут сами принять решение о требованиях к качеству. В Бельгии государственное регулирование существует для районов, в которых не принято собственное законодательство. В Швейцарии регулирование такси рассматривается как вопрос, принимаемый на уровне кантонов, но, тем не менее, требуется, чтобы операторы были одновременно и водителями и соответствовали требованиям, предъявляемым к водителям такси. В Великобритании местные органы власти могут свободно налагать ограничения на операторов. В этих странах мы сосредоточим наше внимание на ситуации в изучаемых городах.

Директива ЕЭС об операторах, занимающихся пассажирскими перевозками

В соответствии с политическим решением ЕЭС обеспечить свободу предоставления услуг на уровне участников, была принята Директива Совета ЕЭС 96/26 о допуске к работе компаний, занимающихся автомобильными грузовыми и пассажирскими перевозками. Ее цель состояла в том, чтобы заменить количественный контроль на контроль качества. Далее это было развито в Директиве Совета 98/76/ЕС, которая была дополнена Директивой 96/26/ЕС¹.

В настоящее время эта Директива не охватывает операторов такси. Она ограничена предприятиями, использующими автомобили, предназначенные для перевозки 9 человек, включая водителя. Эта Ди-

¹ Первые Директивы ЕЭС по допуску к профессии были приняты 12 ноября 1974 года (Директива Совета 74/561/ЕЕС). Эти Директивы сосуществовали совместно с количественными ограничениями допуска на рынок в определенный период времени. Только в январе 1993 года была установлена полная свобода предоставления услуг для транспортировки товаров по автомобильным дорогам между странами Сообщества и перевозки пассажиров городскими автобусами и автобусами междугородного сообщения.

ректива является очень важной, так как она формирует основу для любых постановлений ЕЭС в отношении такси.

Качественные критерии, сформулированные в этой Директиве относятся к:

- Хорошей репутации.

В частности, это относится к отсутствию серьезного криминалистического учета, включая коммерческие правонарушения. Более того, оператор не должен быть признан негодным для профессии. Наконец, оператор не должен быть обвинен в серьезных нарушениях, касающихся правил оплаты, условий найма или других транспортных правил, таких как время в пути и время отдыха, или правил, касающихся профессиональной ответственности. Страны-члены ЕЭС определяют действительные критерии.

- Соответствующее финансовое положение.

Основными требованиями Директивы 96/26 являются необходимость для предполагаемого оператора иметь «достаточно средств для обеспечения соответствующего начала и соответствующего управления предприятием». В Директиве 98/76/ЕС требования к размеру капитала и резервного фонда были увеличены до минимум 9.000 евро за первый автомобиль и 5.000 евро за каждый дополнительный. Может потребоваться банковская гарантия или какое-то подобное свидетельство. Для того чтобы определить размер налога, власти также могут пересмотреть годовой отчет, имеющиеся фонды, активы, расходы, недвижимость, основные производственные средства, оборудование и оборотный капитал.

- Профессиональная компетенция.

Основным требованием является сдача заявителем обязательного письменного экзамена, который может быть дополнен устным экзаменом. Требования к тесту приводятся в конце Директивы. Освобождение от теста или части его получают обладатели специального диплома. Также могут быть освобождены от экзаменов заявители, которые имеют 5-летний опыт работы на управленческом уровне в транспортном бизнесе при условии, что был сдан сокращенный экзамен. Если заявитель намеревается работать только в одной стране, то это также может быть отражено в экзамене – могут быть включены вопросы только национальных перевозок. Директивы, принятые позже, предписывают странам-членам ЕЭС проверять как транспортные предприятия выполняют указанные выше требования по крайней мере в течение пяти лет. В соответствии с Директивой страны-члены ЕЭС должны обмениваться информацией. Наконец, дипломы и сертификаты должны быть взаимно признаны.

Австрия, Германия, Венгрия, Норвегия и Швеция приняли основные положения Директивы 96/26. Однако здесь существуют различия, особенно в отношении финансовых требований. Это не удивительно, учитывая различные уровни средней заработной платы в различных странах.

Далее дается краткий обзор выводов по изучаемым городам, которые были объединены в группы в соответствии с критериями, сформулированными в Директиве, упомянутой выше. Это покажет, как страны приняли все критерии, которые сегодня применяются в отношении транспортных предприятий, использующих автомобили, имеющие более 9 мест.

Криминалистический учет

Проверка криминалистического учета является одним из наиболее признанных требований качества для допуска к профессии. Для этого существует несколько причин. Известно, что в индустрии такси существует преступность, совершаемая должностными лицами. Важной превентивной мерой по борьбе с ней является установление требований в отношении криминалистического учета и операторов.

Проблему преступности, направленной прямо против потребителей, лучше всего решать через требования к водителю такси, так как именно они обычно имеют дело с пассажирами. Однако, для того, чтобы обеспечить безопасность потребителей, также необходимо, чтобы у операторов были необходимые инструменты для применения санкций к водителям.

Во Франции нет прямых требований в отношении криминалистического учета к операторам такси. Однако они должны соответствовать тем же требованиям, что и другие компании. Более того, во Франции водители такси проверяются в отношении криминалистического учета.

Профессиональная компетенция

Требования к профессиональной компетенции являются очень важными для гарантии профессионализма операторов такси. В большинстве стран требования к профессиональной компетенции включают в себя такие разделы, как знание соответствующих законов, знание как управлять компанией, бухгалтер и экономику.

В большинстве стран требуется сдать письменный экзамен для того, чтобы получить допуск к профессии. Только во Франции и Ирландии нет государственных требований, в то время как в Бельгии, Швейцарии и Великобритании местные органы власти могут принимать решения по самим правилам. И в Женеве, и в Лондоне, которые являются исследуемыми городами в своих странах, требуется сдать письменный экзамен. Требования в Женеве являются дополнительными к требованиям лицензии водителя такси. В Брюсселе, исследуемом городе Бельгии, требуется наличие сертификата об элементарных знаниях бизнеса. То же самое вскоре будет введено во Фландрии (одна из областей Бельгии). Сертификат выдается любому человеку, который успешно закончил определенный курс обучения, или тому, кто имеет стаж водителя такси не менее трех лет.

В Ирландии также существуют дополнительные требования, так как операторы обязаны иметь действующую лицензию водителя такси. Требуется свидетельство из полиции, подтверждающее, что водитель имеет хорошую репутацию. Чтобы стать водителем такси в Дублине, надо также сдать письменный экзамен.

В Норвегии до 2003 года не было обязательных требований, касающихся профессиональной компетенции¹. Даже дополнительное требование о необходимости быть водителем не налагало таких обязательств, так как водители не должны были сдавать никаких экзаменов. Существовал только необязательный экзамен, дающий дополнительный год трудового стажа при выдаче новой лицензии.

Финансовые требования

В некоторых странах операторам предъявляются экономические или финансовые требования. Они могут быть различными, от прямых активов до банковских гарантий и финансовых гарантий. Это может создавать для операторов различные ситуации. Например, получить банковские гарантии можно относительно легко по сравнению с реальными активами.

Стоимость лицензии и требования в отношении годовых доходов также являются финансовыми требованиями; единственным риском является потеря лицензии. В некоторых странах существует дополнительная «оценка» экономической стабильности потенциального оператора. Это в основном относится к предыдущему опыту ведения бизнеса и проверке любых предыдущих государственных долгов.

Требования к платежеспособности очень сильно отличаются. В Швеции существует самый строгий финансовый режим из всех исследуемых стран, он даже превышает требования Директивы ЕЭС 96/26². Другими странами, в которых имеются серьезные финансовые требования, являются Австрия (7.500 евро). Германия (2.500 евро) и Норвегия (9.000 евро). Ситуация в Норвегии является парадоксальной. Хотя Норвегия не является членом ЕЭС, ее новое законодательство, касающееся операторов такси, а также и других транспортных операторов, полностью соответствует законодательству ЕЭС для более крупных транспортных средств, включая финансовые требования.

В Ирландии стоимость лицензии довольно высока – 5.000 ирландских фунтов (6.350 евро). До января 2001 года голландское законодательство требовало определенного уровня как дохода, так и продолжительности рабочего времени. В Бельгии нет государственных требований. В исследуемом городе Брюсселе и в Антверпене требования платежеспособности относятся только к уплате НДС и отчислений на социальное обеспечение, в то время как в других районах Бельгии нет никаких требований. Уплата

¹ Новый Закон о Транспорте был одобрен в 2002 году. Этот Закон включает в себя положения Директивы ЕЭС 96/26. В соответствии с положениями этого Закона курсы и письменный экзамен становятся обязательными.

² Директива ЕЭС относится к транспортным средствам, в которых более 9 мест. Предъявление одинаковых требований к малым и большим транспортным средствам имеет большое влияние на операторов небольших автомашин. По сравнению с инвестициями гарантии будут больше для небольших автомобилей, так как они дешевле.

НДС и отчисления на государственное страхование являются важной частью оценки экономической стабильности в других странах.

Как отмечалось, важно понимать разницу между банковской гарантией и реальным вкладом. В индустрии такси финансовые требования в общем могут быть удовлетворены посредством банковской гарантии.

Краткий обзор требований качества для допуска к профессии

Таблица 2 обобщает требования качества для допуска к профессии. В Бельгии, Швейцарии и Великобритании нет государственного законодательства. В этих странах мы сосредоточили наше внимание на исследуемых городах – Брюсселе, Женеве и Лондоне.

В общем, шведские правила для допуска к профессии являются, по-видимому, самыми строгими, затем следуют Норвегия, Австрия и Германия. Требования в Финляндии и Венгрии также более или менее соответствуют Директиве ЕЭС 96/26. В Великобритании разница между районами слишком велика, чтобы можно было сделать общие выводы. Однако, требования в Лондоне сходны с требованиями в Финляндии. Это примеры регулирования, которые более или менее сходны с Директивой ЕЭС 96/26.

Как и в Великобритании, швейцарское законодательство не может быть обобщено. В Женеве к операторам предъявляется только одно дополнительное требование – они должны быть водителями такси. Примерно такая же ситуация в Испании, и так же было в Норвегии до введения в 2003 году нового законодательства.

В Бельгии мы столкнулись с такой же проблемой обобщения как в Великобритании и Швейцарии, поэтому мы сосредоточили наше внимание на Брюсселе. В Брюсселе предъявляются требования проверки криминалистического учета и наличия сертификата элементарных знаний бизнеса. В Голландии требования качества к операторам, вероятно, являются более строгими и включают в себя письменный экзамен.

Самые мягкие требования для допуска к профессии предъявляются в Ирландии и Франции. Во Франции для операторов не существует специфических правил, касающихся такси. Основным требованием в Ирландии является наличие лицензии водителя такси.

3.2. Доступ к рынкам

Регулирование допуска к рынкам касается вступления на рынок операторов такси для предоставления услуг. В нашем определении такое регулирование включает в себя некоторый уровень контроля количества такси на улицах и, таким образом, потенциальное предложение на рынок. Регулирование может быть применено путем установления лимита количества операторов, которым разрешено войти в индустрию и/или количества автомобилей, которыми можно оперировать. В таблице 3, приводимой ниже, дается краткий обзор правил доступа к рынку в странах, исследуемых в этом докладе.

В Швеции, Нидерландах, Ирландии, Австрии и Венгрии государственное законодательство требует, чтобы доступ на рынок был свободным.

В Великобритании, Бельгии и Швейцарии полномочия по решению вопросов законодательства общего характера переданы местным властям, и поэтому здесь можно встретить отличия в разных областях. В Брюсселе доступ на рынок регулируется, в Лондоне и Женеве нет ограничений количества опе-

Таблица 3. Краткий обзор правил доступа к рынку, уровень полномочий

Государственное законодательство в отношении доступа к рынку		Нет государственного законодательства (решение принимают местные органы власти)
Количество операторов регулируется	Количество операторов не регулируется	
N, FIN, D, F, E		GB (не регулируется в Лондоне), B, CH

Таблица 2. Краткий обзор требований качества для допуска к профессии

	Проверка криминалистического учета	Профессиональная компетентность (экзамен/тест)			Срок действия/отмена	Опыт	Экономические/финансовые требования	Требования наличия лицензии водителя такси
		тип экзамена	содержание	другое				
Австрия	Репутация и надежность	Письменный и устный	Закон, бухгалтер, экономика предприятий		5 лет, аннулируемый	3 года опыта в качестве водителя такси или в подобной профессии	Должен доказать наличие резервного фонда или банковская гарантия в размере 7500 евро на каждый автомобиль	нет
Брюссель		Экзамен не требуется		В Брюсселе и скоро во Фландрии требуется наличие сертификата об элементарных знаниях ведения бизнеса	7 лет, должны ежегодно заменяться на новые (В Валлонии и Фландрии – 10 лет)	3 года опыта в качестве водителя такси или в подобной профессии	Не требуется никакой финансовой гарантии кроме доказательств уплаты НДС и отчислений на государственное страхование (Брюссель и Антверпен)	Нет
Финляндия		Письменный		Требуются трехнедельные курсы	5 лет, аннулируемый		Применяются критерии некоторой первичной платежеспособности	Да
ФранцияКомпаниям-операторам такси не предъявляются никакие особые требования, кроме тех, которые предъявляются любым другим компаниям. Большинство операторов являются также водителями и должны удовлетворять требованиям, предъявляемым к водителям такси.								
Германия	Репутация и надежность	Письменный	Закон, бухгалтер, экономика		4 года, аннулируемый		Должен доказать наличие акционерного капитала или резервного фонда в размере 2.250 евро на первый автомобиль и 1.250 евро на каждый последующий	Нет

	Проверка криминалистического учета	Профессиональная компетентность (экзамен/тест)			Срок действия/отмена	Опыт	Экономические/финансовые требования	Требования наличия лицензии водителя такси
		тип экзамена	содержание	другое				
Венгрия	Репутация и надежность	Письменный	Закон, бухучет, экономика		Аннулируемый и приостанавливаемый	Нет	Должен доказать наличие банковской гарантии в размере 2000 венгерских форинтов (100 евро) на такси и не иметь непогашенных государственных долгов	Нет
Ирландия	Нет специфических требований, но косвенное требование – обязательное наличие лицензии водителя такси				Должен заменяться на новый ежегодно	Нет	Стоимость лицензии 5000 ирландских фунтов (6350 евро), и только 100 ирландских фунтов, если машина доступна для инвалидного кресла	Да
Нидерланды		Письменный	Закон, бухучет, экономика			6 лет, после чего водитель такси может получить освобождение от экзаменов	До 2002 года водитель должен был доказать доход в размере 25000 евро в год и продолжительность работы 30 часов в неделю	Нет
Норвегия		Письменный	Закон, бухучет, экономика предприятий		Аннулируемый	Нет, но лист ожидания на получение лицензии основывается на опыте	Должен доказать гарантией в размере 9000 евро	Да
Испания					Неограниченный			Да

Швеция			Письменный	Закон, экономика, безопасность					Должен доказать наличие резервного фонда в размере 11000 евро на первый автомобиль и 5500 евро на каждый последующий	Нет
Женева (в Швейцарии нет государственного законодательства)	Нет специфических требований, но косвенное требование – обязательное наличие лицензии водителя такси					3 года	Требуется 3 года водительского опыта	Нет	Да	
Лондон (в Великобритании нет государственного законодательства)	Собственник							Определяется собственником (владельцем)		Нет

раторов. В Норвегии, Финляндии, Германии, Франции и Испании допуск регулируется государственным законодательством. Однако полномочия по реальному принятию решений о количестве лицензий часто передаются районным или местным органам власти.

В большинстве стран, в которых допуск не регулируется, тем не менее, предъявляются некоторые требования к операторам, желающим выйти на рынок. Такие правила были описаны в разделе 3.1.

Критерии для принятия решения о количестве лицензий

Существует несколько причин для ограничения количества такси, и они могут различаться в различных сегментах рынка. Этот вопрос более подробно рассматривается в главе 2.

Ограничения количества такси могут быть сделаны различным образом. Одной из крайних степеней является случай, когда количество лицензий является фиксированным в течение долгого периода времени. Обычно ограничение количества такси включает в себя некоторую степень гибкости. Время от времени количество может быть увеличено или уменьшено. Сокращения, однако, являются очень редкими. По-видимому, сокращения происходят только после неудачных изменений в политике.

Очень важными являются критерии для определения количества лицензий. Этот вопрос тесно связан с целью регулирования. Мы разделили критерии, которые применяются при определении количества такси, на три группы: заранее установленный потолок, объективные критерии и субъективные критерии.

Ни в одной стране не сообщалось о наличии специфического фиксированного потолка для всех районов. Там, где применяется государственное законодательство, оно обычно только определяет рамки. Местным или районным органам власти обычно разрешается определять спрос и, в результате, если это необходимо, увеличивать количество лицензий. Соответственно, мы остановимся на исследуемых городах.

Заранее установленный потолок

Это статическое ограничение количества такси. Потолок, который не может быть изменен за короткое время, определяет количество такси. Фиксированный потолок – это экстремальный случай заранее установленного потолка. При фиксированном потолке количество является строго определенным в течение длительного периода времени.

Нечто близкое к системе фиксированного потолка было обнаружено в Париже¹. Хотя количество является фиксированным, мэр города в определенных обстоятельствах может выпустить новые лицензии. Кроме Парижа ни в одном из изучаемых в этом исследовании городов не сообщалось о наличии в настоящее время фиксированного потолка. Однако ситуация в Дублине до отмены государственного регулирования в 2000 году напоминала систему фиксированного потолка². В Брюсселе также существует заранее установленный потолок, хотя расширение возможно для определенных категорий автомобилей, предоставляющих услуги для инвалидов и пенсионеров, а также экологически безопасных автомобилей.

В общем, все потолки определяются или были определены в соответствии с какими-то критериями. Они могут быть объективными и/или субъективными.

Объективные критерии

Объективными критериями для определения количества лицензионных такси могут быть соотношение к населению или какие-то подобные показатели. Такие критерии легко просматриваются, и количество лицензий рассчитывается более или менее в соответствии с этими данными. Поэтому эти результаты относительно легко применить.

Количество не изменяется день ото дня. В определенное время будет принято новое решение о количестве такси. Это решение будет основано на объективных критериях.

¹ Вне этого исследования, наиболее часто упоминаемым примером такого заранее установленного потолка является система медальонов в Нью-Йорке.

² Фингелтон, Эванс и Ходан (1998) сообщают, что между 1978 и 1998 годами количество лицензий в Дублине увеличилось только один раз (на 7.6% в 1992 году после детального изучения рынка).

Объективные критерии редко используются в странах и городах, изучаемых в данном исследовании. Сообщалось, что в некоторых городах Германии применялись объективные критерии, такие как количество поездок и количество такси относительно жителей. Однако в Берлине, исследуемом городе Германии, критерии являются субъективными. Во Фландрии, одном из районов Бельгии, в ближайшем будущем будет введен такой критерий как «одна лицензия на 1000 жителей»¹.

Субъективные критерии

При наличии субъективных критериев власти определяют необходимость увеличения или уменьшения количества лицензий. Часто эти критерии связаны с общественными нуждами, чрезмерным спросом, сверхприбылями водителей или другими социальными причинами. Реальная разница между объективными и субъективными критериями может быть очень небольшой. Для того, чтобы сделать решение более «объективным», могут проводиться различные исследования или расследования. Тем не менее, последнее слово остается за органами власти и политиками.

О большинстве исследуемых городов, в которых регулируется количество операторов такси, сообщалось, что там реальной основой для принятия решений являлись субъективные критерии. Тем не менее, о некоторых из них сообщалось, что там требуется изучение перед введением изменений. В частности, законодательство Парижа разрешает мэру увеличивать количество лицензий после проведения исследования.

Критерии для выпуска лицензий

Когда доступ к рынку регулируется, то выполнение требований качества для операторов не означает автоматическое получение лицензии. Во-первых, должно быть принято решение об увеличении количества лицензий. Во-вторых, если власти приняли решение об увеличении размера рынка, то должны использоваться некоторые критерии о том кому разрешить доступ. Термины «объективный» и «субъективный» также могут использоваться для принятия такого решения. Стаж и лист ожидания являются типичными примерами объективных критериев. Когда органам власти приходится рассматривать заявителей, степень субъективности увеличивается.

В исследуемых городах чаще всего используются в качестве критериев для выдачи лицензий объективные критерии, такие как трудовой стаж и лист ожидания.

Особенности лицензий

Лицензии могут включать в себя некоторые важные условия в отношении срока действия и возможность передачи. В таблице мы суммировали некоторые наиболее важные примеры, такие как особенности лицензий, о которых нам сообщили.

Ограничения в районах посадки пассажиров

В большинстве стран лицензии действительны только в определенных районах, а не во всей стране. Эти районы обычно совпадают с границами территорий, подведомственных местным органам власти. Часто операторам разрешается сажать пассажиров только в этих районах.

Из всех стран и городов, в которых регулируется количество операторов, только в Финляндии не говорится об ограничениях районов посадки пассажиров. Водители могут свободно сажать пассажиров по всей стране. Однако законодательство требует, чтобы водитель вернулся в «родной район» как можно скорее.

Такие ограничения посадки пассажиров могут применяться даже в странах или городах, в которых нет регулирования количества операторов, как, например, в Венгрии. Другие ограничения могут действовать подобным образом. В Швеции, например, лицензия водителя такси может быть ограничена определенным районом путем сдачи обязательного теста на «местные знания».

¹ Этот критерий во Фландрии будет иметь возможный предел в 20%.

Ограничения количества автомобилей, водителей или лицензий на оператора

Существует два способа, которыми оператор может увеличить свой парк машин. Во-первых, он может увеличить количество автомобилей, не приобретая новые лицензии. Таким образом, обладатель лицензии может легко увеличить предложение. В Австрии и Брюсселе, исследуемом бельгийском городе, с одной лицензией может работать несколько машин¹. В обоих случаях требуется, чтобы обладатель лицензии прошел через формальный процесс подачи заявки на получение лицензии. В Брюсселе этот процесс дает возможность контролировать количество автомашин.

Однако в большинстве стран и городов лицензия оператора ограничена только одним автомобилем.

Второй путь для оператора, чтобы расширить свой бизнес, состоит в том, чтобы приобрести несколько лицензий. В большинстве случаев, о которых сообщалось, операторы не ограничены определенным количеством лицензий. Если оператор получает большее количество лицензий, то он свободно может расширить свою деятельность.

Только в Норвегии существует ограничение количества лицензий на оператора². В этой стране оператору разрешено иметь только одну обычную лицензию, хотя существует система резервных лицензий, которая позволяет ему иметь при определенных условиях вторую лицензию.

Присоединение к ДЦ

Норвегия является единственной страной, в которой необходимо, чтобы лицензия была присоединена к определенному ДЦ. Таким образом, каждая лицензия связана с ДЦ, и ежегодно только нескольким обладателям лицензий разрешается сменить свой ДЦ на другой. В результате, ни один ДЦ не может вступить в индустрию без увеличения количества лицензий.

Краткий обзор допуска к рынкам

В Таблице 4 дается обобщение правил допуска к рынкам. В Норвегии, Финляндии, Германии, Франции и Испании существует государственное законодательство, регулирующее количество такси. Во всех этих странах местные органы власти принимают решения о количестве лицензий. То же самое верно и для Брюсселя.

Рассмотрев общие государственные ограничения доступа к рынкам, мы обнаружили, что во Франции существуют самые строгие требования с более или менее фиксированным потолком и продаваемыми лицензиями.

В реальной практике применение этих требований может различаться, так как местные органы власти отвечают за выпуск лицензий. При рассмотрении пяти стран, в которых существует государственное регулирование допуска к профессии, мы обнаружили основные различия. В Берлине практически не существует ограничений количества. Новые заявители получают лицензии после выполнения административных процедур. В Осло, Хельсинки и Мадриде имеет место процесс, при котором должны приниматься во внимание все заинтересованные стороны. В Париже де-факто существует фиксированный потолок, несмотря на то, что мэр может увеличить количество лицензий после консультаций с заинтересованными сторонами.

3.3. Краткий обзор барьеров для доступа

В разделах 3.1. и 3.2. описываются стандарты качества для допуска к профессии и правила доступа к рынкам. Они должны рассматриваться вместе. Ниже они объединены под названием «барьеры для доступа». Это действительные барьеры для увеличения предложения такси.

¹ В Бельгии существуют две системы. Количество автомашин на лицензию может быть ограничено одной (в аэропорту Завентем) или может быть разрешено использовать одну лицензию нескольким автомашинам (в Антверпене 10 лицензий и 320 автомашин). Однако, количество машин учитывается при выдаче новой лицензии или при увеличении количества автомашин на определенную лицензию.

² Из стран, которые не охватывает это исследование, примером такой страны является Дания.

Таблица 4. Краткий обзор правил доступа к рынкам

	Установление количества лицензий		Критерии выпуска		Статус лицензии		Региональные	Ограничения/требования				Регулирование ЧМП
	Объектив. критерии	Субъектив. критерии	Стаж	Лист ожидания	Передаваемая	Арендруемая/ продаваемая		Кол-во машин на лицензию	Кол-во лицензий на оператора	Тип операторов	Присоединение к ДЦ	
Австрия	Операторы должны иметь концессию, но нет ограничения количества операторов. Однако, операторы должны подать заявку на получение лицензии, если они хотят задействовать большее количество автомобилей.						Да	Несколько	Нет	Нет	Не требуется	Такие же правила, как и для такси, только концессия
Брюссель	Во Фландрии	также в Валлонии	Лист ожидания в городских районах аэропортах, никаких листов ожидания в сельских районах		Да ¹	Нет	Да	Смешанное ²	Нет	Нет	Не требуется	Подробная специфика транспортных средств, находящихся в частной собственности. (Контракт на 3 часа и более)
Финляндия					Нет	Нет	Нет	1	Нет	Нет	Не требуется	Нет ЧМП
Франция		Решение принимает мэр			Да ³	Да ⁴	Да	1	Нет	Нет	Не требуется	Количество не регулируется
Германия		местный выбор			Да ⁵	Нет	Да	1	Нет	Нет	Не требуется	Количество не регулируется
Венгрия			Допуск свободный				Да	1	Нет	Нет	Не требуется	Количество не регулируется
Ирландия	До 21 ноября 2000 г. правила применялись к ряду операторов. Лицензии были передаваемые, а также их продавали за деньги. Было выпущено всего несколько новых лицензий						Да	1	Нет	Нет	Не требуется	Количество не регулируется
Нидерланды	До 2000 г. количество операторов с лицензиями регулировалось на основании спроса						Нет	1	Нет	Нет	Не требуется	Количество не регулируется
Норвегия					Нет	Нет	Да	1	1	Индивидуальный/ или индивидуал. компания	Требуется	Нет ЧМП

	Установление количества лицензий		Критерии выпуска		Статус лицензии		Ограничения/требования						
	Объектив. критерии	Субъектив. критерии	Стаж	Лист ожидания	Передаваемая	Арендваемая/ продаваемая	Региональные	Кол-во машин на лицензию	Кол-во лицензий на оператора	Тип операторов	Присоединение к ДЦ	Регулирование ЧМП	
Испания	Частично							1	16	Индивидуал.	Не требуется	Собственная индустрия роскошных автомобилей	
Швеция	С 1990 г. доступ на рынок свободный						Нет	1	Нет ограничений	Нет ограничений	Нет	Нет ЧМП	Нет
Женева (в Швейцарии нет государ. законодат-ва)	Допуск свободный, нет формальных ограничений						Да		Нет ограничений		Не требуется		
Лондон (в Великобритании нет гос. законод.)	Нет формальных ограничений количества операторов, подающих на получение лицензий, но лицензии водителя такси действуют на практике как регулирование. В остальной части Великобритании ситуации различаются.						Да	1	Нет ограничений	Нет ограничений	Не требуется	Количество не регулируется	

1 Передаваемая только членам семьи или штатным сотрудникам (должны проработать на владельца 3 года) и только когда у лицензии заканчивается действие.

2 Только одна лицензия на один автомобиль. Более того, операторам разрешено управлять несколькими автомобилями. Оператор должен зарегистрировать все автомобили по своей лицензии.

Заметим, что количество автомобилей является фиксированным, таким образом оператор не может свободно увеличить количество работающих на него такси.

3 После 5 лет владения лицензия может быть продана, если нынешний владелец купил ее сам. Если лицензия была получена бесплатно (при выпуске новых лицензий), то ее можно продать только после 15 лет владения. Лицензия должна использоваться в течение требуемого периода владения. В настоящее время в Париже лицензии продаются по цене более 100.000 евро.

4 Водители могут арендовать лицензии.

5 Лицензии являются передаваемыми, если предприятие продается. Однако, лицензии не могут продаваться отдельно.

6 Закон 1979 г. препятствует компании выпускать новые лицензии для физических лиц.

Основываясь на изучении исследуемых городов и приведенных выше описаний, все города могут быть разделены на четыре основных группы:

1. Города с низкими стандартами качества для операторов и количественными ограничениями.

Города, входящие в эту группу – Брюссель, Мадрид и Париж. В этих городах в различной степени применяются количественные ограничения, в то время как стандарты качества операторов довольно низкие. Однако в Мадриде требуется, чтобы операторы также были водителями. Это создает некоторые дополнительные требования для операторов.

2. Города со строгими стандартами качества для операторов и количественными ограничениями.

Лучше всего к этой группе подходят Осло и Хельсинки. В обоих городах к операторам применяются как стандарты качества, так и количественные ограничения.

3. Города с низкими стандартами качества для операторов и без количественных ограничений.

Лучшим примером городов этой группы является Дублин. Однако в результате дерегулирования в Нидерландах, Амстердам также вошел в эту группу. В Женеве нет стандартов качества для операторов. Однако операторы должны быть водителями такси в течение трех лет. Это создает более строгие стандарты качества, чем в двух других городах.

4. Города со строгими стандартами качества для операторов и без количественных ограничений.

В некоторых городах законодательство сходно с Директивой ЕЭС о допуске к профессии автотранспортных операторов¹. В законодательстве Стокгольма, Берлина и Вены имеются основные элементы этой Директивы. То же самое верно и для Будапешта, но с очень низкими финансовыми требованиями. В Лондоне для операторов (собственников) нет письменного экзамена, но принимается во внимание деловая репутация. Тем не менее, большинство операторов являются также и водителями, и они должны сдать «Знание».

Эта классификация будет использоваться при анализе влияния современного законодательства на европейскую индустрию такси и разработке сценариев.

3.4. Требования к водителям такси

Что касается других требований, которые мы обсуждали, то Бельгия, Швейцария и Великобритания передали местным органам власти полномочия принимать решения относительно требований. В этих странах мы сосредоточим наше внимание на исследуемых городах. В других странах мы прокомментируем государственное законодательство.

Во всех странах существуют некоторые требования к водителям такси. Как минимум, они должны иметь действующие водительские права. Это также верно и для Брюсселя, Женевы и Лондона.

В главе 3.1. мы выяснили, что в Финляндии, Ирландии, Норвегии, Испании и в Женеве наличие лицензии водителя такси было необходимым условием, чтобы стать оператором. Здесь разницу между водителями и операторами можно рассматривать как двухступенчатую карьеру. Карьера начинается, когда человек соответствует всем требованиям, предъявляемым к водителю такси. Следующей ступенью может быть переход из водителей в операторы.

Ниже мы прокомментируем два основных требования к водителям такси – криминалистический учет и профессиональная компетентность. Существуют еще некоторые требования, которые приводятся в таблице 5.

Криминалистический учет

Во всех случаях для того, чтобы стать водителем такси необходима проверка криминалистического учета. Однако это определение сильно отличается в разных странах. Например, в Ирландии решение не

¹ Директива ЕЭС 96/26/ЕС.

выдавать лицензию водителя такси из-за криминалистического учета может быть отменено решением суда. Во многих случаях это позволило людям, которые прежде были осуждены, водить такси.

Профессиональная компетенция

Во всех странах существуют экзамены по профессиональной компетенции водителей. Они разнятся от факультативного экзамена, который могут потребовать сдать норвежские местные органы власти до экзамена по теме «Знания» в Лондоне, которые требуют глубоких знаний Лондона¹.

В большинстве городов существуют письменные тесты, которые обычно предполагают знания важных законов, а также географии района. В некоторых странах заявитель также должен пройти обязательные курсы.

3.5. Другие правила качества и услуг

Требования к качеству и услугам касаются самого качества предоставляемых услуг. Большинство этих требований относятся к транспортным средствам, водителям и операторам. Эти типы требований являются общими для большинства индустрий, предоставляющих персональные услуги.

Мы рассмотрели требования качества, предъявляемые к операторам такси и водителям такси в главе 3.1 и 3.4 соответственно. В этом разделе мы представим основные требования, касающиеся автомобилей, оборудования и время работы в различных странах.

В большинстве стран существуют государственные требования. Единственными исключениями являются Великобритания, Швейцария и, в некоторой степени, Бельгия. В этих регионах местные органы власти имеют законодательную власть принимать решения по этим вопросам. За исключением этих городов, мы сконцентрируемся на государственных законодательствах. Однако в некоторых странах местные органы власти могут вводить более строгие правила.

Основные требования к качеству и услугам приводятся в таблице в конце этой главы.

Требования к транспортному средству

Во всех странах, а также в Брюсселе, Женеве и Лондоне в такси разрешено иметь максимум 9 посадочных мест, включая водительское. В Германии существует также государственные требования к вместимости багажника и количеству дверей с правой стороны.

В Норвегии максимальное количество мест в лицензированном такси в некоторых случаях может быть максимум 17. Такие такси называются «Макси такси» и предоставляют большую часть услуг для инвалидов.

В Лондоне существуют самые строгие требования к автомобилям такси. Они сформулированы в Условиях соответствия, которые включают в себя критерии радиуса поворота и доступность для инвалидов кресел. Ни в одной стране нет ограничения возраста автомобиля.

Таблица 6 показывает, что автомобили регулярно проверяются. В большинстве стран проводится не менее 1 проверки автомобилей в год. В Брюсселе автомобили проверяются каждые 6 месяцев, а в Женеве – каждые 3 года.

Обязательное оборудование

Во всех странах в такси обязательно должен быть счетчик. В Ирландии это стало обязательным требованием только недавно. Есть еще только несколько видов обязательного оборудования. Во Франции и в Женеве обязательным является наличие тахографа. Это в основном для гарантирования соответствия правилам условий работы.

¹ В Осло, исследуемом норвежском городе, также существует экзамен. Однако, он относится только к знаниям местного района.

Таблица 5. Краткий обзор требований к водителям такси

	Проверка	Профессиональная компетентность (экзамен/тест)				Возраст (мин/макс)	Мед.	Опыт	Срок
		Тип экзамена	Содержание экзамена	Тест на знание местного района	Другое				
Австрия	Нет криминалистического учета	Письменный	Закон, знание автомобиля, безопасность, спасение жизни, знание местного района	Да (включено в экзамен)	20	справка	Да (должен пройти испытательный период)	Неограничен	
Брюссель	Хорошее поведение	Смешанный ¹	Законодательство, знание карт, знание района, психологический тест	Да (включено в экзамен)	21		Дополнит. тест на вождение (местный выбор)	Должна возобновляться ежегодно	
Финляндия		Письменный			18/70		Обязат. курсы	Пока не аннулированы	
Франция		Письменный					Обязат. курсы	1 год ²	
Германия		Письменный	Знание местного района (регион, город)	Да (включено в экзамен)	21		Водительские права в течение 2 лет	5 лет, аннулируемые	
Венгрия		Письменный	Технические знания, знание местного района, первая помощь	Да (включено в экзамен)			Обязательные трехнедельные курсы	Пока не аннулированы	
Ирландия	(сноска ³)	Письменный (только в Дублине)	Не очень детализированы	Нет				5 лет	

	Проверка криминалистического учета	Профессиональная компетентность (экзамен/тест)			Мед. справка	Опыт	Срок годности лицензии водителя такси
		Тип экзамена	Содержание экзамена	Тест на знание местного района			
Нидерланды		Нет					
Норвегия		Дополнительный письменный	Закон, знание автомобиля, безопасность	Дополнительный (местный выбор)	20/70		
Испания		Письменный	Законодательство	Да (включено в экзамен)			
Швеция		Письменный	Закон, знание автомобиля, безопасность	Дополнительный (местный выбор)	21	Водительские права в течение 2 лет	Пока не аннулированы
Женева		Письменный	Определяется местным законодательством	Да	21	Водительские права в течение 3 лет	Неограничен
Лондон		Собеседование	«Знания»		21	Водительские права в течение 3 лет	3 года, возобновляемые, аннулируемые

1 В Брюсселе требуется сдать письменный и устный экзамен. Во Фландрии и Валлонии устный экзамен требуется в городах, а в сельской местности не требуются никакие экзамены.

2 Для возобновления водитель должен доказать, что он/она в течение последних 10 из 12 месяцев водили машину такси.

3 Решение может быть отменено судом. Согласно NTDU большинством заявок удовлетворяются, и лицензии выдаются.

Таблица 6. Краткий обзор основных правил качества и услуг

	Требования к транспортному средству		Обязательное оборудование		Рабочие часы водителя такси
	Количество мест и багажник	Обязательный техосмотр (расписание)	Счетчик и знак	Другое важное оборудование	
Австрия	9 мест	Ежегодно			
Брюссель	9 мест	Каждые 6 месяцев			Для водителей, работающих по найму, регулируется государством. Не регулируется для независимых.
Финляндия	9 мест	Ежегодно			
Франция	9 мест	Ежегодно		Прибор, считающий час/км (тахограф)	Предприниматели – максимум 11 час/день. Арендаторы и работающие по найму – 10 час/день
Германия	9 мест, 2 двери с правой стороны, 50 кг багажа	Ежегодно			
Венгрия		Ежегодно			
Ирландия	5-9 мест	Ежегодно			
Нидерланды		Ежегодно			Все водители обязаны выполнять законодательство о времени работы (ЕЭС и государственное)
Норвегия	9 мест	Нет		Макси-такси с 18 посадочными местами при определенных условиях	Закон о рабочем окружении и времени работы применяется к служащим, работающим по найму.
Испания	Обычно требуется 5 мест	Ежегодно			Все водители должны иметь 2 выходных дня в неделю
Швеция	9 мест	Ежегодно			Требования относятся к периоду отдыха для всех водителей, как наемных, так и собственников
Женева	9 мест	Каждые 3 года		Тахограф	
Лондон	9 мест	Ежегодно и беспорядочно			

Время работы

Директива о рабочем времени (Директива ЕЭС 2000/34, дополняющая Директиву 93/104) касается рабочего времени служащих вообще, включая транспортную отрасль. Эта Директива устанавливает общие рамки, касающиеся максимального количества рабочего времени в неделю и периоды отдыха. Однако она не охватывает водителей, работающих не по найму. В индустрии такси лица, работающие не по найму (водители-собственники), составляют значительную группу. Проблема нечестной конкуренции между наемными работниками и водителями-собственниками должна рассматриваться государственным законодательством. Таблица 6 включает в себя обоснованное государственное законодательство в отношении часов работы.

Таблица 7. Краткий обзор регулирования стоимости проезда

	Нет регулирования стоимости проезда	Регулирование платы за проезд		Требования к структуре платы за проезд	Другие особенности
		Фиксированное	Максимальное		
Австрия				Подробные	Нет регулирования для для транспортных средств, находящихся в частной собственности
Брюссель					Функционирует как фиксированная стоимость проезда
Финляндия				Требуется информация	Функционирует как фиксированная стоимость проезда
Франция				Подробные	Местные власти устанавливают плату за проезд и структуру. Органы государственной власти определяют максимальное увеличение
Германия				Подробные	Не регулируется для ЧМН
Венгрия			(сноска 1)		Функционирует как свободная стоимость проезда
Ирландия		(сноска 2)			Не регулируется для ЧМН
Нидерланды					Не регулируется при заказе через ДЦ
Норвегия	В некоторых основных городах				
Испания					
Швеция				Строгие правила также в отношении информации	
Женева					Местные власти устанавливают плату за проезд и структуру
Лондон		Лондон			За пределами Лондона местные власти свободны принимать решение. Не регулируется для ЧМН

¹ Это касается Будапешта. Остальные органы местной власти могут, но не обязаны регулировать плату за проезд.

² Органы местной власти могут принимать решение о фиксированной или максимальной стоимости проезда. В Дублине применяется фиксированная плата за проезд.

3.6. Регулирование стоимости проезда

Вопросы регулирования стоимости проезда не являются основными для данного исследования. Однако этот вид регулирования оказывает влияние на определенные факторы, которые являются особенно важными при понимании общего развития регулирования в индустрии такси. Таблица 7 дает краткий обзор современного состояния регулирования стоимости проезда в 13 странах. В Бельгии, Швейцарии и Великобритании законодательство является местным, и мы предпочли остановиться на исследуемых городах.

В большинстве случаев регулирование стоимости проезда устанавливается государством, хотя местные органы власти обычно имеют полномочия принимать решения о размере действительной стоимости проезда. Только в Финляндии, Норвегии и Нидерландах именно органы государственной власти принимают решение по действительной стоимости проезда.

Таблица 7 показывает, что в большинстве стран имеется некоторый вид регулирования стоимости проезда. Швеция, единственная страна с полностью дерегулируемой стоимостью проезда, вместо этого ввела строгие требования к тому, чтобы информация о цене была доступна потребителям. В некоторых норвежских городах стоимость проезда также больше не регулируется.

При рассмотрении регулирования стоимости проезда важно провести различие между структурой стоимости проезда и индивидуальной стоимостью проезда. Структура стоимости проезда может регулироваться, в то время как уровень стоимости проезда может устанавливаться свободно.

4. Сравнительный анализ индустрии такси в Европе

В предыдущей главе были определены важные разновидности регулирования в индустрии такси. В этой главе мы кратко рассмотрим степень, при которой такие различия влияют на работу и организацию индустрии такси.

Существует несколько причин существования различий внутри индустрии. Нашей главной целью является проанализировать результаты требований к качеству для допуска к профессии и к рынку. Они определяются как барьеры для доступа. Основные источники различий в индустрии такси проиллюстрированы на рисунке 2.

Анализ проведен в соответствии с диаграммой, приведенной выше. В разделе 4.1. мы рассмотрим некоторые внешние факторы, которые влияют на индустрию такси. В разделе 4.2. оцениваются результаты различного регулирования на работу индустрии. Основной упор делается на показатели доступности такси и стоимости проезда.

Предполагается, что различные уровни регулирования влияют на то, как регулируемые предприятия организуют сами себя. В разделе 4.3. мы рассмотрим организацию поставщиков услуг такси и обсудим, существуют ли различия, которые могут быть связанными с различиями в регулировании. Раздел 4.4. сформирован на той же основе, но рассматривает сегментацию индустрии. Вопрос состоит в том, являются ли различия в значимости различных сегментов рынка результатом различного регулирования.

В разделе 4.5. описываются диспетчерские центры. Основной вопрос здесь: существуют ли различия в работе и организации ДЦ, которые могут быть связаны с различным регулированием.

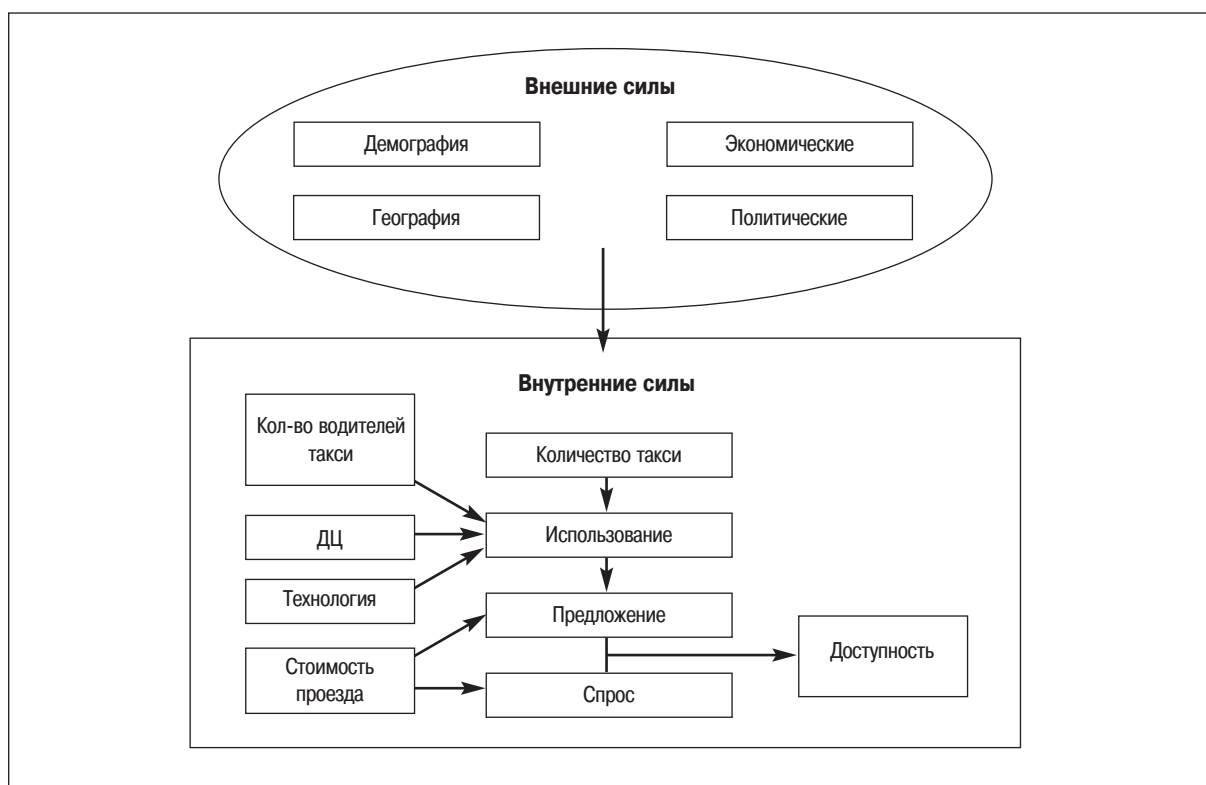


Рис. 2. Основные источники различий в индустрии такси

4.1. Внешние различия между городами

Внешние различия между городами приводят к некоторым различиям в индустрии такси, которые наблюдаются в описываемых городах. Можно ожидать, что различия в демографии, географии, топонимии, плотности населения и уровней доходов влияют на спрос и предложение такси.

Количество городов, рассматриваемых в этом исследовании, слишком мало, чтобы обнаружить существенную связь между внешними показателями и индустрией такси. Однако мы проиллюстрируем некоторые результаты, используя показатели из базы данных Международной ассоциации общественного транспорта (UITP) – Миллениум. Этот анализ ясно показывает, что существуют внешние различия между городами, которые могут объяснить некоторую разницу в количестве машин такси на душу населения.

База данных UITP содержит ключевые показатели, касающиеся городского общественного транспорта, и ключевые цифры, которые могут влиять на городской общественный транспорт. Информация по такси, в основном, касается количества такси и транспортных средств, находящихся в частной собственности, общего количества машино-километров и пассажиро-километров за год. Все показатели в базе данных собирались в течение 1995 года. И хотя данные могли несколько устареть, но результаты, тем не менее, будут такими же.

Этой базой данных планировалось охватить 100 городов, но из-за различных проблем в результате сюда были включены только 84 города. Различия между городами огромные. Мы просмотрели все города, для того чтобы определить группу, которая может представлять надежные данные и которая является по возможности однородной в отношении уровня доходов и индустриализации. Города с чрезвычайно низким уровнем общественного транспорта и автомашинами в частном владении мы опустили. Таким образом, у нас осталось для рассмотрения 43 города.

Используя эту базу данных, мы смогли определить три внешних фактора, которые взаимосвязаны с «плотностью такси». Эта взаимосвязь может интерпретироваться с точки зрения причины и результата. Возможно, что взаимоотношение является результатом факторов, которые не были учтены. Тем не менее, это указывает, что некоторая разница в индустрии такси может быть скорее связана с различиями между городами, чем являться результатом самого регулирования.

Плотность городского населения влияет на количество такси

Обычно ожидается, что плотность городского населения влияет на уровень перенаселенности и, таким образом, на привлекательность использования частных автомобилей для того, чтобы добраться до работы. Более того, вероятно общественный транспорт будет играть более важную роль в густонаселенных городах.

Ниже проиллюстрировано взаимоотношение между плотностью городского населения и количеством такси на душу населения в избранных городах базы данных UITP. Результат очень положительный. Это указывает на то, что в городах с высоким уровнем плотности городского населения имеется четкая тенденция к большему количеству автомобилей такси на душу населения.

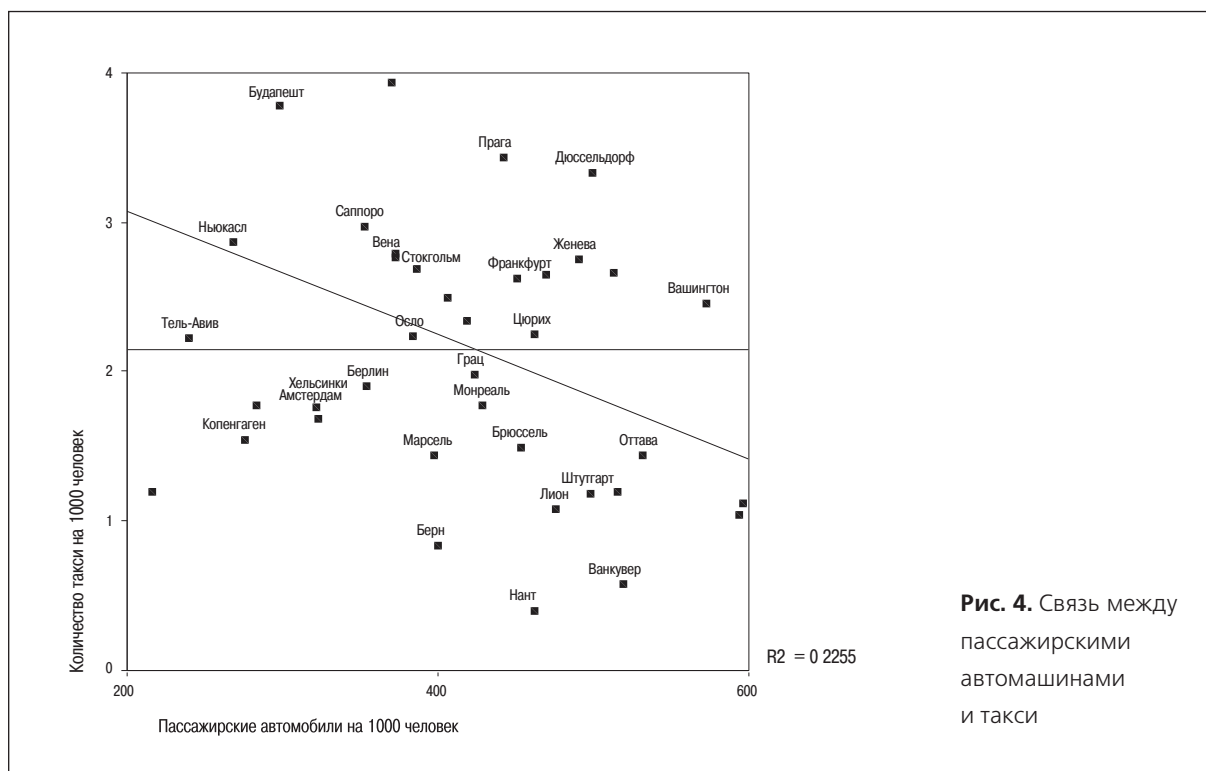
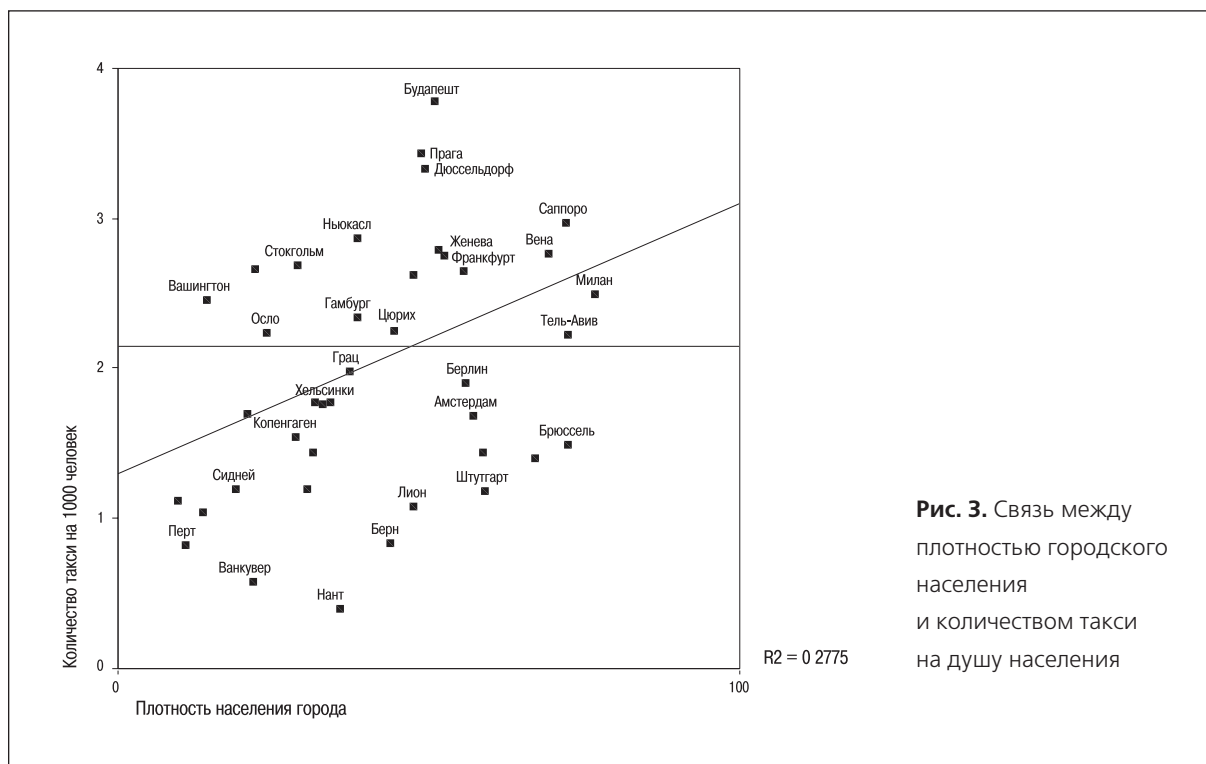
Этот результат никак не изменяют различия в режиме регулирования или какие-либо другие отличия. В некоторых городах существует регулируемый допуск к рынку, в то время как в других существует свободное вступление на рынок. Безусловно, это может повлиять на связь. Тем не менее, количество такси в большинстве городов, в которых допуск гибко регулируется, может расти с увеличением спроса. Это одна из причин полагать, что плотность городского населения ведет к повышению спроса и, как результат, к увеличению количества такси на душу населения (рисунок 3).

Это соотношение может быть объяснено некоторыми отличиями количества такси в странах. Однако нужно интерпретировать это очень осторожно.

Плотность городского населения также влияет на количество пассажирских автомобилей на душу населения и уровень общественного транспорта. Таким образом, существует косвенная связь между плотностью городского населения и количеством такси на душу населения.

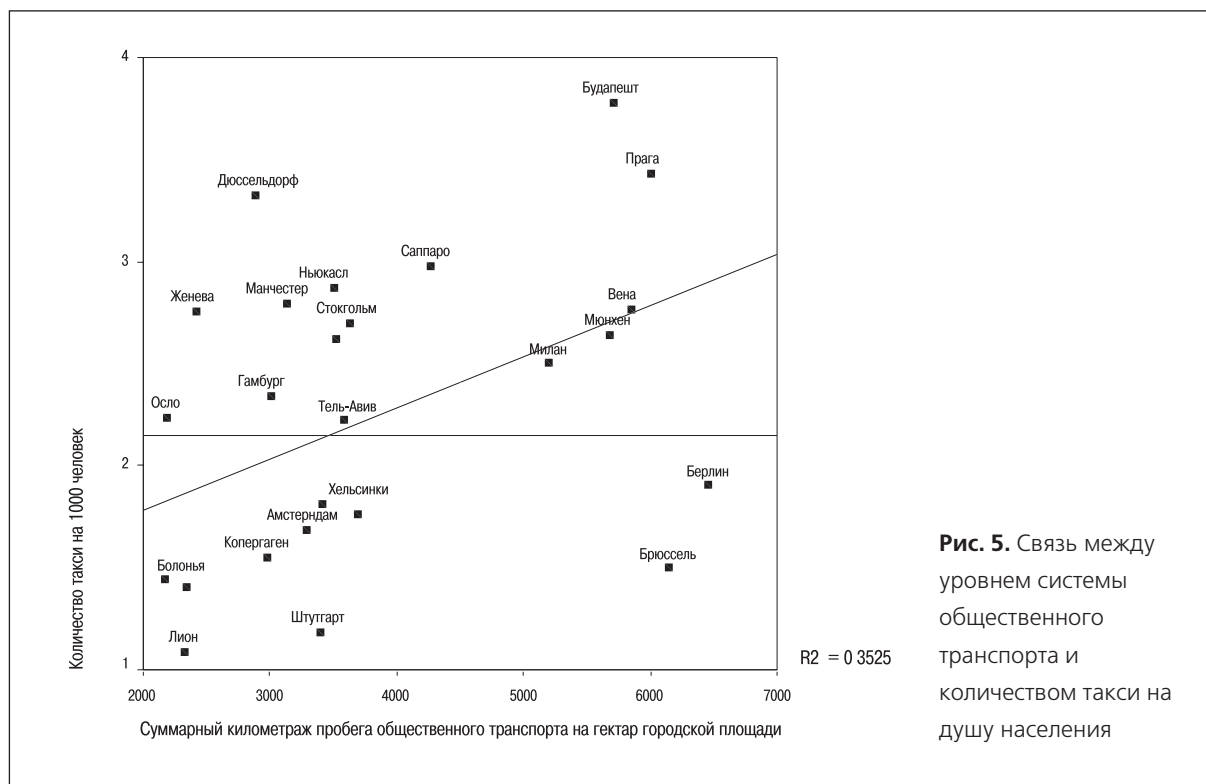
Большое количество частных автомобилей уменьшает потребность в такси

Частные автомобили являются основным конкурентом такси. Ожидается, что люди, у которых нет собственного автомобиля, будут использовать такси больше, чем те, у кого такой автомобиль имеется.



Эта связь рассматривается на основании базы данных UITP. Хотя количество автомашин такси на душу населения не может напрямую указывать на предложение услуг такси, мы нашли доказательство того, что существует сильная отрицательная связь между количеством пассажирских автомобилей на душу населения и количеством такси на душу населения. Это проиллюстрировано на рисунке 4.

Эта связь ясно показывает, что количество частных автомобилей на душу населения снижает спрос на такси. Однако необходимо принимать во внимание основные причины владения автомобилем. В городах с высокой плотностью населения потребность в частном автомобиле будет меньше. Уровень городского общественного транспорта, доход и стоимость владения автомобилем также влияет на спрос на частные автомобили.



Общественный транспорт и такси являются скорее дополняющими друг друга отраслями, чем конкурентами (рис. 5).

Может показаться, что общественный транспорт является конкурентом такси. Если убрать все остальные факторы, то хорошая система общественного транспорта явно сокращает потребность в такси. Однако хорошая система общественного транспорта также сокращает потребность в частных автомобилях. Это особенно важно в районах с высокой плотностью населения. Небольшое количество частных автомобилей может привести к спросу на такси, если общественный транспорт не в состоянии удовлетворить спрос.

Влияние общественного транспорта на количество такси действует противоположным образом. Тем не менее, на основании базы данных UITP была выявлена положительная связь между уровнем городского общественного транспорта и количеством такси. Вероятно, что влияние, которое оказывает хорошая система общественного транспорта на потребность в частных автомобилях, перевешивает более прямую конкуренцию между общественным транспортом и такси.

Наши выводы надо рассматривать с осторожностью. Ясно, что они в основном относятся к большим городам. Более того, это влияние может быть косвенным, при этом другие основные факторы являются главной причиной наблюдаемой зависимости. Тем не менее, эти выводы не подтверждают мнение о том, что такси и городской транспорт являются просто конкурентами. Выгода для такси может быть получена при хорошей системе городского транспорта. Внешние факторы, указанные выше, нужно интерпретировать с осторожностью. Однако они показывают, что существуют факторы, отличные от регулирования индустрии, которые приводят к неодинаковым результатам в разных городах.

4.2. Функционирование индустрии

Функционирование индустрии может рассматриваться с различных точек зрения. Это связано с уровнем доходов. Потребители рассматривают функционирование в свете доступности и стоимости платы за проезд. С точки зрения общества, необходимо все это принимать во внимание, а также внешние факторы, такие как перегруженность и загрязнение окружающей среды, хотя они не будут рассматриваться в данном исследовании.

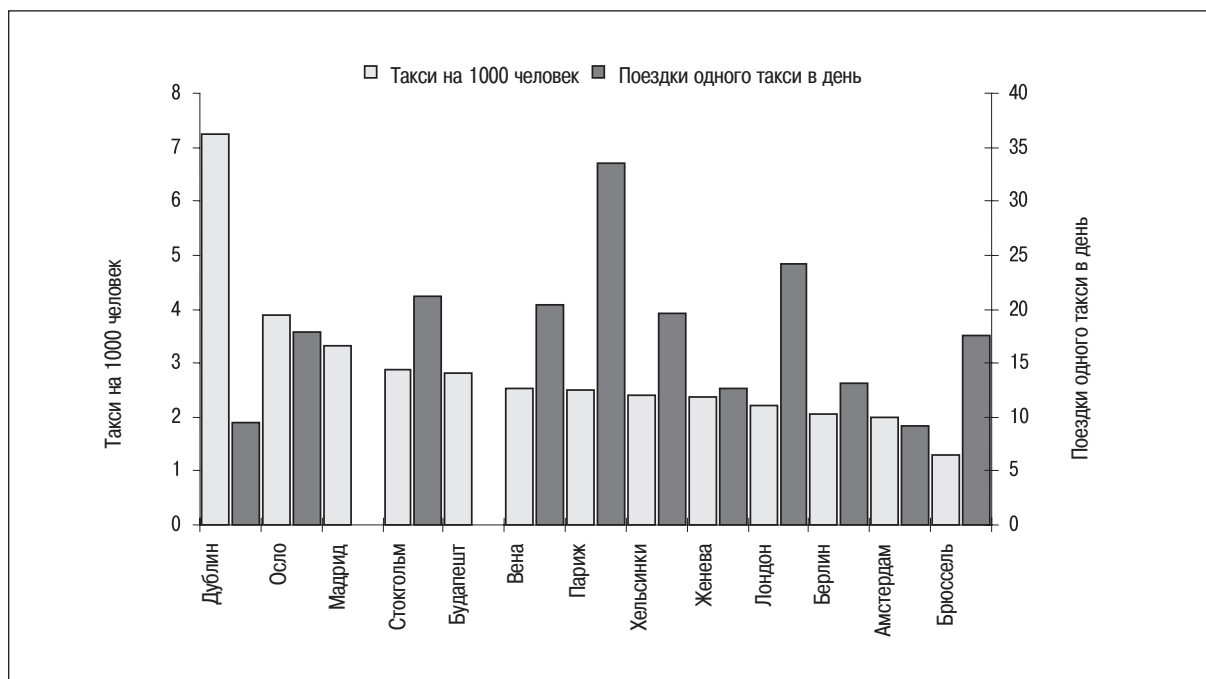


Рис. 6. Такси на душу населения, и количество поездок такси в день

Доступность такси является ключевым фактором при определении того, насколько хорошо услуги такси удовлетворяют потребностям общества. В целом, доступность такси является результатом спроса и предложения. Следовательно, они будут рассматриваться по отдельности.

С экономической точки зрения, доступность также влечет за собой расходы. Как результат, реальная доступность может быть слишком высокой или слишком низкой с точки зрения эффективности. Если есть причина полагать, что рынок сам не найдет правильный баланс, то введение регулирования может быть оправданным.

Здесь не будут приведены оценки оптимального уровня доступности такси. Акцент больше будет сделан на выводах, что для некоторых аспектов доступности могут существовать различия в регулировании.

Доступность такси

Доступность такси является не только результатом количества такси. Также важную роль играет использование транспортных средств. Если такси работает в системе, при которой мало времени тратится на ожидание новой поездки, то такое же количество такси может выполнить больше поездок в течение такого же периода времени, чем такси, работающее в системе, когда между поездками проходит больше времени.

Однако количество автомашин такси на душу населения использовалось как основной показатель предложения такси, хотя он имеет несколько слабых мест¹. Количество автомашин такси на душу населения проиллюстрировано на рисунке 6. Для того чтобы уточнить использование транспортных средств, сюда было включено действительное количество поездок за день.

Связь между барьерами для доступа и количеством такси

Большинство сторонников дерегулирования указывают на ожидаемое увеличение количества такси как причину для дерегулирующего допуска к рынку. Смысл такого предположения состоит в том, что должна существовать связь между уровнем барьеров для доступа и количеством такси.

Эти данные наводят на мысль, что не существует явной связи между барьерами для доступа и количеством автомашин такси. Однако, похоже, что в городах, в которых нет ограничений качества и низкие стандарты для операторов такси (Дублин, Женева и Амстердам), использование автомобилей низ-

¹ Такие числа использовались как основной показатель в нескольких докладах (IPRT 1999 и Price Waterhouse 1993).

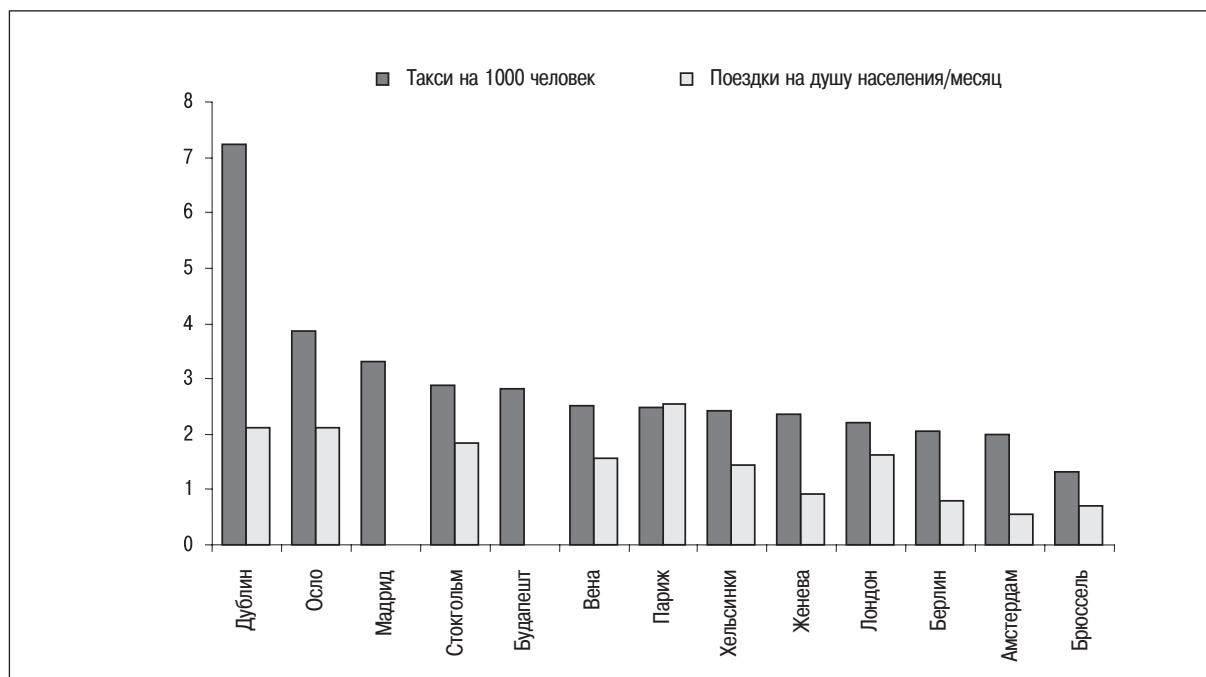


Рис. 7. Такси на душу населения и примерное количество поездок на душу населения в месяц

кое по сравнению другими городами. Это различие ни коим образом не является значительным и может быть легко отнесено к другим различиям среди стран.

Важно отметить, что эти цифры включают только такси. В некоторых странах разрешено использовать частные машины по найму (ЧМН). Они будут предоставлять такие же услуги, как и такси в других странах. К сожалению, у нас недостаточно информации о государственном уровне, для того чтобы принимать ЧМН в расчет. Однако двухуровневая система существует в Вене, Париже, Берлине, Будапеште, Дублине, Женеве и Лондоне. В Брюсселе и Мадриде ЧМН являются, в основном, роскошными автомашинами.

Чрезвычайно высокие показатели по Дублину нуждаются в некотором комментарии. В 2001 году в Ирландии рынок был либерализован. Фиксированное количество лицензий было заменено на открытое вступление на рынок. Таблица показывает показатели на 1 января 2002 года. К июлю 2002 года количество еще увеличилось до 8.503 зарегистрированных автомашин такси и 3000 ЧМН. Это в сумме дает 9,8 такси и ЧМН на 1000 человек¹. Цифры до введения дерегулирования более или менее соответствовали остальным городам. Опыт Дублина наводит на мысль, что связь между барьерами для доступа и количеством такси на душу населения больше имеет отношение к отмене барьеров, чем к их уровню.

Барьеры для доступа и использование такси

Такси различаются при рассмотрении степени использования. Из-за экономических факторов (таких как заработная плата, стоимость автомобилей и т.д.), а также разницы в регулировании и законодательстве, такси используются в неодинаковой степени во всех странах. Количество поездок, выполняемое одной автомашиной такси в день, может дать представление о том, насколько эффективно операторы решают использовать такси. Это показано выше, на рис. 6. Проблема с приведенными цифрами заключается в том, что они не показывают уровень работы водителей, работающих неполный день. В некоторых странах работа неполный день может быть более привлекательной, чем в других, из-за различного законодательства, требований и так далее. Еще один фактор необходимо учитывать при оценке использования такси – это средняя продолжительность поездки. К сожалению, у нас нет никакой информации по этому вопросу.

В трех городах с самыми низкими барьерами для доступа (Женева, Амстердам и Дублин) существу-

¹ Цифры взяты из Goodbody (2001). До введения отмены государственного регулирования в Дублине было 3.920 автомашин такси и 2.720 ЧМН.

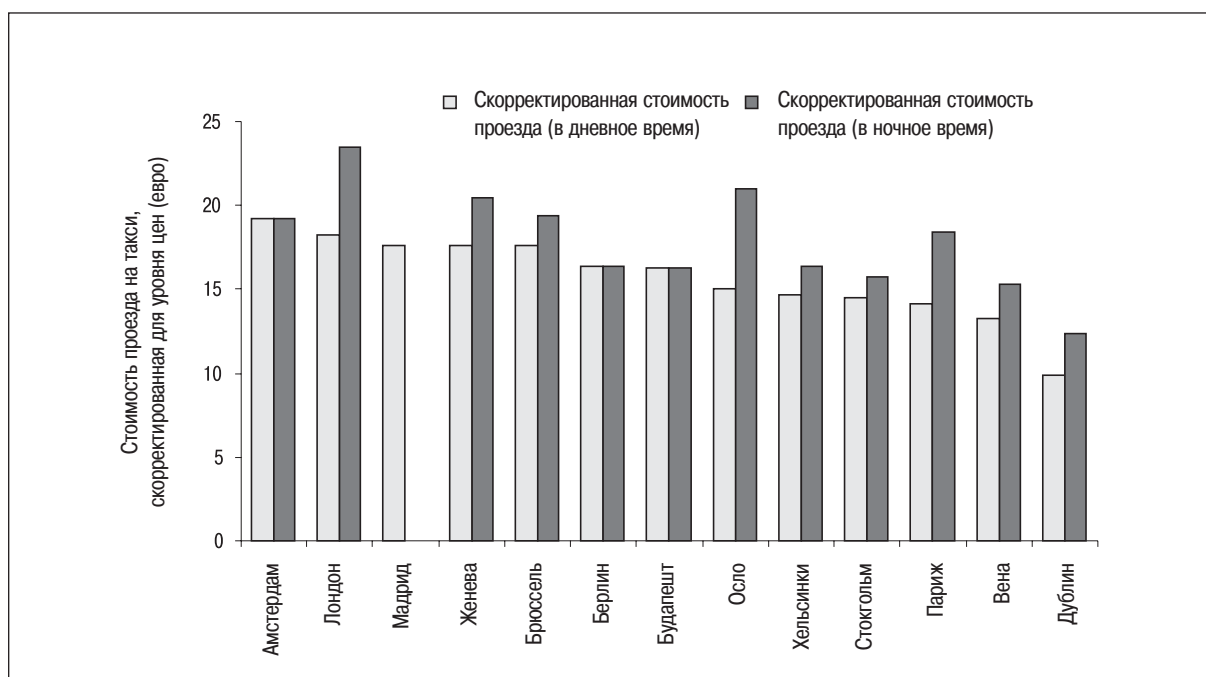


Рис. 8. Плата за проезд в такси в ночные и дневные часы.

ет самое низкое использование такси, измеряемое в поездках на автомашину такси в день. В других городах со свободным доступом, но более строгими требованиями качества для допуска к профессии (Вена, Лондон и Стокгольм), использование такси, по-видимому, является более интенсивным. Таким образом, более строгие требования качества могут увеличить использование такси, даже если допуск на рынок является свободным.

Барьеры для доступа и спрос на такси

На рис. 7 показан спрос, который был преобразован в поездки, совместно с предложением такси. Спрос на услуги такси является комплексным вопросом. Однако он явно зависит от уровней стоимости проезда, как будет рассмотрено далее.

По-видимому, нет никакой связи между количеством поездок и уровнем барьеров для доступа. Мы полагаем, что внешние факторы (как рассматривается в разделе 4.1.) будут оказывать более сильное влияние на спрос, чем уровень самого регулирования. Одним из важных факторов может быть обычное использование частных автомобилей в сочетании с ограничениями парковки и уровнем перегруженности. Кроме того, общий уровень общественного транспорта будет влиять на использование такси.

Вероятно также, что количество автомашин такси изменяется независимо от количества поездок на душу населения. Это показывает, что использование такси сильно отличается в разных городах.

Стоимость проезда на такси и дифференциация стоимости проезда

Чистая прибыль водителя такси зависит от количества поездок, которые он совершает, и цены, которую он может назначить, а также от меньших затрат¹. Ожидаемый уровень дохода может повлиять на потенциальное предложение услуг такси. Может быть получен важный результат, если предполагаемые водители увидят возможный способ зарабатывать деньги. Это увеличит предложение.

Другой важный результат влияет на спрос противоположным образом. Водители могут иметь некоторые личные требования в отношении дохода. Когда стоимость проезда и спрос высокие, то требования водителей по доходам будут выполнены быстро. Когда спрос или стоимость проезда низкие, то требуется больше времени на то, чтобы достигнуть достаточного уровня доходов. Это ухудшит ситуацию на рынке для всех. Такие результаты могут быть значительными, когда много водителей работают

¹ Наемные водители могут получать относительно фиксированную заработную плату. Их стимул отличается от тех, которые здесь рассматриваются.

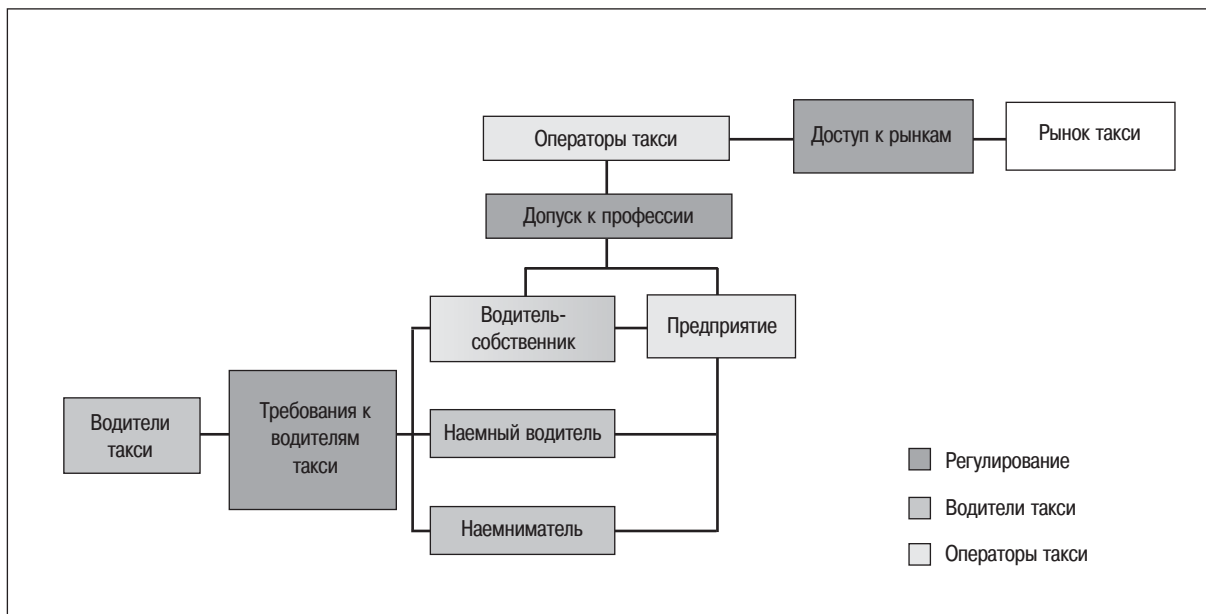


Рис. 9. Организация и регулирование

полный день или являются водителями-собственниками. Если же имеется много водителей, работающих по найму, то работодатели могут сократить количество служащих.

Вместе с другими выводами уровень стоимости проезда может дать понимание как предложения, так и спроса услуг такси. В опросе ассоциации-члены IRU просили подсчитать среднюю стоимость для двух различных поездок:

- 10 км. поездка за 15 минут в 1 час дня в рабочий день;
- 10 км. поездка за 15 минут в 2 часа дня в субботу.

Поездки рассчитывали на одного пассажира. Эти расчеты основаны на требованиях информации в отношении цены в законодательстве Швеции¹. Система сопоставимых цен не принимает в расчет никакие другие характерные признаки стоимости проезда, такие как дополнительная плата за багаж, за время ожидания и т.д.². Это не дает точного описания структуры стоимости проезда в различных странах, но высвечивает некоторые интересные различия в уровне стоимости проезда.

Стоимость проезда приводится в соответствие с общим уровнем цен в стране, чтобы сделать ее более конкурентоспособной. Это соответствие основывается на среднем уровне цен в странах ЕЭС.

Рис. 8 показывает разницу в уровне стоимости проезда в различных городах в разное время дня. Ни в одном из городов стоимость проезда не становится ниже в ночные часы. Это едва ли удивительно, принимая во внимание недостатки работы в ночную смену. Тем не менее, студенты и другие водители, работающие не полный рабочий день, или водители, работающие время от времени, могут предпочитать именно эти часы.

Для данного исследования гораздо более важно рассмотреть общие расхождения в стоимости проезда, чем дифференциацию платы за проезд. Можно ожидать, что низкая стоимость проезда приведет к более высокому спросу. Чем выше стоимость проезда, тем ниже спрос. В некоторой степени это верно. Париж, Дублин, Осло и Стокгольм – города, в которых самое большое количество поездок на душу населения, и во всех них относительный уровень стоимости проезда ниже среднего.

Из таблицы не видно доказательства связи между барьерами для доступа и уровнем стоимости проезда или количества поездок на душу населения. Вероятно, уровень стоимости проезда не зависит от барьеров на доступ.

Сравнения городов должны производиться очень осторожно. Как отмечено в главе 4.1, этот во-

¹ См. VVFS (1999:177). В Швеции должна быть явно указана система сопоставимых цен как снаружи, так и внутри автомашины такси. Сопоставимая стоимость проезда дается на поездку на расстояние 10 км в течение 15 минут.

² Тем, кто заинтересовался такими вопросами, мы советуем см. приложение к международному нанимаемому такси в Транспортной Директории, составленной Фабером (2001).

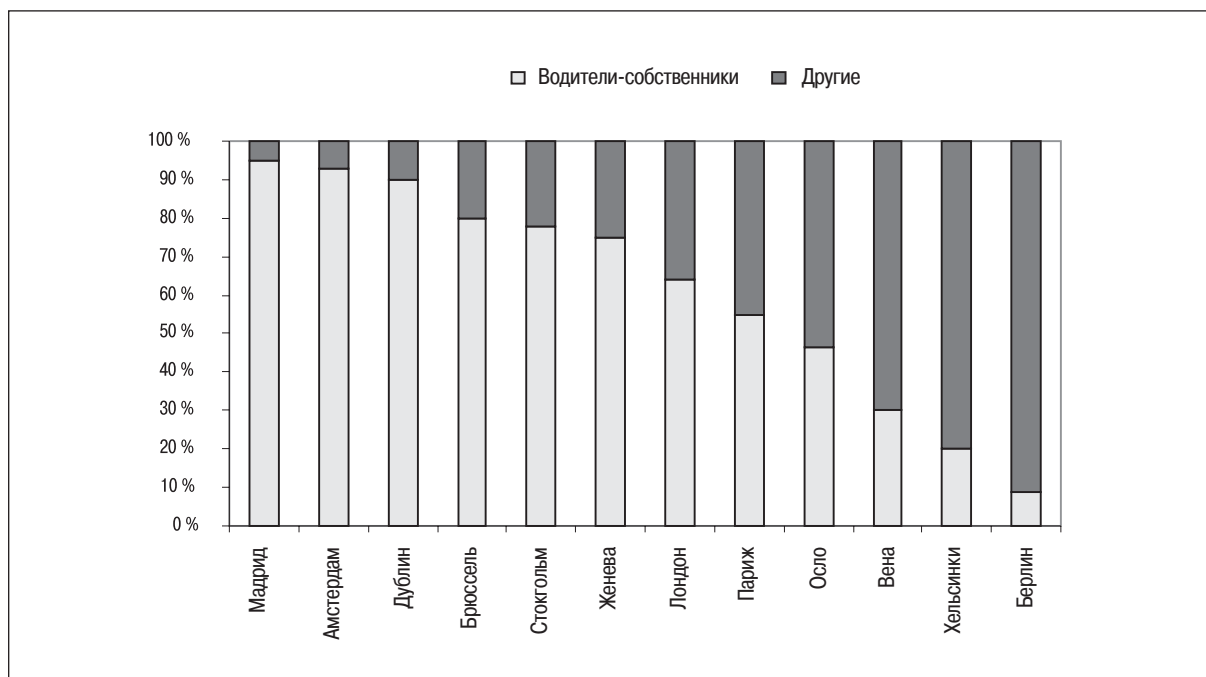


Рис. 10. Профессиональный статус водителей такси¹

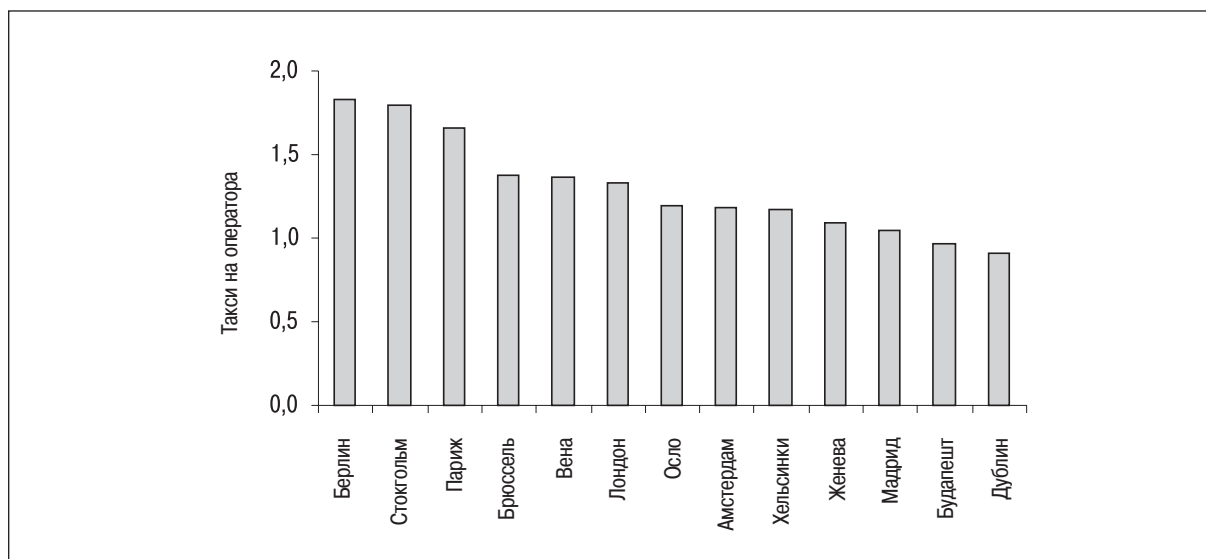


Рис. 11. Количество такси на оператора

прос также включает в себя другие внешние факторы. Самым заслуживающим внимания элементом этого сравнения является то, что относительный уровень стоимости проезда показывает незначительные различия между городами.

4.3. Факты и цифры, связанные с предоставлением услуг такси

Рисунок 9 показывает организацию и регулирование, применяемое к тем, кто обеспечивает услуги такси. Следующие разделы представляют некоторые цифры по индустрии, связанные с этими участниками.

¹ Ситуация в Париже является уникальной. Водители могут быть предпринимателями, арендаторами (арендующими автомобиль и лицензию) или наемными водителями. Согласно EIM (2002), 45% водителей такси в Париже были арендаторами или получающими заработную плату.

Водители такси

Государственное законодательство влияет на условия работы, статус водителей и на то, как они работают. Рис. 10 показывает профессиональный статус водителей такси.

Цифры показывают основное различие между городами. В некоторых городах доминируют водители-собственники, в то время как в других доминируют водители, работающие по найму. Этот баланс имеет различные значения, при этом очевидный вывод связан с законодательством относительно условий работы. В нескольких странах водители-собственники и те, кто работает по найму, подчиняются различным законодательствам в отношении условий работы. Законы, регулирующие рабочие часы для водителей, работающих по найму, гораздо более строгие, чем законы для лиц, занятых собственным делом.

На предложение также влияет статус водителей. Высокая пропорция водителей, работающих по найму, может указывать на то, что автомобили используются посменно.

Операторы такси

Операторы такси включают в себя водителей-собственников, предприятия и предпринимателей. Предприниматели существуют только во Франции. В некоторых странах, таких как Норвегия, водители-собственники обязаны зарегистрироваться как бизнесмены. В других странах это относится к определенному количеству автомашин, в то же время в таких странах как Финляндия даже те, кто владеет несколькими автомашинами не обязаны регистрироваться как бизнес-предприятие.

Диаграмма, данная ниже, показывает средний размер подразделений или операторов в индустрии такси.

Небольшие подразделения операторов доминируют в большинстве городов. Это делает индустрию такси отличной от большинства других индустрий. Цифры по исследуемым городам примерно представляют их эквиваленты по стране.

Небольшие предприятия доминируют вне зависимости от типа регулирования. Одной из причин этой ситуации может быть то, что большая часть преимуществ крупного бизнеса находится на уровне диспетчерских центров. Небольшие подразделения могут присоединяться к ДЦ без слияния в более крупные предприятия.

Менталитет водителя также должен играть определенную роль. Индустрия такси является одной из немногих, где почти каждый, теоретически, может начать собственное дело. Может именно это привлекает тех людей, которые предпочитают быть сами себе хозяевами.

4.4. Сегментация рынка

Индустрия такси состоит из 4 отдельных рынков:

- Рынок стоянок такси;
- Рынок такси, останавливаемых на улице;
- Рынок такси, заказываемых по телефону через ДЦ;
- Рынок такси, работающих по контрактам.

Рынок стоянок такси и рынок такси, останавливаемых на улице – это то, что мы называем уличными рынками. Заказ по телефону и контракты, в основном, выполняются через ДЦ. Рис. 12 показывает относительную важность работы уличных такси.

Как показано на иллюстрации, каждый сегмент рынка играет различную роль в разных городах. Это относится также и к странам. Примером этого могут служить Нидерланды. В среднем, только 30% поездок такси в Нидерландах выполняется как уличная работа. Это говорит о том, что Амстердам явно не представляет страну в целом.

Нет никаких явных свидетельств наличия связи между какими-либо режимами регулирования и относительной важностью четырех основных сегментов рынка. Однако три города с наивысшей долей уличной работы (Брюссель, Амстердам и Париж) находятся также среди тех городов, в которых самые низкие стандарты качества для операторов. Возможно, что высокие стандарты качества для операторов приводят к увеличению акцента на рынке такси, заказываемых по телефону.

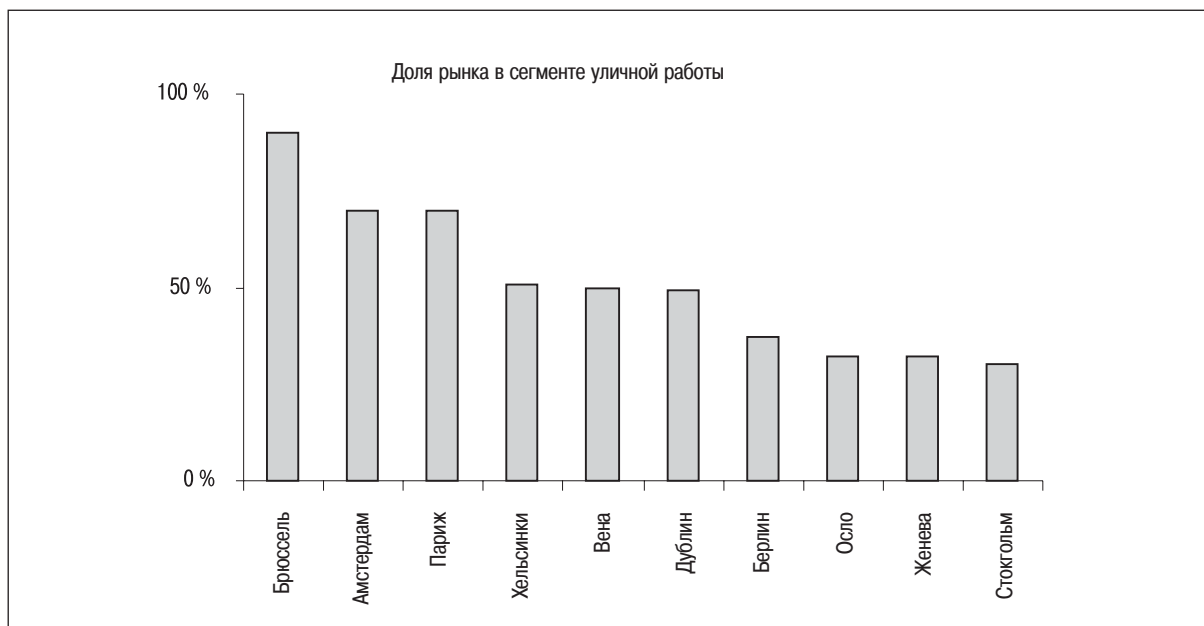


Рис. 12. Доля рынка в сегменте уличной работы

Эта дискуссия в первую очередь относится к городам. В сельской местности работа на улице очень важна. Средние государственные цифры значения уличной работы в сельской местности ясно показывают гораздо более низкую пропорцию таких поездок.

Контракты с государственным сектором

В нескольких странах такси играет важную роль в предоставлении услуг в качестве общественного транспорта, которые обычно выполняются на контрактной основе. Контракты охватывают перевозку школьников и медицинский транспорт, а также транспорт для инвалидов и престарелых. В анкете мы просили страны оценить значение таких контрактов с государственным сектором. Даже несмотря на то, что некоторые страны не предоставили свою оценку, общие цифры очень интересны.

В большинстве стран государственный сектор оплачивает более 25% поездок такси. Даже в исследуемых городах он финансирует большое количество поездок. В таблице 8, приводимой ниже, приведены различные пропорции как в городах, так и в странах, которые ясно показывают, что такси играет важную роль в местном общественном транспорте.

В большинстве стран контракты с государственным сектором даже более важны в сельской местности. Средние данные показывают, что в большинстве стран на них приходится более 25% всех поездок. Именно поэтому насущный интерес к индустрии такси может рассматриваться наравне с другими индустриями в крупных государственных тендерах. Благодаря организации индустрии такси с большим количеством операторов, ДЦ должны играть важную роль в координации переговоров для заключения таких контрактов. Если такая роль не будет предоставлена, общество не получит выгоду от конкурирующих преимуществ, которые может предложить такси в транспорте малого масштаба.

Таблица 8. Процент поездок, оплаченных государственным сектором

	Менее 10%	10-25%	Более 25%	Ответы не получены
Исследуемые города	Берлин, Хельсинки, Вена	Брюссель, Амстердам, Дублин, Осло	Стокгольм	Женева, Лондон, Будапешт, Мадрид, Париж
Страны (в среднем)	Германия		Бельгия, Финляндия, Нидерланды, Венгрия, Швеция, Норвегия	Австрия, Франция, Ирландия, Испания, Швейцария, Великобритания

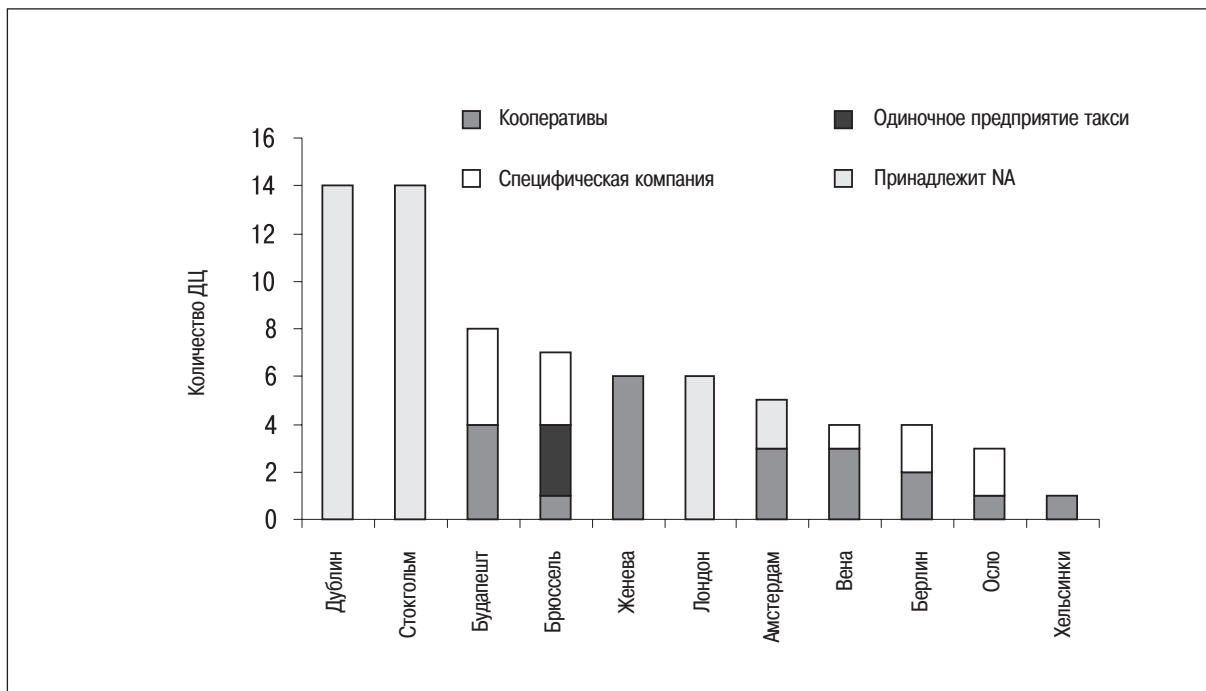


Рис. 13. Организация ДЦ

4.5. Роль и организация диспетчерских центров

Организация

Диспетчерские центры такси играют важную роль в индустрии. С исторической точки зрения, ДЦ развились как кооперативы операторов такси. В результате, традиционно в каждом городе имеется всего несколько ДЦ.

В большинстве городов сейчас эта ситуация изменилась. Были основаны новые ДЦ, или разделены старые. Рис. 13 показывает современные типы организации диспетчерских центров.

Цифры показывают, что в некоторых городах существует огромная разница в современной организации ДЦ. Показатели не были получены для Мадрида и Парижа. В Стокгольме и Дублине самое большое количество ДЦ. В Дублине это обычно небольшие предприятия, действующие по мобильной связи. Только в трех компаниях имеется полный набор GPS-оборудования. В Стокгольме 3 самых крупных ДЦ имеют долю рынка 57%. По закону рыночная доля одного ДЦ ограничена 35%.

Таблица показывает, что страны со свободным доступом к рынку имеют наибольшее количество ДЦ. И Дублин, и Стокгольм недавно прошли период значительной либерализации без строгих требований качества для операторов. Может показаться, что этот процесс создал несколько новых маленьких ДЦ. Введение строгих требований качества для операторов в Стокгольме, возможно, привело к созданию более концентрированного рынка.

Другим важным различием между Дублином и Стокгольмом является разница в регулировании стоимости проезда. В Стокгольме стоимость проезда устанавливается свободно, хотя все ДЦ должны иметь одинаковую структуру стоимости проезда для приписанных такси. Возможно, что когда стоимость проезда устанавливается свободно, то ДЦ тратят больше времени на информацию о стоимости проезда и установлению торговой марки. Большие ДЦ с хорошо известной маркой будут привлекать операторов такси.

Технология

По всей видимости, различия уровней технологии являются очень значительными. В Лондоне, Стокгольме, Осло, Берлине, Женеве и Вене связь между диспетчерскими центрами и водителями в основном компьютеризирована. В конце этой шкалы находится Дублин, где широко используется мобильная связь между водителями и ДЦ. Это показывает на соотношение концентрированного рынка ДЦ и уровня технологии.

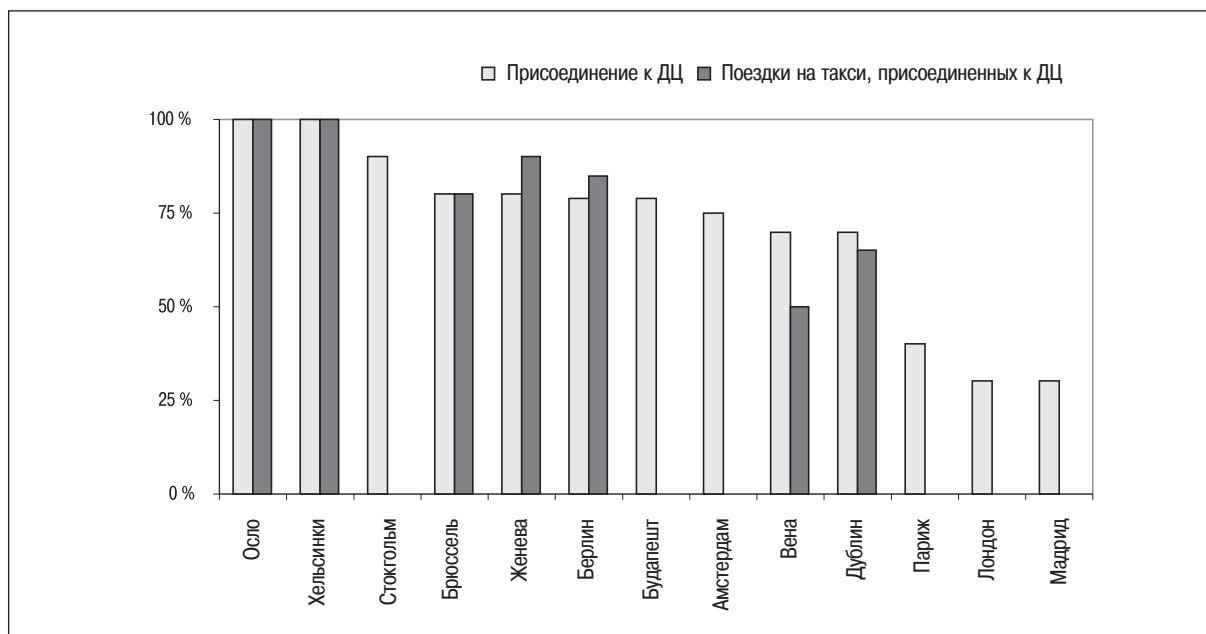


Рис. 14. Роль ДЦ в различных странах

Также очевидно, что в уровне используемой технологии играет роль право собственности ДЦ. В указанных выше странах большое количество ДЦ организованы как кооперативы. Сочетание небольшого количества ДЦ и их организации как кооперативов, по-видимому, поддерживает высокий технологический уровень. Причиной может быть то, что другие ДЦ в этих странах меньше и не имеют таких же финансовых возможностей.

Присоединение к ДЦ

Как было отмечено, ДЦ играют важную роль в большинстве стран. В одной из стран – Норвегии – присоединение к ДЦ даже требуется по закону. В Финляндии было похожее требование. Сейчас от этого уже отказались, но тем не менее уровень присоединения к ДЦ в Финляндии все еще 100%. В результате уровень ДЦ будет обязательно ниже в странах с небольшим рынком заказов такси по телефону.

В странах с явным сектором ЧМН, уровень принадлежности к ДЦ меньше. Очевидной причиной этого является то, что ЧМН разрешено работать только от ДЦ или подобных предприятий. В результате, такси основной упор делают на работу на улице, и почти не конкурируют с ЧМН на рынке заказов.

Кроме того, присоединение к ДЦ может не быть необходимым на рынках, стоянках и для поиска пассажиров на улице. Самый низкий уровень присоединения к ДЦ был обнаружен в трех больших городах: Мадриде, Париже и Лондоне. Это может происходить из-за того, что в этих городах меньшее количество транспорта вызывается посредством заказа по телефону. Эти города также являются самыми большими. Возможно, что размер и плотность населения города влияют на размер рынка наличного товара. В более крупных городах, вероятно, будет большее количество такси, что сократит неуверенность потребителя при ожидании, и что в свою очередь означает, что большее количество такси сможет работать на рынке наличного товара.

Для того чтобы ДЦ работали эффективно, необходим минимальный уровень вложений. Это может оказаться барьером для доступа. В последние годы власти были очень озабочены справедливой и равной конкуренцией. Это относится и к индустрии такси. Ясно, что несколько больших ДЦ могут действовать как монополии или олигополии. В большинстве стран существует всего несколько больших ДЦ. Это может оказывать влияние на конкуренцию между ними. В Стокгольме, несмотря на то, что количество ДЦ там очень велико, три крупнейших ДЦ имеют 57% доли рынка.

Как было отмечено выше, большие преимущества индустрии такси связаны скорее с ДЦ, чем с компаниями такси. Таким образом, может быть доказано, что власти должны принимать во внимание всю историю широкомасштабного бизнеса при рассмотрении законодательства по конкуренции среди ДЦ.

5. Опыт изменений в индустрии такси

В данной главе представлен краткий обзор и оценка международного опыта изменений в индустрии такси. Хотя значительная часть международной литературы по этим вопросам касается США, полученные данные также верны для Европы и поэтому будут здесь рассмотрены.

В главе 5.1. рассматривается опыт США. В главе 5.2. изучается Новая Зеландия, а в главе 5.3. дается опыт Швеции, Великобритании, Ирландии и Нидерландов. В главах 5.4. и 5.5. дается краткая оценка опыта изменений регулирования и попытка обрисовать в общих чертах полученные знания. В общем, опыт оказался отрицательным по сравнению с ожидаемыми результатами.

Большая часть исследования основана на изучении значительного количества литературы, проведенном как часть этого проекта. Во-первых, были изучены теоретические подходы для обеспечения основы информации о причинах за и против регулирования и дерегулирования в индустрии такси. Во-вторых, и это относится к данному разделу этого доклада, описывается практический опыт изменения регулирования. Общая библиография приводится в рабочих документах ИЭТ 1632/2002 (Беккен 2002).

5.1. Дерегулирование и возврат к регулированию в США

В большинстве американских городов индустрия такси была передана в подчинение муниципального или государственного регулирования в конце 1920-х или 1930-х годов (Тил и Берглунд 1987). Причиной этого была очень высокая конкуренция, возникшая после Великой Депрессии. Например, в Нью-Йорке система лицензирования (медальоны) была введена в 1937 году. С тех пор количество лицензий (медальонов) увеличивалось только один раз (Шаллер и Гилберт 1996). Конкурирующее окружение в индустрии такси после Великой Депрессии было результатом низкой стоимости предприятий индустрии такси, в то время как другую работу было найти очень трудно.

В 1970-х и 1980-х годах в нескольких городах США было введено дерегулирование. Результаты изменений в регулировании такси в США обсуждались в нескольких трудах, но самыми известными являются доклады Тила и Берглунда (1987) и компании Price Waterhouse (1993). Тил и Берглунд оценивают как влияние дерегулирования в 6 городах, в которых оно было введено в отношении доступа на рынок, так и стоимость проезда, предоставляя довольно хорошие данные о его воздействии. Компания Price Waterhouse (1993) также проанализировала результаты дерегулирования после изучения 21 города, в которых оно было введено в различной степени. Подробные исследования проводились по 6 городам, основываясь на докладе Тила и Берглунда. В этой работе описаны краткосрочные результаты, ответы властей и долгосрочные результаты. Основной упор был сделан на изменения в практике регулирования.

Недавно ITRE (1998) и Демпси (2001) суммировали и обсудили опыт дерегулирования в США. Первое исследование охватывает 3 американских города, в которых регулирование было отменено в конце 1980-х – начале 1990-х годов, в то время как Тил и Берглунд и компания Price Waterhouse сфокусировались на городах, в которых дерегулирование было введено до этого. Демпси обобщает все ключевые выводы этих исследований.

Джохансон, Маррелл и др. (2000) предлагают краткий обзор организации индустрии такси в Финляндии, Мехико Сити, Норвегии, Нидерландах, Англии и Уэльсе, Новой Зеландии, Швеции и США. Это исследование описывает различные формы регулирования и их логическое обоснование. В нем также дается обзор некоторых результатов изменений в регулировании. Этот краткий обзор большей частью основан на исследованиях, упомянутых выше.

Предложение

Как сообщалось, основным краткосрочным результатом дерегулирования в США было значительное увеличение предложения. Однако отметим, что увеличение предложения в основном произошло в уже хорошо организованных местах, таких как аэропорты и основные стоянки. Это было результатом того факта, что большинство новых предприятий были независимыми, и, соответственно, операторы имели маленький парк машин, которые не могли обслужить рынок заказов такси по телефону. В этих местах время ожидания для потребителей и так уже было небольшим. Эти выводы сообщаются как Тилом и Берглундем, так и компанией Price Waterhouse.

Последствия дерегулирования в трех американских городах, исследуемых ITRE, были сходны с результатами, о которых сообщалось в более ранних работах. Количество такси увеличилось, особенно в хорошо организованных местах. ITRE отмечает тот факт, что конкуренция также существует и при регулируемом рынке – такси конкурируют не только между собой, но и с другими средствами транспорта, такими как частные автомобили и общественный транспорт.

Основываясь на опыте дерегулирования количества такси, Нельсон и Нигаард (2001) отклоняют возможность снятия ограничений количества медальонов в Сан-Франциско.

Уровень сервиса

В дерегулированных американских городах произошло увеличение количества поездок. В результате, согласно Тилу и Берглунду, потребители получили дополнительное улучшение сервиса. Они отклоняют аргументы Франкены и Паутлера (1984) в пользу того, что улучшение сервиса неизменно должно следовать за появлением новых предприятий.

Компания Price Waterhouse сообщила об ухудшении качества сервиса. Отказ от поездок, увеличение возраста автомобилей и настойчивый поиск пассажиров – это основные результаты. Согласно мнению компании Price Waterhouse, это было вызвано избытком предложения. Также интересно отметить, что краткосрочные результаты были менее неблагоприятными в небольших городах с незначительным рынком стоянок такси.

Другой вывод, который делает Демпси, состоит в том, что давление на понижение стоимости проезда привело ДЦ к потере потребителей. Это основано на том факте, что оборудование ДЦ стоит больше, чем такси, которые ездят по улицам в поисках пассажиров, и это делает такси, присоединенные к ДЦ, более дорогостоящими. Что касается конкуренции, в частности на стоянках такси, то она, в свою очередь, может привести к потере бизнеса для такси, присоединенных к ДЦ, и к тому, что они останутся только на рынке заказа такси по телефону. Далее Демпси сообщает об ухудшении качества подготовки водителей.

Стоимость проезда

Во всех изучаемых американских городах стоимость проезда увеличилась. В докладе компании Price Waterhouse утверждается, что это явилось результатом отставания увеличения стоимости и того факта, что на рынке стоянок такси цены в общем были неэластичные, и недоставало конкуренции из-за самой природы очереди на такси, действующей по принципу: первый приехал – первый уехал.

Тил и Берглунд сообщают в своем исследовании, что ставки такси были выше в реальном выражении во всех изучаемых городах. Повышение произошло сразу после введения дерегулирования. Частично это произошло из-за того, что при режиме регулирования увеличение ставки запаздывало. Основываясь на различных анализах, которые пытаются объединить эту попытку «догнать» прошедшую инфляцию, они пришли к заключению, что дерегулирование не привело к ощутимому снижению тарифов на большинстве рынков заказа такси по телефону, и, очевидно, это связано с несколько более высокой стоимостью проезда. Оказалось, что ценовая конкуренция при дерегулировании является скорее исключением, чем правилом, несмотря на ожидания, что она станет сдерживающим фактором для более высокой стоимости проезда.

Далее Тил и Берглунд обнаружили, что тенденция к повышению тарифов еще более четко выражена на рынках стоянок такси, чем на рынках заказа по телефону. Два основных объяснения, которые они предложили, связаны со спросом. Во-первых, спрос характеризовался несовершенной информацией и

хорошим знакомством с названием (брендом). Во-вторых, спрос может быть негибким, соответственно потребители не обращали внимания на стоимость проезда.

Что касается стоимости проезда, то Демпси (2001) дает краткий обзор литературы по опыту дерегулирования в США утверждая, что можно ожидать, что избыточные производственные мощности приведут к снижению цен, как, например, это произошло в дерегулированной авиационной индустрии. Парадоксально, но в дерегулированной индустрии такси все произошло с точностью до наоборот.

Возврат к регулированию

Интересные изменения, произошедшие после введения дерегулирования в практике регулирования. Компания Price Waterhouse обобщает основной опыт. Ни об одном из городов с частичным дерегулированием не сообщалось об изменениях в структуре регулирования после введения дерегулирования. 9 из 13 городов, в которых был разрешен свободный доступ на рынок, вернулись к системе регулирования. Из 8 крупнейших городов, в 6 вернулись к регулированию полностью, а в двух других регулирование было возвращено только в службах аэропортов.

Долгосрочные результаты

Согласно данным компании Price Waterhouse, трудно было найти долгосрочные результаты дерегулирования. Оказалось, что показатели деятельности цен в конечном итоге одинаковые по сравнению с городами, в которых действует регулирование. Они пришли к выводу, что несовершенства рынка, являющиеся особенностью индустрии такси, включая предложение необычного продукта и слабую доступность информации о цене и качестве, имеют тенденцию свести на нет все выгоды потребителей, которые обычно ассоциируются с дерегулированием в других индустриях.

Эти доклады определенно находятся в числе тех работ, в которых представлены наиболее исчерпывающие оценки результатов дерегулирования, несмотря на то, что они и несколько устарели. В этих работах не поддерживается ни регулирование, ни дерегулирование, они просто рассматривают действительные результаты в ряде городов США. Тил и Берглунд также сделали попытку объяснить эти несколько неожиданные результаты.

Нововведения в сервисе такси

В докладе компании Price Waterhouse (1993) о результатах дерегулирования сообщается только об улучшении дополнительного ориентированного на потребителей сервиса. Это произошло из-за того, что на рынок стоянок такси вышли новые компании в те места и в то время, когда время ожидания и так было низким.

Согласно Тилу и Берглунду, опыт ясно показывает, что дерегулирование не привело к развитию нововведений в сервисе такси, как это ожидалось. Ни в одном из дерегулированных городов, изучаемых в их исследовании, не было разработано никакой схемы распределения. Единственной услугой, предлагаемой в дерегулированных городах, оставались только услуги такси для исключительных поездок.

5.2. Опыт дерегулирования в Новой Зеландии

Подобно Швеции, Новая Зеландия является страной, в которой индустрия такси полностью и одновременно по всей стране была дерегулирована. Это противоположно случаям в США и Великобритании, где дерегулирование такси происходило на местном уровне шаг за шагом (Канг 1998). Реструктуризация индустрии такси в Новой Зеландии в 1989 году была тесно связана с решениями дерегулировать большинство аспектов сильно контролируемой на тот момент экономики. За 10 лет Новая Зеландия изменилась от страны с наибольшим регулированием до одной из наименее регулируемых стран Организации Экономического Сотрудничества и Развития (ОЭСР) (Моррисон, 1997).

Основы дерегулирования такси содержит Закон о наземном транспорте от 1983 года, разрешающий автотранспортным операторам конкуренцию в отношении расстояний, которые ранее контролировались железной дорогой Новой Зеландии. И хотя законодательство 1983 года не рекомендовало изме-

нения в индустрии такси как таковой, оно стимулировало дерегулирование путем стирания различий между услугами такси и другим пассажирским транспортом, на которые влияет законодательство (Гаунт 1996b). В то время как контроль за лицензиями такси оставался строгим, лицензии для транспортных средств, предоставляющих общественные услуги, стало очень легко получить, что вызвало драматическое изменение спроса на такие лицензии¹. Затем, в 1987 году, министр транспорта провозгласил формальный пересмотр индустрии такси, что привело к появлению в 1989 году Закона о лицензировании транспортных услуг, который отменил количественный контроль за вступлением на рынок и стоимостью проезда в индустрии такси.

Основные изменения регулирования

До введения дерегулирования в 1989 году, 4 географически расположенных органа власти по транспортному лицензированию (ОВТЛ) контролировали количество лицензий операторов такси. Люди, обращающиеся за лицензией оператора, должны были посещать общественные лекции, проводимые местным отделением ОВТЛ для того, чтобы оценить необходимость и общественную пользу предполагаемого сервиса. В городах с населением более 20.000 человек ОВТЛ также проводили регулярный пересмотр общественных нужд. Дополнительные лицензии, однако, выпускались редко, создавая рост цен на существующие продаваемые лицензии, так как спрос обычно превышал предложение. Снятие ограничений эффективно уничтожило повышенную стоимость лицензий, существовавшую в период их нехватки (Моррисон 1997).

Стоимость проезда также строго регулировалась, так как министр транспорта устанавливал фиксированную стоимость проезда для различных лицензионных районов. Стоимость проезда формировалась на основе модели роста расходов, исходя из данных о затратах, предоставляемых самими организациями такси. Согласно Гаунту (1996b), этот процесс был довольно субъективным и приводил к многочисленным обращениям. В 1986 году эта система была дополнена установленной государством системой, при которой затраты, индекс и стоимость проезда автоматически обновлялись каждые 6 месяцев.

Контроль качества был добавлен к стандартам транспортного средства, компетентности водителя и работе оператора. Для того чтобы получить лицензию водителя такси, заявитель должен быть не моложе 20 лет, иметь водительские права не менее 2-х лет и быть физически здоровым. Более того, предполагаемый водитель должен сдать письменный, устный или практический тест, включая тест на знание местного района. Также требуется, чтобы у водителей был минимальный период отдыха, при этом обязательным доказательством служит вахтенный журнал. Кроме того, многократный найм был ограничен 2 людьми в определенных местах посадки, и была запрещена реклама на такси. Режим регулирования индустрии такси в Новой Зеландии до и после введения дерегулирования представлен в таблице 9.

Результаты изменений регулирования

Снятие количественных ограничений позволило множеству новых водителей вступить в индустрию: безработным, иммигрантам и тем, кто находится «между двумя работами», что привело к принятию дополнительных требований к качеству, таких как предъявление удостоверения личности, процедуры по безопасности пассажиров и введение (вновь) требований знания местного района. Таким образом, хотя в Новой Зеландии в 1989 году были отменены ограничения по количеству лицензий и стоимости проезда в такси, большинство вопросов контроля качества остались и, в некоторых случаях, были ужесточены.

Согласно Моррисону (1997), увеличение количества такси привело к увеличению рабочего времени водителей, чтобы они могли получать такой же доход. Исследование, проведенное в 2002 году (Чарлтон, и другие 2003), показало увеличение средней продолжительности смены до 10.3 часов и 42,2% водителей ответили, что в предыдущие 24 часа они работали более 11 часов.

¹ Такси было определено как используемое для найма или за вознаграждение любым членом общества для перевозки не более 7 человек, в то время как машины, предоставляющие общественные услуги определялись как транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров и/или грузов по найму или за вознаграждение. Таким образом, они могут предоставлять некоторые услуги такси. Это создало конфликт между автомашинами, предоставляющими общественные услуги, и такси.

Таблица 9. Изменения в регулировании индустрии такси в Новой Зеландии

	До дерегулирования	После дерегулирования	Более поздние поправки
Стоимость проезда	Регулируемая. Фиксированная стоимость проезда для различных лицензированных районов.	Нет регулирования, все ассоциации должны иметь одну и ту же структуру стоимости проезда. Максимальная стоимость проезда должна быть зарегистрирована в министерстве транспорта.	Продолжалось использование максимальной стоимости за проезд.
Вступление на рынок	Количество лицензий регулировалось местным органом власти по транспортному лицензированию (ОВТЛ). Лицензии продавались.	Нет регулирования по количеству, минимальным стандартам. Должны быть приписаны к ассоциации, предоставляющей заказ за 24 часа.	
Операторы	Нет строгих требований.	Должны иметь лицензию о предоставлении транспортных услуг (проверка криминалистического учета и экзамен).	
Водители		Необходима лицензия водителя такси (криминалистический учет, тест на умение читать карту, медицинское свидетельство, свидет-во о навыках оказания первой помощи).	Требования к водителям были ужесточены в 1993 году, когда был добавлен тест на знание местного района.
Транспортные средства, предоставляющие общественные услуги.	Нет строгого регулирования (легко получить лицензию), нет ограничений по количеству.	Никакой индустрии транспортных средств, предоставляющих общественные услуги, не существует. Все должны выполнять одинаковые требования.	

Другими основными результатами дерегулирования, обобщенными Беккеноном и Лонгвой (2003), являются:

- 3-кратное увеличение количества компаний в столичной зоне и значительное увеличение количества автомашин такси. В 1989 году по всей стране было 2762 автомобиля, а к 1994 году это количество возросло до 7181 машины – эта цифра намного перегнала рост населения;
- Доступность такси в небольших районах предельно уменьшилась при регулировании (Моррисон 1997);
- Пост-дерегулирование характеризовалось серией слияний среди крупнейших организаций такси и в то же время создавало относительную свободу действия для доступа большому количеству более мелких операторов. Таким образом, рынок стал более сегментированным;
- Уменьшение стоимости проезда в крупных городах в реальном выражении (15-25%), и более неопределенные изменения в небольших городах (Моррисон 1997). Однако более интересным является введение дифференцированных компонентов стоимости;
- В крупных городах были введены нововведения в услугах, включая такси-фургоны и такси представительского класса. Кроме того, компании такси начали участвовать в тендерах на маршруты общественных автобусов, было разрешено размещать на автомашинах рекламу, а также была

введена новая кредитная система оплаты такси. Диапазон и гибкость счетов компании также были увеличены;

- Гораздо большее количество рабочих мест стало доступным, хотя общепризнано, что это сопровождалось сокращением доходов и увеличением рабочего дня. Более того, произошли изменения в использовании такси с увеличением уровня водителей, работающих неполный рабочий день, и временных водителей, а также с использованием субподрядчиков;

В общем и целом, как Гаунт (1996b), так и Моррисон (1997) отмечали, что в частности в больших городах потребители получили выгоду от дерегулирования в виде большего количества такси, более короткого времени ожидания и большего диапазона услуг. В небольших городах, однако, результаты выглядят более сомнительными. Кроме того, количественное дерегулирование сопровождалось расходами на регулирование в виде значительного увеличения контроля качества.

5.3. Европейский опыт изменений регулирования

В Европе значительная часть литературы, описывающей изменения в регулировании, основывается на опыте Швеции. За последние годы, однако, в других странах, таких как Ирландия, Нидерланды и Великобритания, также произошли или планируются изменения. В этом обзоре литературы мы дадим только краткое описание. Для стран, изучаемых в этом исследовании, описание опыта изменений регулирования дается в виде описания изучаемых городов.

Основным источником общей информации о европейской индустрии такси была работа Борье, различные бланки маршрутов, полученные в IRU, исследование «Такси за рубежом», написанное для голландской индустрии такси (EIM Business & Policy Research 2002), и книга «Такси и справочник транспортных средств для найма 2001» (Фабер 2001). Также был изучен ряд докладов и статей, касающихся определенных местных проблем в различных национальных индустриях.

Шведский эксперимент

Рынок такси в Швеции был дерегулирован в июле 1990 года. Причиной дерегулирования было то, что, как полагали, индустрия такси была неэффективной из-за несоответствия спроса и предложения, а также отсутствия ценовой конкуренции.

Крэнц (1991) проанализировал первые результаты дерегулирования государственных закупок услуг такси. В его докладе показано, что значительные географические различия явились результатом дерегулирования. Цены в сельской местности увеличились из-за ценовой монополии. В городских районах результаты были противоположными, и цены на государственные закупки уменьшились.

Было опубликовано еще несколько докладов о результатах шведского дерегулирования. Среди основных работ – Transportforskningen (1993), Герлинг (1993), Сандвал (1993) и SOU (1999). Согласно этим исследованиям, основными результатами являются:

- Изменения произошли почти мгновенно. Основные изменения: больше автомашин, новый профиль такси, присоединенных к различным ДЦ, изменения в структуре тарифов и включенных услуг (чаевые). Что касается государственных закупок, то стало сложнее решить, с каким ДЦ иметь дело;
- Стоимость проезда увеличилась, вопреки ожиданиям (частично благодаря включенным услугам и отставанию цен по сравнению со стоимостью такси). Увеличение НДС также внесло свой вклад¹. Недавно цены увеличились вместе с индексом цен на потребительские товары;
- Деревулирование произошло до экономического спада. Несколько компаний такси обанкротились, и водители потеряли работу. Чтобы увеличить спрос, стоимость проезда была снижена, были введены скидки;
- Увеличившееся количество автомобилей сократило эффективность каждого автомобиля;

¹ Первоначальное увеличение НДС составило 25%. Затем НДС был понижен до 18%, и стоимость проезда несколько уменьшилась.

- До введения дерегулирования существовало большое количество больших и средних компаний (10-50 автомашин), к 1993 году преобладали малые компании;
- В больших городах зарплаты водителей такси уменьшились примерно на 25%. Причиной, возможно, явилось сокращение спроса на нанимаемых водителей, так как владельцы сами водили такси;
- Роль ДЦ увеличилась. В сельских областях количество ДЦ, находящихся в государственной собственности, увеличилось;
- Количество нелегальных такси уменьшилось. С другой стороны, увеличилось количество финансовых преступлений;
- В первый год количество такси увеличилось на 29%, затем последовало сокращение и, соответственно, новое увеличение;
- Увеличилась доступность, но уменьшилось использование;
- Увеличилось количество нападений на пассажиров. Индустрия пытается решить эту проблему путем санкционирования ДЦ и рекомендациями пассажирам использовать такси, присоединенные к таким ДЦ.

Недавно Маррел и Уэстин (2002) проанализировали результаты дерегулирования в Швеции, особенно в сельской местности. Они пришли к выводу, что происходит постоянное увеличение количества автомобилей. Цены повысились, хотя имели место некоторые вариации в зависимости от типа поездки. Также они пришли к заключению, что эффективность в сельской местности уменьшилась между 1991 и 1997 годами.

Маррел и Уэстин также обнаружили, что чаевые в такси уменьшились в сельской местности. Однако это может объясняться увеличением количества частных автомашин. Опрос показал, что потребители стали более удовлетворены работой такси в сельской местности. Что касается нововведений, то Маррел и Уэстин обнаружили после введения дерегулирования некоторые улучшения как в сервисе, так и в бизнесе, хотя неясно, была ли конкуренция движущей силой этого улучшения. Более того, в исследуемых городских или сельских районах не появилось никаких крупных предприятий.

Эффективность шведских центров по принятию заказов была изучена Маанссоном (1996). В общем и целом, он не обнаружил никакого значительного различия между эффективностью государственных и частных центров по принятию заказов на такси.

Опыт Великобритании

Несколько работ о результатах Закона о транспорте, принятого в Великобритании в 1985 году, были написаны Джереми Тонером. Закон о транспорте исключил абсолютную свободу действий местных органов власти в определении количества такси. После принятия этого закона местные органы власти могут принимать решения о различных методах регулирования количества такси, от открытого доступа до строгого контроля. Целью этого закона было ослабление власти местных муниципалитетов над контролем доступа на рынок.

В работе Тонера (1996) сравниваются результаты дерегулированных городов с теми, в которых существует регулирование. Тонер обнаружил, что Закон не был удачным в достижении своей цели. Большая часть органов власти продолжала вести себя как прежде.

Основываясь на городах, в которых некоторые правила были действительно либерализованы, Тонер обнаружил, что результат стоимости проезда при либерализованном регулировании количества автомобилей и стоимости проезда было смешанным. Однако он не нашел доказательств того, что более низкая стоимость проезда была результатом увеличения конкуренции в дерегулированных районах.

Влияние на качество автомашин показало плохой результат. Тонер не нашел доказательств значительного увеличения количества такси в районах, в которых имело место дерегулирование. Его исследование также показывает, что, в общем, качество было хорошим, хотя были проблемы с доступностью вечером в пятницу и субботу.

Те же самые выводы сделали Тонер и Мэски (1992). Эти авторы рекомендовали, чтобы роль регуляторов в городских районах была сфокусирована на балансе между ценой и сервисом. Контроль за входением на рынок должен применяться только по причинам равенства или стабильности.

Ирландия

Спрос на услуги такси и наемных автомашин был оценен Оскаром Фабером (1998). Некоторыми объектами этого исследования были:

- Оценка современной работы услуг такси и наемных машин;
- Оценка существующей и потенциальной роли такси и наемных машин в контексте более широкой транспортной политики;
- Обзор современных правил, оценка выбора при изменении правил и их вероятное воздействие;
- Оценка чувствительности спроса для изменения сверхурочного времени;
- Пересмотр существующих стоянок такси (расположение, количество и соответствие оборудования).

В этом исследовании подробно рассматривается местная индустрия такси. Основной рекомендацией было осуществлять постепенный переход к дерегулированию вступления на рынок в течение 10 лет, оставляя регулируемую максимальную стоимость проезда.

В тот же год Финглтон и др. предложили практически такие же рекомендации. Кенни и МакНатт (1998) основной упор сделали на вторичном рынке лицензий такси и предложили быстрое движение для завершения либерализации вступления на рынок, но при отсутствии такого движения отмена права на передачу лицензии на такси является необходимым и неизбежным шагом для установления лубой устойчивой долговременной конфигурации рынка с либерализацией вступления на рынок.

Брендан Линч (1998) отверг указанные выше рекомендации. Он пришел к выводу, что разумно регулируемые услуги такси находятся среди самых насущных интересов будущего процветания города. Это неприятие основывается на предположении, что дерегулирование сделает невозможным создание достойного уровня жизни водителей такси, и, как результат, очень немногие захотят работать в качестве водителей такси. Это, доказывает он, снизит качество водителей и привлечет в эту профессию преступников и иммигрантов.

Согласно решению Высшего Суда, принятому в октябре 2000 года, были отменены ограничения количества такси. Первые результаты этого решения приводятся в Goodbody (2001a) и Goodbody (2001b). Основными выводами о результатах дерегулирования, являются:

- Увеличение частоты использования такси;
- Зарботки водителей снизились, что вынуждает их работать дольше, чтобы получать такой же доход;
- Доступность увеличилась, а время ожидания – уменьшилось;
- Пользователи такси не считают, что услуги выросли пропорционально увеличению количества;
- Количество такси увеличилось.

Описанные выводы являются самыми первыми результатами.

Основываясь на результатах дерегулирования, орган власти по контролю за соблюдением правил конкуренции (2002) предложил внести некоторые усовершенствования в законодательство. Во-первых, стоимость проезда должна быть вновь сбалансирована для того, чтобы сократить избыточное предложение и обеспечить соответствующий сервис в любое время. Максимальную стоимость проезда должны по-прежнему устанавливать местные органы власти. Во-вторых, стандарты качества должны быть ужесточены.

26 июля 2003 года ирландское правительство приняло Закон о регулировании в такси, который вернул некоторые аспекты регулирования в индустрию такси.

Нидерланды

Новый Закон о пассажирском транспорте вступил в силу 1 января 2000 года. Закон вводит государственное законодательство в индустрию такси для обеспечения равенства между районами, а также некоторые другие изменения. Для того чтобы обеспечить быстрый переход к новому режиму, изменения должны осуществляться постепенно в течение некоторого периода времени. Самыми важными изменениями стали:

- Регулирование доступа к рынкам было отменено. До принятия нового Транспортного Закона доступ регулировался, но спрос принимался во внимание, и могли быть выпущены новые лицензии (не существовало predeterminedного предела);

- Фиксированная стоимость за проезд была заменена на максимальную. Однако для рынка кон-трактов стоимость проезда является свободной. Изменение на максимальную стоимость было первым шагом на пути к полному дерегулированию стоимости проезда;

- Вся страна превратилась в единую рабочую зону в противоположность прежнему наличию не-скольких лицензий/рабочих зон. Это изменение вступило в силу с 1.1.2002;

- Проведение в жизнь регулирования в такси было централизованным. Прежде за это отвечали местные органы власти. Целью этого было обеспечить равные требования к водителям, операторам и автомобилям по всей стране.

Все еще слишком рано рассматривать результаты изменений. Однако с 1999 по 2000 год произо-шло значительное увеличение стоимости проезда. Это привело к решению сохранить на некоторое время максимальную стоимость за проезд. Увеличение количества такси произошло благодаря су-щественному сокращению экономических барьеров для доступа. Вероятно, использование такси является стабильным. Также правило «первый подъехал – первый уехал» все еще применяется на стоянках такси, несмотря на то, что потребители могут выбирать. Эти выводы сделаны на основании NIPO (2002).

Национальная организация такси Нидерландов (KNV Taxi) сообщает, что в выходные дни в городах предложение значительно выше. Причина в том, что компании такси из сельских районов в выходные работают в городах. Деревулирование также привело к значительному увеличению количества автома-шин такси на улицах Амстердама, так как стало больше водителей, не присоединенных к ДЦ, вступив-ших на рынок. Согласно KNV, это ухудшило качество.

5.4. Неутешительный опыт изменений регулирования

Опыт изменений в регулировании в США лучше всего можно проиллюстрировать цитатой из рабо-ты Тила и Берглунда (1987):

Нельзя показать, что дерегулирование в такси принесло ожидаемую прибыль ее сторонникам. Це-ны обычно не снижались, улучшения в обслуживании трудно определить, и новые комбинации услуги-цены не были разработаны. Существует мало свидетельств того, что потребители или производители стали богаче. Единственным важным исключением стало появление компаний, впервые вступивших в отрасль, у которых появилась возможность обслуживать рынок, к которому у них раньше не было до-ступа. Однако даже для них дерегулирование оказалось смешанным благодеянием. Многие не смогли выжить в более конкурентном нерегулируемом окружении, а те, которые выжили, стали зарабатывать явно меньше.

В Европе самым интересными случаями дерегулирования являются: пример Швеции в 1990 году, За-кон о транспорте, принятый в Великобритании в 1985 году, и недавний отказ от регулирования в Ни-дерландах и Ирландии.

Основываясь на литературе об американском и европейском опытах изменений в регулировании, можно сделать следующие выводы:

- Деревулирование доступа к рынкам обычно приводит к появлению значительного количества новых компаний, вступающих в отрасль. Большая часть увеличения доступа происходит на рынках сто-янок такси и автомашин, ищущих пассажиров на улицах;

- В большинстве случаев в результате дерегулирования стоимость проезда увеличивается. В част-ности, это происходит на рынках стоянок такси и автомашин, ищущих пассажиров на улицах;

- После дерегулирования качество обслуживания не улучшается, а скорее ухудшается;

- Доходы водителей обычно уменьшаются. В результате рабочее время водителей увеличивается;

- Появляется очень мало новых услуг;

- В большинстве городов, в которых отказались от регулирования как в отношении доступа на ры-нок, так и стоимости проезда, позднее были введены новые правила. Обычно было введено регулиро-вание стоимости проезда и ужесточены требования к водителям.

Основываясь на изучении литературы и, в частности, опыта результатов дерегулирования, мы со-

гласились с Нельсоном и Нигардом (2001), что в литературе единодушно пришли к мнению, что дерегулирование не увенчалось успехом вследствие неизбежного проявления неэффективности рыночного механизма на рынке такси. Это утверждение подтверждается как теоретическими рассуждениями, так и эмпирическими доказательствами.

Обзор литературы ясно показал, что существует противоречие между ожиданиями от изменений, которые в значительной степени основываются на теоретических оценках, и действительным опытом. Поэтому к теоретическим знаниям надо подходить осторожно. Они дают ценное понимание, но часто важные аспекты реального мира остаются за пределами аналитических рамок, и выводы имеют ограниченную практическую ценность.

5.5. Будущее регулирования в такси

Тил и Берглунд (1987) отвергают полное дерегулирование. Вместо этого они предлагают две перспективные политики. Во-первых, абсолютные ограничения вступления на рынок следует заменить на стандарты доступа, стоимость проезда тоже должна быть либерализована. Стандарты вступления на рынок в первую очередь должны быть связаны с минимальным размером компании, для того чтобы избежать появления небольших независимых операторов. С их точки зрения это даст хороший результат и гарантирует, что будет реализован эффект масштаба. Во-вторых, сочетание регулирования стоимости проезда со стандартами качества вероятно даст возможность сделать вступление на рынок открытым для всех.

Тонер (1997), обсуждая оптимальное регулирование в индустрии такси, сосредотачивает внимание на политике Великобритании. Он начинает с рассмотрения различных инструментов регулирования, которые могут использовать регулирующие органы для определения структуры индустрии, ее технологии, товаров, цен и снабжения.

Согласно Тонеру, целью регулирования в такси должна быть общественная безопасность, защита потребителей, контроль за перегруженностью трафика, доступность, экономические результаты и общественный заказ. Тонер также предлагает, чтобы регулирование применялось только в случае проявления неэффективности рыночного механизма.

Тонер предлагает 3 критерии для оценки соответствия используемого регулирования: доступность, пропорциональность и определение целей. Соответствующее регулирование должно быть эффективно гибким для того, чтобы приспособиться к изменениям. Должны использоваться свидетельства для определения соответствующей политики регулирования. Кроме того, регулирование должно быть прозрачным.

В своем анализе Тонер приходит к выводу, что целям регулирования больше всего соответствуют режимы, при которых как можно больше автомобилей проходят систему лицензирования, а максимальная стоимость проезда на такси, которое было остановлено на улице или нанято на остановке, контролируется, в то время как остальные виды стоимости проезда могут быть либерализованы.

Трудно определить, как именно будет развиваться индустрия такси. В литературе дается некоторое разъяснение того, что может произойти, если будут введены определенные меры регулирования. Однако при принятии решений практический опыт результатов изменений регулирования часто рассматривается неадекватно. Демпси (2001) пишет, что к сожалению, большинство политических дебатов по вопросу о том, должно ли такси (и в действительности любая другая транспортная отрасль) быть регулируемым, стали очень идеологизированными и поляризованными. Сторонники и оппоненты дерегулирования имеют два совершенно различных взгляда на то, что может получиться в результате такого изменения регулирования.

Основываясь на обзоре литературы и приведенных выше предложениях для будущей политики в области регулирования такси, мы пришли к основному выводу, что будущее регулирование такси должно попытаться избежать подражания одной из крайностей идеологических споров между регулированием и дерегулированием. Необходим более усовершенствованный подход.

5.6. Уроки, которые надо усвоить, прежде чем вносить изменения

Необходимо усвоить несколько уроков, полученных из обобщения опыта изменений в регулировании. В главе 5.4. дается обзор основных результатов дерегулирования, которые необходимо учитывать. В целом, результаты оказались неутешительными по сравнению с намерениями, тем не менее изменения были оправданы. Ниже рассматриваются несколько уроков, которые следует извлечь из опыта дерегулирования.

Географические различия являются важными

Согласно Тилу и Берглунду (1987), полезнее подчеркнуть, как участники приспосабливаются к реальным условиям рынка¹, чем использовать микро-экономическую теорию, чтобы проанализировать влияние дерегулирования такси. Теоретические обобщения, такие как приведенные в работе Франкены и Паултера (1984), не дают ясного объяснения преобладания рынков стоянок такси и заказа машин по телефону. Обзор литературы подтверждает эту мысль.

Как было рассмотрено выше, в главе 4.1, внешние факторы играют важную роль при объяснении различий индустрии такси в различных городах. Совместно с проблемами теоретического обобщения, которые изложены выше, это говорит о том, что прежде чем вносить изменения, необходимо изучать различные рынки в различных городах. Географические различия являются важными и делают обобщение менее полезным.

Не существует совершенной организации индустрии

Теоретические подходы к индустрии такси не дают ясных рекомендаций для создания совершенной организации индустрии. Основное общее мнение, которое можно вывести, состоит в том, что регулирование должно основываться на необходимости коррекции проявлений неэффективности рыночного механизма. Более того, расходы на регулирование необходимо сравнивать с полученной выгодой.

В литературе показано, что в индустрии такси действительно существует проявление неэффективности рыночного механизма. Важный вопрос состоит в том, создают ли эти проблемы искажения в такой степени, что делает регулирование оправданным и выгодным. Опыт дерегулирования может дать некоторое понимание этого.

Кроме того, есть расходы, которые влечет за собой изменение существующей системы. В литературе это очень часто упускается из виду. Если расходы от изменения системы перевесят выгоду, то никакие изменения не должны вноситься, даже если другая система может быть более эффективной.

В некоторых работах признается тот факт, что индустрия такси не является однородной. Основными сегментами рынка являются заказ машин по телефону, контракты, такси, ищущие пассажиров на улицах, и стоянки такси. Проблема проявления неэффективности рыночного механизма более заметна на рынках такси, ищущих пассажиров на улицах, и стоянках такси.

Выбор времени для изменений является важным

Неблагоприятные результаты, которые напрямую вытекают из дерегулирования в Швеции и некоторых американских городах, требуют более осторожного подхода. В Швеции, как и во многих других странах, необходимо ввести некоторые требования качества, чтобы смягчить негативные результаты дерегулирования. В некоторых городах США было вновь введено полное регулирование. Если бы требования качества были приняты до того, как было введено дерегулирование, то некоторых первых неблагоприятных результатов можно было бы избежать.

Некоторые изменения регулирования почти необратимы. Примером является ослабление доступа к рынкам. Это делает осторожный подход еще более важным для того, чтобы смягчить негативные результаты.

¹ В литературе это часто называется Принципами организации индустрии.

6. Регулируемые сценарии будущего европейской индустрии такси

В этом разделе мы разработали 4 сценария будущего европейской индустрии такси. Развитие сценариев основано на обзоре литературы и описаниях современных режимов регулирования в разных странах и городах.

Каждый из сценариев отражает различную структуру политических мер. Сценарии первоначально были выбраны для того, чтобы предоставить практические примеры возможных результатов разных политических подходов к регулированию в такси. Наша цель состоит в том, чтобы описать возможные результаты определенных сочетаний политических мер.

Мы не рассматривали внешние факторы, такие как бумы и спады, которые являются важными для функционирования рынка такси. Более того, географические различия и различия рынков рассматриваются очень поверхностно. Вопросы регулирования стоимости проезда и стандартов качества к водителям такси являются важными, но они не были ключевыми вопросами в этих сценариях.

Некоторые из предложенных вариантов развития могут быть воплощены в жизни с большей вероятностью, чем другие. В частности, изменения в результате режимов ограничения количества, характеризующиеся требованиями *качества*, по всей вероятности, скорее могут произойти, чем не произойти.

Из-за разнообразия современных режимов регулирования, элементы всех сценариев могут быть обнаружены во всех странах, описываемых в данном исследовании. Таким образом, каждый сценарий будет связан с современной ситуацией. Обеспечивается динамический аспект, так как рамки сценариев дают возможность отследить прошедшие и будущие изменения режимов регулирования. Другими словами, сценарии позволяют рассмотреть изменения от одного режима к другому. В сочетании с опытом прошлых изменений это дает нам возможность предсказать вероятные результаты будущих изменений.

6.1. Выбор сценариев

Рассматриваются два основных направления

В современной литературе по индустрии такси наиболее часто рассматриваются факторы стоимости проезда и контроля качества. В будущем, вероятно, основным вопросом регулирования станет контроль качества и услуг. В нескольких городах требование качества – основной вопрос регулирования – уже отменено. Опыт ясно показывает, что требования качества для операторов могут смягчить некоторые негативные результаты свободного доступа на рынок. Различия в *стандартах качества* для операторов такси, таким образом, определенно должны приниматься во внимание как одно из важнейших направлений при рассмотрении сценариев будущего индустрии такси.

Контроль качества широко применялся в индустрии такси. В главе 2 мы рассмотрели аргументы за и против количественного регулирования и обнаружили, что могут существовать веские причины для такого регулирования. Этот вопрос, однако, очень тесно связан с требованиями *качества*, так как он сфокусирован на качестве предложения, предлагаемого операторами. В некоторой степени контроль качества может помочь гарантировать качество операторов. С другой стороны, без контроля качества может оказаться необходимым количественный контроль.

Сосредоточение на этих двух направлениях – качества и количества операторов такси – высвечивает наиболее важные аспекты индустрии такси.

Четыре сценария в двух направлениях

Обзор исследуемых городов показал огромное разнообразие в уровнях стандартов качества для операторов такси. Однако возможно провести различие между странами, которые вводят стандарты в отношении допуска к профессии для операторов, которые соответствуют к стандартам, определенным в Директиве ЕЭС об автотранспортных операторах (Директива ЕЭС 96/226), и теми, кто не вводит такие стандарты. Таким образом, мы разделили стандарты качества в отношении допуска к профессии на два направления. Это разделение основано на том, применяются или нет основные положения упомянутой выше Директивы.

В литературе по индустрии такси и при изучении конкретных случаев было доказано, что доступ к рынку является важным направлением для рассмотрения будущего индустрии такси. В этом направлении могут быть выделены две различные политики. Это – полное отсутствие какого-либо контроля или какой-то вид контроля качества. Строгость контроля качества различается, что создает континуум различных уровней контроля качества.

Основываясь на двух важных направлениях, мы рассмотрим следующие сценарии:

- Сценарий 1 – Низкие стандарты качества для допуска к профессии с некоторой степенью контроля качества. Мы назвали его **«Скользкая дорога»**;
- Сценарий 2 – Высокие стандарты качества для допуска к профессии с некоторой степенью контроля качества. Мы назвали его **«Улица возможностей»**;
- Сценарий 3 – Низкие стандарты качества для допуска к профессии со свободным доступом к рынкам (нет контроля качества). Мы назвали его **«Cul-de-sac» («Тупик»)**;
- Сценарий 4 – Высокие стандарты качества для допуска к профессии со свободным доступом к рынкам, названный **«Автострада качества»**.

Эти сценарии являются вариациями на темы стандартов качества и доступа к рынкам, как показывает рис. 15.

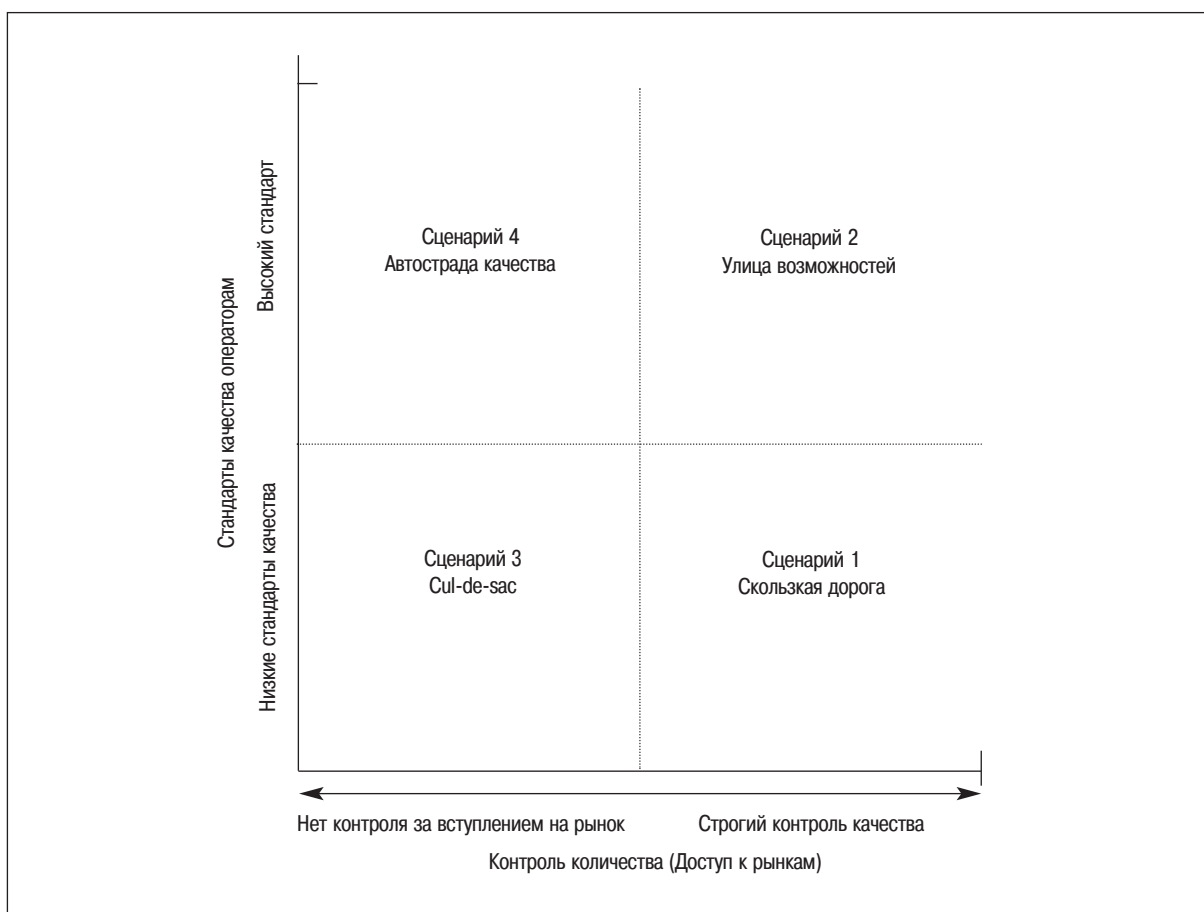


Рис. 15. Четыре сценария

Огромное разнообразие действующего регулирования

В главе 3 было выявлено огромное разнообразие современного регулирования в индустрии такси. Опыт изменений в различных формах регулирования был рассмотрен в главе 5. Эти сценарии были разработаны исходя как из разнообразия, так и из опыта изменения регулирования.

В Брюсселе, Париже и Мадриде существует контроль качества. Стандарты качества, налагаемые на операторов в этих городах, однако, не очень строгие и определенно не такие строгие, как в Осло или Хельсинки. Обзор литературы и сравнение стран показывает, что этот вид регулирования является довольно нестабильным. Более того, этот сценарий вероятнее всего вызовет недовольство вопросами качества, отказом от поездок и так далее. Таким образом, мы назвали его **«Скользкая дорога»**, так как большинство стран оставили его. Подобные результаты продолжения этого вида регулирования рассматриваются в разделе 6.2.

Осло и Хельсинки являются единственными городами, в которых контролируется количество и введенные стандарты качества очень строгие. Это создает определенный диапазон возможных вопросов политики, которые должны рассматриваться органами властями. Поэтому мы назвали его **«Улица возможностей»**. Власти должны контролировать как качество, так и количество. Это также является основными проблемами, что мы обсудим в разделе 6.3.

В настоящее время в Дублине, и в меньшей степени в Женеве и Амстердаме, существуют режимы без контроля качества. Более того, они не налагают строгих стандартов качества на операторов. Обзор литературы ясно показал, что такой вид регулирования является **«Cul-de-sac»** или **«Тупиком»**. Большинство стран, которые ввели такой режим, позднее приняли новые правила.

В Будапеште, Вене, Лондоне, Берлине и Стокгольме существуют определенно более строгие стандарты качества для операторов, чем в странах **«Cul-de-sac»**, во всех них также имеется свободный доступ к рынку. Однако в Лондоне доступ ограничен требованием сдать экзамен «Знание». Обзор литературы показал, что хотя существуют проблемы со свободным доступом, высокие стандарты качества могут смягчить некоторые эти результаты. Поэтому мы назвали этот сценарий **«Автострада качества»**, указывая на свободный доступ и высокое качество.

Диаграмма (рис. 16) показывает различия вдоль двух осей *стандартов качества* для операторов и *количественные ограничения операторов*. Различные исследуемые города расположены на двух осях.

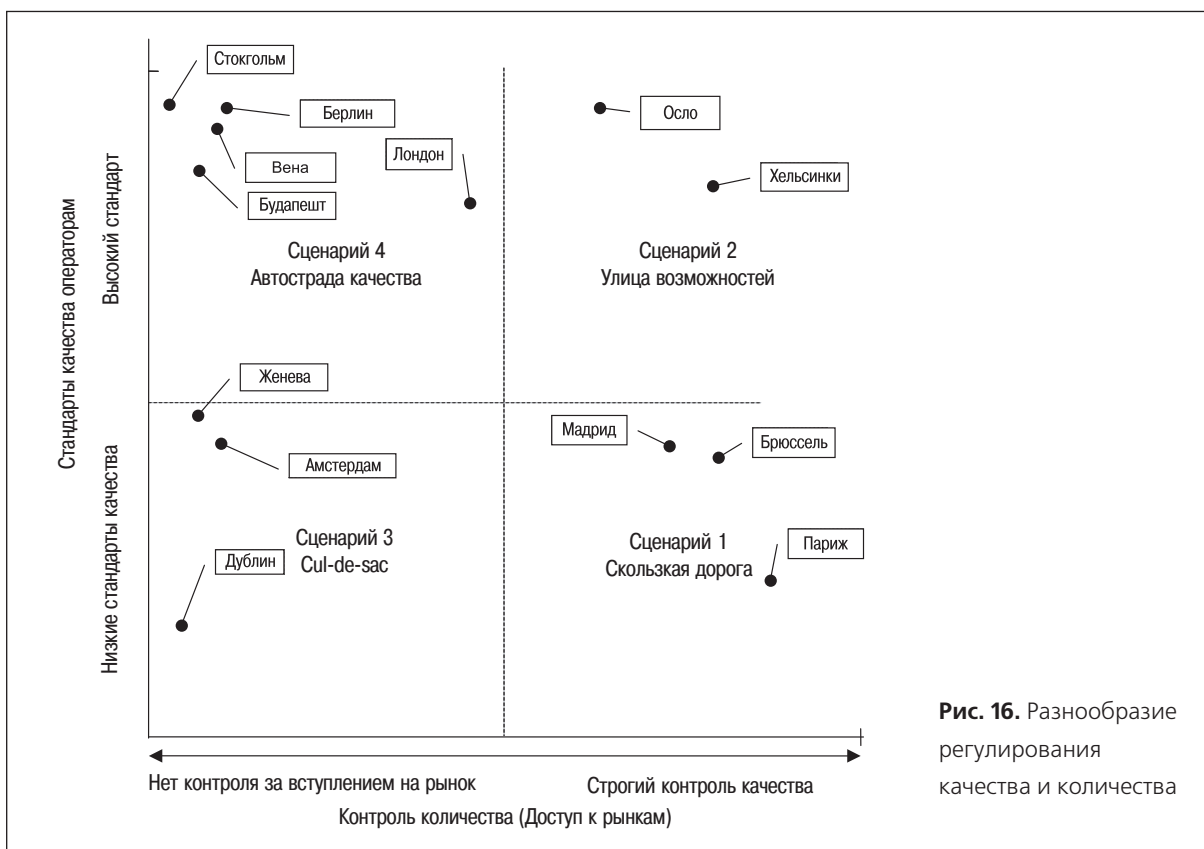


Рис. 16. Разнообразие регулирования качества и количества

Основные соображения для сценариев

Обсуждение всех сценариев будет проходить по одному пути. Первое, мы опишем сценарии и свяжем их с современной ситуацией. Затем мы рассмотрим современную и будущую уместность сценариев и, наконец, обсудим некоторые наиболее вероятные выводы из этих сценариев.

6.2. Сценарий 1 – «Скользкая дорога»

Описание сценария

В этом сценарии мы рассмотрим **вероятные результаты сохранения режимов:**

- а) низких стандартов качества и**
- б) контроля качества.**

В приведенном ниже сценарии будет рассмотрено введение строгих стандартов качества при таком типе режима.

Обзор литературы и опыт изменений в исследуемых городах показывают, что этот тип режима довольно нестабилен. Большинство городов отказалось от такого типа регулирования, введя строгие стандарты качества для операторов, ослабив ограничения доступа на рынок или одновременно оба. Очевидно, что удержаться на этой дороге довольно сложно.

Современная ситуация и будущая уместность этого сценария

В настоящее время режим низких стандартов качества в сочетании с гибким и строгим контролем качества существует только в Брюсселе, Мадриде и Париже. Однако в Мадриде операторы также обязаны быть водителями такси. Это подразумевает некоторые дополнительные требования, так как операторы также должны соответствовать требованиям к водителям такси. В Париже ситуация является уникальной, так как к водителям такси относятся как к бизнес-менеджерам. В Брюсселе количество автомашин такси в первую очередь связано с ужесточением требований к водителям такси. Требования качества к операторам в первую очередь затрагивают вопросы знания бизнеса.

Раньше в Дублине, Стокгольме и Осло существовал такой же режим. В Осло строгие стандарты качества к операторам были введены в 2003 году. В Стокгольме (1990) и Дублине (21 ноября 2000) ограничения качества были отменены.

Мы полагаем, что очень немногие города будут развиваться в этом направлении. Такие изменения могут привести к ослаблению стандартов качества, введению количественного регулирования или к тому и другому одновременно. Режим обычно является результатом исторического развития и отсутствия интереса к изменениям, а не определенного решения. Таким образом, мы сконцентрируем наше внимание в данном вопросе в первую очередь на ожидаемых результатах такого режима, а не на изменениях.

Результаты предложения

Опыт ослабления контроля качества при данном режиме показывает на увеличение в результате этого количества автомашин такси и уменьшение их использования. С другой стороны, опыт повышения требований качества не показал значительного увеличения использования такси. Это предполагает, что использование автомашин при данном режиме будет значительным по сравнению с другими режимами регулирования. В частности, использование будет обычно выше, чем при режимах свободного вступления на рынок.

Если нет каких-либо обязательств, которые необходимо выполнять в различное время дня, или стоимость проезда значительно различается между периодами повышенного и пониженного спроса, то существует тенденция к недостаточному предложению в период низкого спроса. По-видимому, эта проблема в первую очередь связана с ужесточением регулирования стоимости проезда. Более гибкое регулирование стоимости проезда сможет уменьшить эту проблему.

Влияние на качество и услуги

Ясно, что качество услуг влияет на спрос. Таким образом, улучшение качества может привести к увеличению общего спроса на услуги такси. Однако один единственный оператор не может увеличить

спрос. Именно репутация всей отрасли может привлечь новых потребителей. Одиночный оператор может только получить большую долю пирога, предложив лучшие услуги, но он не может увеличить размер самого пирога.

Если стоимость проезда является фиксированной или конкуренция слишком высока, то единственными способами увеличения доходов могут быть сокращение расходов или увеличение производства. Результатом может быть то, что большинство операторов будут придерживаться минимальных стандартов качества. Если оператор пытается привлечь больше пассажиров, предлагая им более высокое качество, то он сталкивается с проблемой как сделать так, чтобы это стало известно. Большие компании или ДЦ могут ослабить эту проблему, предъявляя собственные требования к присоединенным такси. Такой вид снабжения товара торговой маркой сделает возможным узнавание.

Опыт снятия ограничений качества при таких режимах (Стокгольм, Дублин) показывает, что качество в целом еще больше ухудшится. Это связано с более жесткой конкуренцией. Смысл в том, что этот режим обеспечивает лучшее качество услуг, чем режимы без ограничений качества. Таким образом, этот сценарий дает качество услуг лучше, чем сценарий «Cul-de-sac».

С другой стороны, улучшенные стандарты качества определенно повысят качество услуг сами по себе. Причина состоит в том, что минимальный уровень качества, которого будет придерживаться большинство операторов, повышается.

Основная мысль заключается в том, что качество сервиса улучшится, если ввести строгие требования качества. Если их ослабить, то качество еще больше ухудшится. Важно также отметить, что большие компании и ДЦ ослабят эту проблему путем введения более строгих внутренних требований.

Влияние на ДЦ и организацию рынка

Вероятно, уровень присоединения к ДЦ в первую очередь связан с размером города и относительным размером рынка свободных такси, ищущих пассажиров на улицах. За исключением трех самых больших городов (Париж, Лондон и Мадрид), во всех исследуемых городах наблюдается относительно высокий уровень присоединения такси к ДЦ.

Увеличение дохода может быть результатом более широкого использования, это сделает ДЦ более привлекательными по сравнению со сценарием без ограничения количества. Особенно это относится к рынку заказов такси по телефону.

По сравнению с режимами, в которых требования качества операторов еще выше, присоединение к ДЦ может быть менее привлекательным. Причина в том, что потенциальная выгода от большего использования растет при жестких стандартах качества. И наоборот, свободное вступление увеличит размер рынка такси, ищущих пассажиров на улицах, и уменьшит выгоду присоединенных к ДЦ.

В общем, нет указаний на то, что этот вид режима приведет к низкому уровню присоединения к ДЦ. Однако ослабление ограничений качества может снизить уровень присоединения к ДЦ.

Влияние на стоимость проезда

Из всех городов, исследуемых в этом докладе, нерегулируемая стоимость проезда при режиме ограничения количества существует только в Осло. Стоимость проезда в такси была дерегулирована в 2000 году. В результате произошло повсеместное увеличение стоимости проезда и большая дифференциация стоимости. Это подтверждает предположение, что регулируемая стоимость проезда при таком режиме будет ниже, чем нерегулируемая. Опыт, который был рассмотрен в главе 5, доказал это.

Основной причиной низкой стоимости проезда при этом режиме является то, что стоимость не имеет тенденции приспосабливаться под увеличение расходов. Это крайне важно для баланса между спросом и предложением. Если стоимость проезда слишком низкая, это уменьшает предложение и увеличивает спрос. Разрыв между спросом и предложением еще больше увеличится и, возможно, создаст необходимость в еще большем количестве такси.

Проблема установления оптимальной стоимости проезда является основной проблемой при всех режимах, при которых стоимость проезда регулируется.

Другие важные результаты

При низких стандартах качества для операторов существует риск, что операторы будут менее профессиональными, чем при режимах с жесткими ограничениями. Это может привести к появлению менее знающих нанимателей по отношению к служащим и другим правилам. Результатом могут быть неблагоприятные условия работы и плохая репутация индустрии в целом.

Однако, при этом режиме новые вступления на рынок редки из-за количественных ограничений. В результате нынешние операторы имеют большой опыт в этой области. В некоторой степени это может гарантировать профессионализм операторов. Этот сценарий явно предоставляет больше опытных операторов, чем в сценарии «Cul-de-sac».

Все сценарии, в которых вступление на рынок регулируется, бросают вызов и создают огромные возможности для органов власти. Они должны балансировать стоимость проезда и количество такси для того, чтобы обеспечить «справедливые» результаты для операторов, водителей и потребителей.

Географические различия

Результаты этого сценария будут различными для городских и сельских районов. Сельские районы более прозрачны. Этот рынок легче для того, чтобы органы власти могли оценить нужды индустрии, а также контролировать поведение участников. У потребителей также вероятнее всего имеются свои собственные пристрастия, и они могут делать выводы в отношении уровня предложенных услуг.

Вероятно, результаты этого сценария более благоприятны в сельской местности, чем в больших городах.

6.3. Сценарий 2 – «Улица возможностей»

Описание сценария

Основной вопрос этого сценария касается **вероятных результатов, когда при режиме контроля количества вводятся жесткие стандарты качества для допуска к профессии.**

Этот сценарий создает большой диапазон политических вопросов, которые должны решаться органами власти. Они находятся на «Улице возможностей». В их руках находится решение всех вопросов как в отношении размера рынка, так и требований качества к операторам.

Важно признать, что также существует качество, важную роль играют и другие стандарты. В частности, важными являются требования к водителям такси, так как большинство операторов являются водителями-собственниками.

Современная ситуация и будущая уместность этого сценария

Из всех городов, изучаемых в этом исследовании, только в Хельсинки и Осло мы обнаружили ситуацию с гибким контролем количества автомобилей (регулируемое вступление на рынок) и жесткие требования качества к операторам. Раньше регулирование в Амстердаме также вводило такой режим, но с несколько более низкими стандартами качества. В Брюсселе применяются некоторые из таких же требований, но они менее жесткие.

Влияние на предложение

Увеличение стандартов качества приведет к сокращению прибыльности и, следовательно, уменьшению предложения такси. Если стоимость проезда остается на том же уровне при увеличении расходов, то можно ожидать спад предложения. В то же время, вырастет спрос из-за улучшенного качества товара. Это может привести к большому несоответствию между предложением и спросом. Важно, чтобы стоимость проезда также принималась во внимание при усилении стандартов качества в индустрии.

Если стоимость проезда увеличивается для того, чтобы компенсировать увеличение расходов, то результат общего объема производства будет зависеть от того, как отреагируют потребители на увеличение стоимости проезда, и насколько увеличится плата за проезд. Общий размер индустрии такси может даже увеличиться.

Как обсуждалось в предыдущем сценарии, отсутствие требований качества к операторам может привести к появлению менее знающих работодателей. Это окажет влияние на служащих и может привести к ухудшению репутации водителей. Вся индустрия выиграет, если качество водителей возрастет. Это может быть результатом высоких стандартов качества для операторов и водителей.

Влияние на ДЦ и организацию рынка

Улучшенные требования качества без достаточного увеличения стоимости проезда снизят прибыльность. Если требования качества достаточно высоки, то операторы могут переключить свое внимание с сокращения расходов на увеличение производства. Это требует большего использования автомобилей. Для того, чтобы увеличить использование, необходимы эффективные решения диспетчерской службы и высокий уровень присоединенных к ДЦ автомашин такси. Высокие стандарты качества для операторов могут, таким образом, привести к высокому уровню такси, присоединенных к ДЦ или крупным операторам.

Существует опасность, что сосредоточение внимания на эффективности ДЦ может привести к рыночной концентрации ДЦ. Эта проблема рассматривалась в главе 4.5. при обсуждении организации ДЦ. Очевидно, что свободное вступление на рынок увеличит количество ДЦ, в то же время опыт Швеции показывает, что введение высоких стандартов качества к операторам уменьшило их количество.

Влияние на технологию и новшества

Уменьшение прибыльности, являющееся результатом ужесточенных стандартов качества без достаточного увеличения стоимости проезда обеспечит стимул для технологического улучшения на уровне ДЦ. Это частично происходит из-за интереса операторов к тому, чтобы их присоединили к эффективному ДЦ, при этом уровень присоединения будет большим. Это гарантирует, что ДЦ могут получать выгоду из новшеств путем привлечения большего количества операторов, и что имеется достаточное количество присоединенных операторов, чтобы нововведения стали экономически жизнеспособными.

В некоторых работах свободное вступление рассматривалось как движущая сила для нововведений¹. Наше исследование наводит на мысль, что в действительности результат может оказаться противоположным. Некоторый вид барьера для доступа в сочетании с высокими стандартами качества оставляет увеличенное использование как основную возможность для повышения прибыльности. Хорошим примером этого может служить технологический уровень в некоторых норвежских ДЦ.

Влияние на стоимость проезда

Когда режим с гибким контролем количества вводит жесткие требования качества, то появляются два основных результата, которые могут повлиять на стоимость проезда. Во-первых, новые требования могут увеличить расходы. Во-вторых, улучшенное качество может привести к увеличению спроса. Оба эти результата приведут к вынужденному повышению стоимости проезда.

При режимах, когда стоимость проезда устанавливается свободно, это может увеличить общий уровень стоимости проезда, чтобы сбалансировать спрос и предложение. Если стоимость проезда регулируется, то увеличение расходов может сократить прибыль индустрии. Сокращение прибыльности в сочетании с увеличением спроса может оказать давление как на регулирование стоимости проезда, так и на контроль количества.

В первую очередь такие проблемы относятся к переходному периоду. Если органы власти дадут возможность рынку скорректироваться, то новая ситуация может стать стабильной. Тем не менее, если новые более жесткие требования качества увеличат расходы, то будет наблюдаться давление на уровень стоимости проезда. Увеличится ли стоимость проезда или нет, будет зависеть от правил и их гибкости.

¹ Примером этого может служить доклад EIM. В этом докладе пришли к заключению, что существует положительное соотношение между новшествами и дерегулированием. Наше исследование не нашло таких доказательств. Возможно, что реальная ситуация прямо противоположна описанной в докладе EIM.

Географические различия

Как было отмечено в первом сценарии, результаты будут различаться географически. Необходимость в жестких требованиях качества может быть не так насущна в сельской местности, как в городской. Однако различие стандартов качества между районами может создать нечестную конкуренцию, если операторам разрешат определенную конкуренцию между районами.

Только в Осло и Хельсинки на сегодняшний день имеется такое сочетание правил. В Осло недавно были введены стандарты качества для операторов. Однако там, по-видимому, действительно имеется какое-то движение в сторону ослабления стандартов качества. Самое главное в этом сценарии, возможно, это поддержание некоторой гибкости в регулировании количества.

6.4. Сценарий 3 – «Cul-de-sac» («Тупик»)

Описание сценария

В этом сценарии мы опишем потенциальные результаты режима **с низкими стандартами качества и свободным доступом к рынкам**. Обзор литературы и опыт изменений в городах, изучаемых в этом исследовании, предполагают, что этот режим является «Cul-de-sac», или «Тупиком». Большинство стран раньше или позже решают оставить этот сценарий.

Современная ситуация и будущая уместность этого сценария

В настоящее время только в Дублине и, в меньшей степени, в Женеве и Амстердаме существует режим низких стандартов качества и отсутствия контроля количества.

По-видимому, этот режим очень нестабилен. Опыт США, где большинство городов вновь ввели некоторый вид регулирования, подтверждает это. Опыт дерегулирования в Швеции и Ирландии также говорит об этом же. В обеих странах непосредственные результаты свободного доступа к рынкам были очень негативные. В Швеции строгие требования качества были впоследствии введены для того, чтобы смягчить негативный результат. Вопрос введения жестких требований качества сейчас обсуждается и в Ирландии.

Опыт движений в направлении этого сценария дает хорошее понимание того, что можно ожидать. В главе 5 мы обсудили их влияние на спрос и предложение:

- Значительное увеличение количества компаний, впервые вступающих в отрасль. Больше всего их на рынке такси, ищущих пассажиров на улицах, и на рынке стоянок такси;
- Предложение увеличивается в результате появления количества компаний, впервые вступающих в отрасль. Однако использование автомобилей уменьшается.

Влияние на предложение

Основываясь на обзоре литературы и опыте изменений регулирования в различных странах, имеется веское доказательство того, что свободное вступление на рынок приведет к росту предложения. Однако опыт также показывает, что предложение увеличивается не так сильно, как это показало бы количество автомобилей. Причина этого кроется в уменьшении использования автомобилей. Сравнительный анализ, приведенный в главе 4.2., также показывает, что использование автомобилей в этом сценарии будет меньше, чем в остальных сценариях.

Другим важным фактором этого сценария является возможность циклического влияния на предложение. Когда общая экономика находится в состоянии спада и растет безработица, то низкие стандарты качества для операторов и свободный доступ к рынку могут привести к увеличению предложения. Тогда безработные легко предложат услуги такси. Так как уровень спроса следует за общей экономической ситуацией, то спрос может упасть одновременно с увеличением предложения. Это создает нестабильные условия для всей индустрии.

Влияние на качество и услуги

Если выбран этот сценарий, то очевидно, что влияние на уровень качества является неблагоприятным. В главе 5 мы обнаружили следующие результаты, вытекающие из введения этого сценария:

- Качество услуг не улучшилось. Скорее, ухудшилось;
- Доход водителей в целом уменьшился. В результате, водители работают дольше.

Как отмечалось для сценария 1 («Скользкая дорога»), низкое качество сервиса имеет отрицательное влияние на спрос. Если низкие требования качества к операторам приводят к низкому качеству обслуживания, то это снизит спрос.

По сравнению со «Скользкой дорогой», данный сценарий представляет собой еще больший риск нанесения ущерба конкуренции. Предложение вырастет сильнее, чем в других сценариях из-за низких стандартов качества для операторов. Это увеличит давление на сокращение расходов.

Влияние на ДЦ и организацию рынка

Вероятно, этот сценарий приведет к появлению большего количества водителей-собственников, чем другие сценарии. Причина в том, что водители легко могут стать сами себе хозяевами в качестве водителей-собственников. Результатом будет индустрия, состоящая из значительного количества небольших фрагментов с множеством мелких операторов. Это повлияет на использование автомобилей, как было отмечено выше, и уменьшит значение ДЦ.

Сокращенное использование автомашин в этом сценарии уменьшит привлекательность присоединения к ДЦ. Это также сопровождается давлением на сокращение расходов, а не на увеличение использования. Однако мы обнаружили, что нет явного доказательства такого негативного влияния на присоединение к ДЦ. Значение ДЦ в первую очередь связано с размером города и различными сегментами рынка. Большой рынок заказа такси по телефону создаст большую необходимость в эффективных ДЦ.

Влияние на технологию и новшества

Опыт дерегулирования не предоставляет доказательств увеличения количества нововведений в данном сценарии, как предполагается в некоторых теоретических работах. Были обнаружены новые услуги, но не сообщалось ни о каких технологических новшествах. Причина, возможно, в том, что новшества требуют наличия некоторой концентрации рынка, которую этот сценарий не предполагает.

Влияние на стоимость проезда

Опыт дерегулирования показывает, что стоимость проезда увеличивается, когда снимаются ограничения количества. Однако увеличение – это только первоначальное регулирование. Со временем, очевидно, стоимость проезда возрастет с коэффициентом, сопоставимым с другими ценами. Таким образом, нет доказательств того, что стоимость проезда в этом сценарии будет отличаться от остальных сценариев.

Другие важные результаты

Этот сценарий приведет к появлению большого количества операторов. Это явно бросает вызов органам власти, если дело касается контроля и мониторинга. Это также создаст меньше стимулов для самоконтроля внутри индустрии. Результатом могут быть более высокие для общества затраты на контроль, по сравнению с другими сценариями, где количество участников меньше.

6.5. Сценарий 4 – «Автострада качества»

Описание сценария

Этот сценарий рассматривает возможные результаты **жестких стандартов качества для операторов при свободном доступе к рынку**. Этот режим, похоже, становится все более популярным. Автотранспортное законодательство ЕЭС в значительной степени основывается на этом принципе, и многие города в данном исследовании следуют по этому пути.

Мы назвали этот сценарий «Автострада качества». Свободный доступ к профессии, для всех, кто отвечает стандартам качества, налагаемым на операторов. Это, по всей вероятности, довольно стабильный сценарий.

Современная ситуация и будущая уместность этого сценария

В Будапеште, Вене, Берлине, Лондоне и Стокгольме в настоящее время в различной степени существует этот режим. В Будапеште экономические требования очень низкие, в то время как в Лондоне количество регулируется строгими требованиями, налагаемыми «Знанием».

Режимы со свободным доступом к рынку и строгим требованием качества операторов, по всей вероятности, обеспечивают относительно стабильное окружение для индустрии. При таких режимах дискуссия об изменениях в рамках регулирования, видимо, не имеет продолжения. Единственное исключение связано с регулированием стоимости проезда и уровнем требований к качеству.

Влияние на предложение

Высокие стандарты качества к операторам обычно используются для смягчения негативного результата открытого доступа. Требования должны гарантировать минимальный уровень качества и профессионализма операторов. Они также должны гарантировать, что коэффициент оборачиваемости капитала между операторами держится на минимальном уровне, обеспечивая стабильность как операторов, так и потребителей.

Ясно, что этот сценарий приведет к меньшему предложению, чем «Cul-de-sac», и нет явного доказательства того, что он приведет к большему предложению, чем «Улица возможностей». В данном сценарии, однако, предложение в большой степени будет следовать за спросом, не требуя одобрения органами власти.

Тем не менее, может существовать разница между предложением, определяемым рынком, и спросом, который является эффективным с экономической точки зрения. Эффективный уровень предложения должен принимать во внимание оценку потребителями доступности, качества и стоимости проезда.

Влияние на качество и услуги

Первой причиной введения этого сценария является смягчение негативных результатов, вызванных открытым доступом. Опыт Швеции и США ясно показал, что количество увеличилось, когда отказались от сценария «Cul-de-sac» в пользу «Автострады качества».

По сравнению со сценарием, в котором количество регулируется, здесь необходимость в высоких стандартах качества меньше, так как выдача новых лицензий и возможность их аннулирования могут косвенно служить требованиями качества.

Влияние на ДЦ и организацию рынка

Дерегулирование доступа к рынку вводит рынок, разделенный пополам. Некоторые операторы сконцентрируются на рынке такси, ищущих пассажиров на улицах, и рынке стоянок такси. Вероятно, этими операторами будут водители-собственники. Они менее организованы, когда дело касается диспетчерских центров и других официальных организаций. Именно у них самое низкое качество и самая плохая репутация. Причиной этого является то, что они настолько малы в рамках всего рынка, что маловероятно, чтобы их вообще признали.

Другие операторы предоставляют услуги на обоих рынках. Для них репутация играет важную роль. Чтобы увеличить результат снабжения товара торговой маркой, они объединяются в более крупные предприятия или управляют целым парком автомашин. Эта группа также более зависима от эффективности ДЦ.

Существует некоторая конкуренция между ДЦ и новыми операторами. Это особенно важно для кооперативов и специфических ДЦ компаний. Из-за эффекта масштаба в ДЦ это может привести в концентрации рынка и появлению нескольких крупных ДЦ. ДЦ, работающие с отдельными предприятиями такси, будут конкурировать на основании размера парка.

Вероятно, «Автострада качества» приведет к образованию ряда сильных ДЦ, сфокусированных на всех сегментах рынка, и большому количеству независимых водителей-собственников, которые сосредоточены только на уличном рынке. Количество таких небольших операторов, однако, будет меньше, чем в ситуации с низкими стандартами качества. Высокие стандарты качества сократят количество водителей-собственников. Это подтверждается сравнительным анализом, приведенном в главе 4.

Влияние на технологию и новшества

В целом, большие ДЦ вероятнее всего предложат произвести перемены в услугах и принять участие в государственных тендерах. У них есть для этого финансовые возможности и автомашины, чтобы обеспечить общественный транспорт в большом масштабе. Более того, они, вероятно, имеют финансовую силу, чтобы гарантировать обоснованные нововведения.

Однако важно рассмотреть различные формы собственности ДЦ. Вероятно, *кооперативы* сконцентрируются на получении выгоды от присоединенных операторов и поэтому в вопросах нововведений будут искать пути увеличения эффективности, а не доли рынка. Тем не менее, доля рынка может увеличиться как результат эффективной диспетчеризации. *Специфические компании ДЦ* будут иметь стимул к увеличению размера бизнеса, а не созданию более эффективных решений для присоединенных такси. Когда эти ДЦ будут вкладывать деньги в технологию, они будут стремиться к тому, чтобы разделить расходы с как можно большим количеством операторов. Поэтому стимул будет состоять в том, чтобы привлечь большее количество присоединенных такси. ДЦ, управляемые *одним предприятием такси*, при рассмотрении возможностей инвестирования будут принимать во внимание оба этих соображения.

К сожалению, это исследование не выявило никакой значительной разницы между результатами технологии и новшеств в различных типах ДЦ. Вероятно, что результаты нововведений и технологии больше связаны с различными режимами регулирования. В этом отношении данный сценарий, вероятно, имеет более положительное влияние на технологию и нововведения по сравнению со сценариями, где стандарты качества низкие.

Влияние на стоимость проезда

В целом, все требования влекут за собой расходы. Это может повлиять на уровень стоимости проезда. Однако стабильность может гарантировать, что информация о плате за проезд и конкуренция стоимости проезда лучше функционируют по мере того, как потребители знакомятся с операторами. Это также подтверждается тем фактом, что высокие стандарты качества способствуют присоединению к ДЦ, о чем говорилось выше.

Географические различия

Как и в других сценариях, результаты также будут изменяться в соответствии с географическими различиями. Здесь надо рассмотреть два важных аспекта.

Первое: индустрия такси в сельских районах может быть более важной для социальных целей. Уровень контрактов с государственным сектором, о чем говорилось в главе 4.4., это поддерживает. Основное условие состоит в том, что проявление неэффективности рыночного механизма может создать более серьезные проблемы в сельской местности.

Второе: в сельских районах доминируют ДЦ или рынок заказов такси по телефону, и эта концентрация рынка может привести к проявлению монополизма. Как показал опыт Швеции, увеличение стоимости проезда и уменьшение доходов от государственных тендеров ясно высветили эту проблему.

Это указывает на то, что результаты в этом сценарии в сельских районах могут сильно отличаться от городских.

6.6. Как будет развиваться индустрия такси?

В некоторых странах, таких как Норвегия, Бельгия, Венгрия и Швейцария, оценивается современное законодательство в области такси или планируются некоторые изменения. В других странах законодательство было недавно изменено для всей страны (Ирландия и Нидерланды) или для определенных городов (Брюссель, Лондон и Осло). Хотя нет законодательства ЕЭС в отношении допуска к профессии или к рынку в индустрии такси, тем не менее, соответствующие правила ЕЭС, применяемые к другим автотранспортным секторам, сосредотачивают свое внимание больше на ограничениях качества, чем

на количественных ограничениях, и могут предоставить некоторые ценные идеи в отношении того, что может быть перенесено в сектор такси.

Все эти факторы предполагают, что индустрия такси изменяется. В литературе мы подчеркнули важность рассмотрения результатов изменений в «реальном мире». Сценарий описания связан с таким опытом.

Так как ЕЭС географически расширяется, то это становится все более важным. В частности, свободное передвижение рабочих рук и капитала может создать конфликты и проблемы. Что касается индустрии такси, то здесь вызов бросается для того, чтобы гарантировать равноправную конкуренцию между различными участниками, а не прямую конкуренцию между различными национальными индустриями.

ЕЭС расширяет свое законодательство для того, чтобы охватить области, на которые прежде это законодательство не распространялось. Основной упор делается на гарантии свободы для предоставления услуг между странами. Индустрия такси может, на первый взгляд, восприниматься как сугубо местная индустрия. На уровне операторов и ДЦ, однако, конкуренция становится все более международной. Подобные тенденции наблюдаются и в других отраслях транспорта, таких как автобусы и междугородние автобусы. Вероятно, что законодательство ЕЭС будет все больше влиять на индустрию такси, чтобы обеспечить справедливую конкуренцию на рынке.

На рис. 17 мы показываем траекторию перехода различных сценариев. Эти траектории основаны на реальном опыте в исследуемых городах (отмечены красным цветом), и планируемых изменениях (отмечены синим цветом) (по сообщениям от различных национальных ассоциаций такси).

Траектории перехода ясно показывают два основных направления. Во-первых, в нескольких странах существует дерегулируемый доступ к рынку. Большинство из них перешло к сценарию «Cul-de-sac». Стокгольм уже отказался от этого сценария, в то время как в Дублине и Женеве планируется введение строгих стандартов качества. Во-вторых, строгие стандарты качества вводятся в ряде городов. Это соответствует общим изменениям в законодательстве ЕЭС.

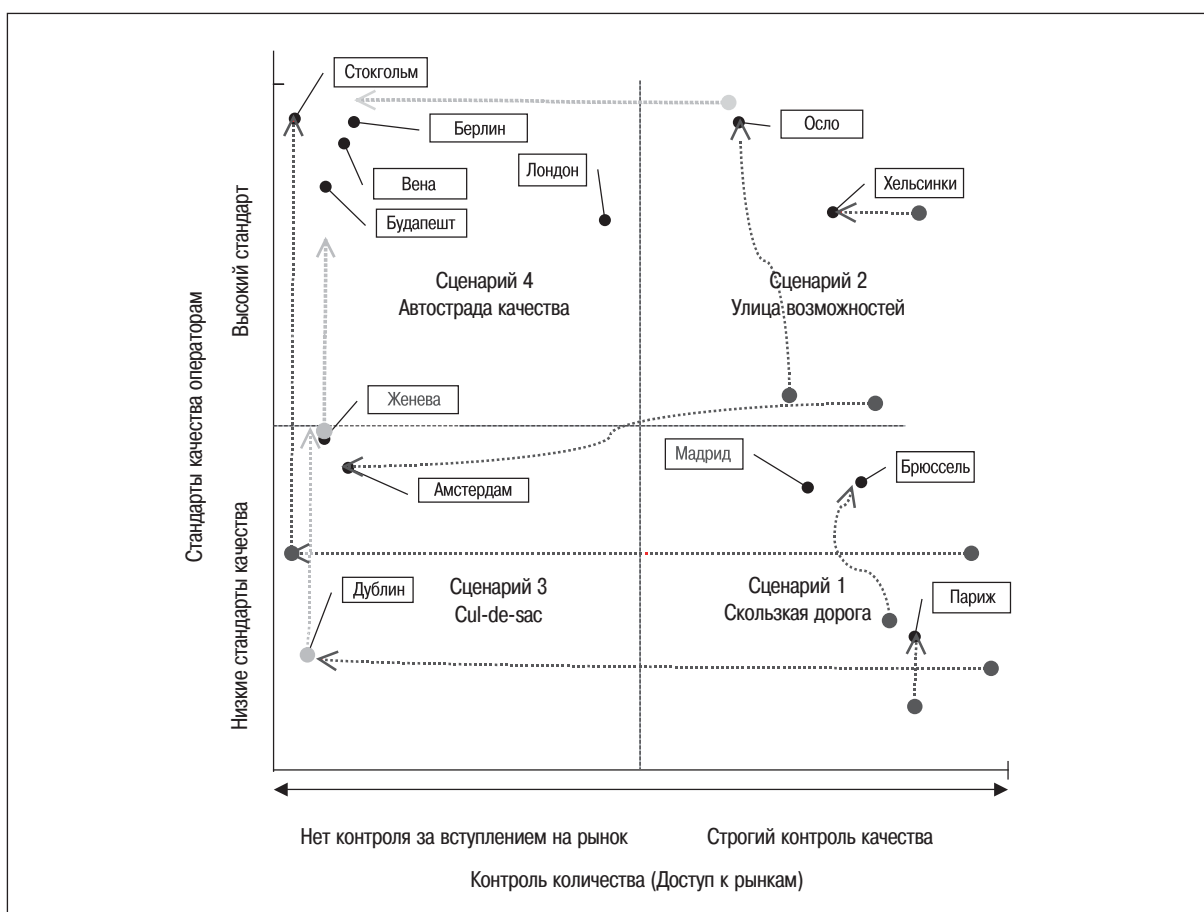


Рис. 17. Траектории перехода различных сценариев

6.7. Краткий обзор и выводы в отношении сценариев

Основываясь на описании сценариев, мы сделали некоторые основные выводы. Они в первую очередь связаны с вопросами требования качества для операторов и доступа к рынку.

Строгие стандарты качества для операторов важны

Основываясь на обсуждении сценариев, мы можем прийти к выводу, что для смягчения негативных результатов свободного вступления на рынок важны строгие стандарты качества для операторов. Сценарий со свободным вступлением на рынок и без строгих требований качества для операторов – это «Cul-de-sac». Низкие стандарты качества рано или поздно приведут к необходимости перехода на другой сценарий.

Когда вступление ограничено, то строгие требования качества также могут улучшить качество индустрии. Сценарий, в котором низкие стандарты качества сочетались с регулируемым вступлением на рынок, оказался «Скользкой дорогой». Вероятно, качество услуг здесь ниже, и большинство городов посчитали необходимым ввести дополнения к регулированию.

Строгие требования качества должны быть введены до либерализации доступа к рынкам

Основным уроком, полученным из этих сценариев, должно быть то, что строгие требования качества необходимо вводить до либерализации доступа к рынкам. Это основано на опыте нескольких городов. Когда сценарий «Скользкая дорога» покидается, то органы власти должны перейти скорее к сценарию «Улица возможностей», а не «Cul-de-sac».

Региональные различия должны быть признаны

Региональные различия являются важными. Когда планируются изменения, то необходимо принимать во внимание ожидаемый результат в различных регионах. Может произойти так, что потребуются различные подходы в сельских и городских районах. В частности, ослабление контроля качества должно больше учитываться в сельской местности, чем в городах.

Не существует ни одной совершенной организации индустрии

Как было отмечено, может возникнуть необходимость в различных подходах к регулированию в сельской местности и городах в пределах одной страны. Более того, различные подходы к регулированию могут привести к одному и тому же результату. В частности, «Улица возможностей» и «Автострада качества» могут разделить между собой одни и те же результаты.

ДЦ увеличивают эффективность, и их необходимо поддерживать

ДЦ играют важную роль в индустрии такси. Во-первых, эффективные ДЦ могут привести к улучшению уровня использования такси. Во-вторых, ДЦ важны при участии в тендерах на контракты в общественном транспорте. В-третьих, ДЦ (а также крупные компании) обеспечат саморегулирование в индустрии и увеличат качество сервиса. Основной проблемой в сценарии «Скользкая дорога» является то, что этот сценарий необязательно упрощает присоединение к ДЦ.

Сугубо теоретические рассуждения должны рассматриваться в свете эмпирического опыта

Теории далеки от реальной жизни. Они обычно упрощают мир для объяснения некоторых отношений. Когда к индустрии такси применяются различные экономические теории, то одни результаты оказываются изолированными, а другие вообще не рассматриваются. Поэтому теории могут объяснять только некоторые результаты в индустрии, а другие, которые возможно действуют в противоположном направлении, могут вообще остаться без объяснений. Аргументы как организовать реальный мир, могут пропустить важные результаты и механизмы, если они основаны только на одних теориях. Это может привести к неверным предсказаниям. Для того чтобы теории были более действенными, они должны опираться на эмпирические выводы. К сожалению, такие эмпирические исследования индустрии такси довольно редки.

Приложения

Приложение 1 Описание стран

АВСТРИЯ

Ключевые показатели.

	Австрия	Вена
Население	8 млн	1,6 млн
Автомшины такси ¹	9900	4036
Операторы такси	7900	2970
Зарегистрированные водители такси	12000	8000
Предприятия такси/крупные предприятия (более 20 автомашин)	7900/50	2970/25
Количество поездок такси в 2001 году	Нет данных	30000000
ДЦ	50	4
Такси, приписанные к ДЦ	50%	70%
Количество такси на душу населения (на 1000)	1,2	2,5
Пример стоимости проезда (евро)	15	13

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

В Австрии существует национальное законодательство в отношении допуска к профессии. В основном эти требования согласуются с законодательством ЕЭС о допуске к профессии (Директива ЕЭС 96/26). Однако размер стоимости за проезд определяется на месте. Нет ограничений количества такси.

Требования качества для допуска к профессии.

Допуск к профессии регулируется системой лицензий для операторов такси. Чтобы стать оператором такси, необходимо выполнить три основных требования:

- Нужно сдать письменный и устный тест. Этот тест должен гарантировать профессиональную компетенцию, и основное внимание в нем уделено закону, бухгалтеру и знаниям, как управлять компанией;
- Хорошая репутация и личная надежность должны быть доказаны путем проверки криминалистического учета;
- Финансовые требования должны быть удовлетворены предоставлением банковской гарантии или доказательством наличия резерва капитала в размере 7500 евро на автомашину.

Эти требования сформулированы в национальном законодательстве и применяются по всей Австрии. Оператор с лицензией необязательно должен быть лицензированным водителем такси.

Лицензии выпускают местные органы власти. Те же самые требования предъявляются и к операторам частных машин по найму (ЧМН) (Mietwagen). ЧМН – это, в основном, предоставление лимузинов, и они должны заказываться заранее.

Доступ к рынкам.

Доступ к рынкам количественно не регулируется. Тем не менее, операторы должны иметь разреше-

¹ Ситуация в Вене уникальна. В Вене только 4036 из 7110, зарегистрированных как автомшины такси, действительно используются как такси. Из-за разницы между количеством зарегистрированных и количеством действительно используемых в качестве такси для сравнения мы решили использовать цифры действительно используемых автомашин.

ние на работу (лицензию оператора). В этом разрешении указано количество автомашин, которые оператору разрешено использовать. Если он захочет увеличить количества автомашин, то он должен получить изменения в разрешении.

Лицензии выпускаются для определенного лицензированного района. Водителям такси разрешено сажать пассажиров только в пределах этого района. Однако им разрешено отвозить пассажиров туда, куда они захотят. Возвращение из другого лицензированного района – без денежного результата. Таким образом, водителям разрешено обсуждать с пассажирами стоимость такой поездки.

Операторы ЧМН должны выполнять те же требования и получать разрешение.

Требования к водителям такси.

Допуск к профессии такси регулируется системой лицензий водителей такси, выдаваемых местными органами власти. Требования к водителям такси сформулированы в национальном законодательстве, но региональные органы власти могут ввести более строгие правила.

Основными требованиями являются сдача письменного экзамена, медицинская справка и доказательство отсутствия криминалистического учета за последние 5 лет. Основные составляющие экзамена это: знание соответствующих законов, знание автомобиля и безопасности движения, сохранение жизни и знание местного района.

Водители ЧМН не должны выполнять эти требования.

Регулирование стоимости проезда.

Органы государственной власти принимают решение в рамках законодательства. Органы местной власти принимают решение по действительной структуре стоимости проезда и плате за проезд. Фиксированная плата за проезд устанавливается для всех такси. Структура стоимости проезда очень подробная. Фиксированная стоимость проезда не применяется к ЧМН.

Местная стоимость проезда применяется только в лицензированном районе. Поездки в другие районы являются предметом обсуждения в отношении стоимости проезда. При обсуждении должен приниматься во внимание тот факт, что поездка обратно будет безрезультатной.

Требования качества и сервиса.

Органы местной власти принимают решение в рамках законодательства. Знаки и счетчик являются обязательными. Требуется ежегодная проверка автомобилей. Местные органы власти могут предъявить дополнительные требования.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

Существует большое количество небольших предприятий (водители-собственники). В целом в Австрии работает 7900 операторов, эксплуатирующие 9900 такси. В среднем здесь 1,25 машин такси на предприятие (в Вене – 1,35).

Наемные работники.

В среднем 70% водителей такси работают по найму, а остальные являются водителями-собственниками.

Контракты с государственным сектором.

Такие контракты заключаются в школьном и медицинском транспорте.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

Индустрия ЧМН регулируется почти так же, как и индустрия такси, когда дело касается требований в отношении операторов. Они должны иметь лицензию для работы. Однако стоимость проезда не регулируется, и счетчики не разрешены.

Однако к водителям ЧМН не предъявляются такие же требования, как к водителям такси. Они только обязаны иметь действующие водительские права. Не требуется сдать никакой экзамен, иметь медицинскую справку или доказать хорошее поведение.

ЧМН разрешено выполнять только заранее обговоренные поездки.

Существует значительная конкуренция между такси и ЧМН. Это лучше всего можно показать, сравнивая количество зарегистрированных такси и ЧМН. Цифры показывают, что в Австрии приходится

примерно 2 автомашины такси на 1 ЧМН. В Вене – 4 такси на 1 ЧМН, однако, значительная часть такси не используется.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

Примерно 50% такси присоединены к ДЦ, выполняя 25% поездок. В Вене цифры такие – 70% присоединенных к ДЦ такси совершают 50% всех поездок.

Конкуренция.

Имеется несколько ДЦ, предоставляющих услуги такси. Таким образом, в городах существует значительная конкуренция. В сельской местности конкуренция меньше, и большее значение имеет лояльность потребителей.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

Не сообщалось ни о каких недавних изменениях.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

Ни о каких планах не сообщалось.

БЕЛЬГИЯ

Ключевые показатели.

	Бельгия	Брюссель
Население	10,2 млн	1 млн
Зарегистрированные автомашины такси	4000	1250
Операторы такси	4000	1250
Зарегистрированные водители такси	5000	2000
Предприятия такси	2078	912
Количество поездок такси в 2001 году	30000000	Нет данных
ДЦ	15	Между 5-10
Такси, приписанные к ДЦ	50%	80%
Количество такси на душу населения (на 1000)	0,39	131
Пример стоимости проезда (евро)	17,7	17,2

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

В последние 25-30 лет Бельгия превратилась в федерацию, состоящую из самоуправляемых областей, – Фландрии, Валлонии и Брюсселя². Каждый регион может устанавливать собственные законы для определенных случаев, включая такси. Вплоть до настоящего времени только правительство Брюсселя приняло и ввело свои собственные правила для такси (в 1995 г.). Фландрия и Валлония еще не урегулировали этот вопрос. Пока они не приняли и не ввели новое регулирование, в силе остается старый государственный закон от 1974 года. Однако Фландрия сейчас работает над новым постановлением.

В регионах Фландрии и Валлонии городам и муниципалитетам разрешено вводить особые правила на своей территории в дополнение к государственному законодательству. В регионе Брюсселе повсеместно применяется региональное законодательство.

В дополнение к региональному законодательству применяется федеральное законодательство по таким вопросам, как цены, НДС, занятость и доступ к профессии в общем.

В этом кратком обзоре мы сосредоточим наше внимание на регионе Брюсселе. Однако мы также дадим комментарии по другим регионам, где это возможно. Из-за автономии регионов в отношении регулирования такси, факты и комментарии по Брюсселю могут не представлять остальную часть страны.

Требования качества для допуска к профессии.

Национальные требования для операторов такси сформулированы в законодательстве, принятом в 1974 году. Региональные и местные органы власти могут вводить более строгие правила через региональное законодательство.

Операторы не обязаны сдавать письменный экзамен. Однако в Брюсселе требуется сертификат, подтверждающий элементарные знания ведения бизнеса (вскоре это будет принято и во Фландрии). Сертификат также может быть выдан, если будет доказан трехлетний опыт вообще в бизнесе (а не только в качестве водителя такси).

Срок действия лицензии оператора 7 лет в Брюсселе и 10 лет в других регионах страны (ожидается, что вскоре во Фландрии он будет сокращен до 5 лет). С 1 января 2003 года лицензия должна ежегодно продлеваться. Никакие финансовые требования, кроме уплаты НДС и взносов в социальное страхование, не предъявляются.

Лицензии операторов именные. Их нельзя арендовать или передать другим лицам, кроме членов семьи и, в некоторых случаях, сотрудникам компании³.

² Регион Брюссель охватывает город Брюссель и 18 городов в предместьях.

³ Лицензия оператора может быть передана сотруднику компании, только если он проработал с лицензией не менее трех лет. Более того, настоящая лицензия должна прекратить его собственную деятельность.

Доступ к рынкам.

Национальное законодательство вводит систему, в которой количество такси должно устанавливаться в соответствии с «общественной необходимостью». Органы власти, которые будут принимать решение об общественной необходимости и соответствующем количестве такси, уполномочиваются регионами. Во Фландрии и Валлонии муниципалитетам разрешено принимать собственные решения, в то время как в Брюсселе решение о количестве такси принимают региональные органы власти.

Национальное законодательство также вводит региональные ограничения по лицензиям и определяет такие регионы. В регионе Брюсселе были разработаны некоторые критерии качества.

В регионах Брюсселе и Валлонии количество такси устанавливается количественно. Количество может быть увеличено или уменьшено после оценки общественной необходимости, но никакие формальные правила не применяются. Во Фландрии, после вступления в силу нового декрета, количество такси будет установлено относительно количества жителей. Обычно количественное условие в сельской местности не применяется.

Требования к водителям такси.

Допуск к профессии такси регулируется системой лицензий водителей такси, которые выдаются местными органами власти. Требования к водителям такси сформулированы в национальном законодательстве, но региональные органы власти могут вводить более строгие правила.

В настоящее время для того, чтобы получить лицензию, водитель должен предоставить медицинскую справку и свидетельство о хорошем поведении. Более того, в некоторых городах или муниципалитетах введены экзамены на вождение, иногда вместе с другими тестами (например, психологическими, а также язык, знание местного района и истории, умение читать карты). Всем, кто выполнит все требования, выдается лицензия водителя такси.

Таким образом, требования к водителям такси предъявляются в сочетании с различными местными требованиями. В некоторых местах требуется собеседование в местном отделении полиции для того, чтобы проверить знание кандидатом местного языка, например в г. Завентем. В Антверпене необходимо сдать устный экзамен на знание улиц. Этот экзамен организует сам город. В регионе Брюсселе требования к водителям также включают в себя знание законодательства по такси, умение читать карту, знание местного района и психологический тест.

Регулирование стоимости проезда.

Органы государственной власти принимают решение о государственном максимальном режиме в отношении стоимости проезда. В пределах этого максимального режима региональные органы власти уполномочивают органы власти принимать решения о применении действительной стоимости проезда. Во Фландрии и Валлонии этот орган власти далее уполномочивается муниципалитетами, в то время как в регионе Брюсселе во всех муниципалитетах действует одинаковая стоимость за проезд.

На практике максимальная стоимость проезда действует как фиксированная стоимость проезда, не подразумевающая ценовой конкуренции.

Правила качества и сервиса.

Правила качества и сервиса налагаются национальными, региональными и местными органами власти. Национальное регулирование налагается на операторов, и касается такого обязательного оборудования, как знаки и счетчики. Максимальное количество мест в такси – 9 (включая водителя). Более того, национальное законодательство также применяется в отношении рабочего времени нанятых водителей и вводит технический осмотр автомобилей каждые 6 месяцев. Осмотр в основном проводится на предмет безопасности автомобиля.

Региональные и местные органы власти могут вводить дополнительные правила как к операторам, так и к водителям. Это в основном касается требований к автомобилям, таким как кассовый аппарат и устройства для считывания кредитных карт, а также требования в отношении униформы и внешнего вида. Диспетчерские центры могут вводить более строгие требования качества к автомобилям и внешнему виду водителей.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

Существует большое количество небольших предприятий, при этом 2078 операторов-

предприятий эксплуатируют 4000 автомашин. В среднем на каждое предприятие приходится 2 автомашины.

В столичном регионе Брюсселя действует 900 операторов и 4500 водителей на 1300 автомашин.

Наемные работники.

В среднем 60% водителей такси работают по найму (в Брюсселе 20%), остальные являются водителями-собственниками.

Различия в организации между регионами.

Организация различается в регионах вследствие различного законодательства.

Контракты с государственным сектором.

В среднем 10% услуг такси выполняются по контрактам с государственным сектором. Однако в провинции Лимбург эта цифра составляет 40%.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

Национальное законодательство не определяет никаких требований для ЧМН. По существу услуги ЧМН – это контракт более чем на три часа. В 1995 году в регионе Брюсселе были введены очень подробные спецификации для ЧМН. ЧМН предоставляют в основном услуги класса люкс.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

Примерно 50% такси присоединены к ДЦ, выполняя 60% поездок. В Брюсселе обе эти цифры – 80%.

Конкуренция. Несколько конкурирующих ДЦ предлагают услуги такси. Единственным условием для того, чтобы основать ДЦ, является наличие лицензии Бельгийского института почтовой службы и связи (ВІРТ).

Технология. Мобильные телефоны широко используются для связи между ДЦ и водителями. Около 50% ДЦ используют только радиопередатчики.

Организация. ДЦ являются либо специфической компанией (40%), либо компанией такси (40%). Кооперативов среди операторов меньше (20%).

Недавние изменения в регулировании и результаты.

Регион Брюссель ввел особое законодательство в 1995 году. Оно было пересмотрено в 2002 году.

Бельгийская ассоциация предоставила нам информацию о некоторых новых правилах. Они недавно вступили в силу в Брюсселе. Основные изменения следующие:

- Лицензии теперь надо возобновлять каждые 7 лет, в отличие от прежних 5. Также требуется ежегодное продление. Для этого необходимо наличие страховки на автомобиль.
- Лицензия может быть передана другому лицу, когда оператор прекращает свою деятельность. Однако регион по-прежнему является владельцем лицензии (строгие требования для передачи).
- Теперь лицензии будут выпускаться в соответствии с критериями ожидаемого качества сервиса, которые оператор может предоставить. Действительные критерии еще не определены.

Эти изменения являются частью попытки улучшить качество сервиса и имидж профессии такси.

Новые лицензии на автомобили, предоставляющие услуги инвалидам и лицам пожилого возраста.

В Брюсселе возможность увеличения количества лицензий была введена для автомобилей, предоставляющих услуги инвалидам и лицам пожилого возраста, а также для экологических автомобилей. Существует постановление, в котором определено, каким критериям должны соответствовать такие автомобили. За лицензией может обратиться любой, кто соответствует эти критериям. Новые лицензии выдаются по принципу «первый пришел – первый получил».

Строгие требования, предъявляемые к оборудованию на таких автомобилях⁴, требуют первоначаль-

⁴ В числе другого оборудования необходимо наличие подъемника.

чальных вложений. В результате, правительство Брюсселя предоставляет субсидии для инвестирования, чтобы обеспечить достаточный интерес к новым лицензиям.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

В регионе Фландрии недавно было принято новое законодательство по перевозке людей. Правила в отношении индустрии такси еще не введены. Однако ожидается, что они узаконят увеличение плотности такси с одного на 3300 человек до одного такси на 1000 человек, с 20% колебанием. Результатом будет радикальное увеличение количества такси.

Новое фламандское регулирование, как ожидается, также приведет к увеличению количества стоянок такси. Большинство новых стоянок будут объединены с другими остановками общественного транспорта.

ФИНЛЯНДИЯ

Ключевые показатели.

	Финляндия	Хельсинки
Население	5,2 млн	0,6 млн
Зарегистрированные автомашины такси	9300	1400
Лицензии операторов такси	9300	1400
Зарегистрированные водители такси	20000	6000
Предприятия такси/большие предприятия	350/2	100/2
Количество поездок такси в 2001 году	40000000	10000000
ДЦ	40	1
Такси, приписанные к ДЦ	80%	100%
Количество такси на душу населения (на 1000)	1,8	2,4
Пример стоимости проезда (евро)	17	17

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Обычно предложения об изменениях в законодательстве общего характера вносит министерство транспорта и связи. Любые изменения должен одобрить Парламент.

В Финляндии индустрия такси в основном регулируется национальным законодательством. Органы местной и региональной власти вводят государственный закон в силу. Таким образом, вся индустрия такси в Финляндии подчиняется одному и тому же законодательству. Однако уровень применения в некоторой степени различается. В частности, это относится к принятию местных решений в отношении новых лицензий.

Требования качества для допуска к профессии.

Чтобы получить право на лицензию оператора такси, заявители должны иметь лицензию водителя такси, окончить трехнедельные курсы и сдать экзамен на профессиональную компетентность, иметь хорошую репутацию и соответствовать некоторым критериям платежеспособности. Требования платежеспособности связаны с предоставлением доказательства стабильного дохода, а не с какими-то формальными гарантиями.

Доступ к рынкам.

Доступ к рынку регулируется системой лицензий операторов. Региональные органы власти (администрация округа) определяет количество лицензий в округе. Количество устанавливается после оценки спроса. Лицензия выдается на одно транспортное средство. Нет ограничений количества лицензий на оператора, однако на практике новые лицензии выдаются скорее водителям, чем существующим операторам.

Региональные власти выдают лицензии в соответствии со стажем работы квалифицированных заявителей. Местные полицейские власти должны заверить лицензию. Лицензия действительна в течение 5 лет и не может быть передана или сдана в аренду. Лицензия может быть выдана как частным, так и юридическим лицам (компаниям). Лицензия дает возможность нанимать водителей.

Некоторые лицензии могут вводить ограничения на автомобили, особенно предназначенные для инвалидов.

Требования к водителям такси.

Для того, чтобы водить такси, необходимо иметь лицензию водителя такси. Лицензия выдается местными полицейскими властями, и для ее получения необходимо сдать экзамен. В некоторых местах необходимо также пройти курсы. Также необходимы проверка криминалистического учета и наличие медицинской справки. Максимальный возраст – 70 лет. В случае серьезных нарушений лицензия водителя такси может быть аннулирована.

Регулирование стоимости проезда.

Министерству транспорта и связи разрешено, но не обязательно, устанавливать максимальную сто-

имость проезда. До тех пор, пока не будет сделано новое уведомление, установлена максимальная стоимость проезда. На практике такая стоимость проезда действует как фиксированная стоимость. Это относится к обычной работе на улице. При работе по контракту, особенно в качестве школьного транспорта и т.д., используется тендер.

Правила качества и сервиса.

Минимальные критерии устанавливаются национальным законодательством: необходимо проведение ежегодного технического осмотра автомашин. В Финляндии в такси можно перевозить максимум 8 пассажиров. Счетчики и знаки являются обязательными. Финская транспортная инспекция имеет право принять решение о составляющих инспекции и провести ее. Инспектируются техническое состояние и безопасность, а также обязательное оборудование.

Что касается ДЦ, то минимальные критерии сформулированы в законодательстве. ДЦ должны быть открыты для заказов 24 часа в сутки, принимать заказы заранее и иметь специального ответственного человека. Новый ДЦ должен сообщить администрации округа о своем существовании. Администрация округа контролирует ДЦ и может его закрыть, если он не соответствует минимальным критериям. В большинстве районов местными ассоциациями такси составлены водительские списки для полицейского контроля, чтобы обеспечить соответствие 24-часовым требованиям, которые применяются для гарантирования доступности такси в любое время дня и ночи.

Современная организация индустрии такси.

Обладатели лицензии.

Лицензии обычно имеют водители-собственники, работающие частным образом (не как предприятие). В Финляндии всего 350 предприятий, в то время как водителей-собственников – 8600.

Размер операторов.

Водители-собственники обычно управляют только одной автомашиной. Предприятия в среднем имеют по две. Только 2 предприятия имеют более 20 автомашин, оба эти предприятия работают в Хельсинки.

Наемные работники.

В Хельсинки почти все такси эксплуатируются водителями-собственниками и работающими по найму (теми, кто нанимается водителем-собственником). По стране использование наемных водителей меньше.

В среднем 58% (в реальных цифрах) финских водителей работают по найму. В Хельсинки большинство водителей – наемные (80%).

Контракты с государственным сектором.

В среднем 30% поездок такси в Финляндии совершаются по государственным контрактам.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

ДЦ обычно организованы как кооперативы нескольких операторов такси (97,5%).

Присоединение к ДЦ.

В Хельсинки все такси присоединены к ДЦ. В среднем по Финляндии 60% такси присоединены к ДЦ. Такие такси выполняют 80% поездок.

Конкуренция.

Конкуренции между ДЦ не существует. Обычно в лицензированном районе имеется только один ДЦ.

Технология.

50% ДЦ имеют компьютеризированную систему заказов, и 1/3 из них имеет также и автоматическую систему заказа. Использование систем GPS растет, особенно в больших городах.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

Транспортный закон Финляндии был пересмотрен в 1994 году. До этого времени страна была разделена на различные регионы, в которых можно было сажать пассажиров. Водителям было запрещено брать пассажиров вне своей зоны «посадки», за исключением поездки обратно в свой регион. После

пересмотра закона, вся страна стала одним единым регионом посадки пассажиров. Все такси могут брать пассажиров, где хотят. Однако регионы все еще существуют и отвечают за выдачу лицензий.

Это изменение не дало реальных результатов в основном из-за того, что большинство поездок заказывается через ДЦ, и такси по-прежнему по закону должны вернуться в свой регион как можно скорее.

Пересмотр Транспортного закона также отменил необходимость присоединения к ДЦ и разрешил создавать более одного ДЦ в районе. Сообщается, что результаты этих изменений тоже незначительны. В каждом лицензированном районе по-прежнему обычно всего один ДЦ.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

Никакие значительные изменения не планируются.

ФРАНЦИЯ

Ключевые показатели.

	Франция	Париж
Население	60 млн	6 млн ⁵
Зарегистрированные автомашины такси	44000	14900
Операторы такси	30000	9100
Зарегистрированные водители такси	Нет данных	17000
Предприятия такси	30000	9100
Количество поездок такси в 2001 году	Нет данных	Нет данных
ДЦ	Нет данных	Нет данных
Такси, приписанные к ДЦ	Нет данных	Нет данных
Количество такси на душу населения (на 1000)	0,73	2,5
Пример стоимости проезда (евро)	Нет данных	8,4 ⁶

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Французская индустрия такси строго регулируется как в отношении качества, так и в отношении количества водителей. Однако операторы или обладатели лицензий вообще не регулируются, только с точки зрения количества. Существуют общие государственные рамки закона. Они применяются на региональном уровне. Соответственно, местные органы власти отвечают за принятие решений относительно количества лицензий и выдачи новых, установления категорий такси и зон посадки пассажиров. Более того, введение увеличения стоимости проезда обсуждается на местном уровне.

Из-за местной автономии в отношении ряда аспектов невозможно вывести какие-либо средние ключевые показатели для французской индустрии такси в целом. Мы сосредоточили наше внимание на ситуации в Париже. Подчеркиваем, что это не должно рассматриваться как представление Франции в целом.

Требования качества для допуска к профессии.

Операторам такси не предъявляется никаких требований. Они должны придерживаться законодательства для других предприятий. Однако существует система лицензий для операторов. Обладатели лицензий могут сдать ее напрокат, нанять работников, сами водить машину или использовать комбинацию всего выше указанного. Операторы не обязаны быть водителями.

Доступ к рынкам.

Как отмечалось, существует система лицензий для операторов. Каждая лицензия относится к одному автомобилю. Органы местной власти под руководством мэра могут выдать новые лицензии после консультаций с комиссией, однако мэр не обязан следовать рекомендациям комиссии. Существует различная практика выдачи лицензий. В Париже в последние годы не было выдано ни одной лицензии⁷.

⁵ В Париже примерно 2,3 млн жителей. В отношении регулирования такси район Парижа включает в себя еще три пригородных района. Однако, в некоторых муниципалитетах (43 из 133) этих департаментов существуют местные службы такси. В этих муниципалитетах парижским такси не разрешено сажать пассажиров на улице или по заказу. Реальное население, которое обслуживают парижские такси, составляет примерно 6 млн и включает в себя 3 пригородных департамента: Hauts de Seine, Seine-Seine-Denis и Val-de-Marne.

⁶ Стоимость проезда в Париже основана на времени, расстоянии и стоимости при посадке, которая составляет 2 евро. Более того, существует система зон с различными тарифами между самим Парижем и пригородом. Расчет стоимости проезда здесь основан на стоимости при посадке и 1/4 почасовой стоимости из расчета 25,5 евро в час. Стоимость за проезд изменяется в соответствии с покилометровым тарифом из расчета 0,61 евро за километр при движении автомобиля со скоростью 40,5 км/час. Ночью стоимость проезда за километр равняется 1,03 евро и начинается с 20,4 км/час. В пригороде более высокая стоимость проезда. Кроме того, может быть добавлен ряд дополнительных тарифов (за посадку на железнодорожном вокзале, 4 и более пассажиров, животные, багаж и т.д.). К тому же, при заказе такси по телефону потребитель должен оплатить всю поездку с того момента, как водитель получил заказ, до момента высадки.

⁷ Согласно EIM (2002), за последние 33 года было выдано только 600 новых лицензий.

Оператор может иметь несколько лицензий и организовать работу в виде предприятия, кооператива или заняться самостоятельной предпринимательской деятельностью. Новые лицензии скорее выдаются отдельным водителям, чем предприятиям.

Лицензии могут передаваться другим лицам, и они приписаны к определенной географической зоне. Если нынешний владелец купил лицензию сам, то он может продать ее через 5 лет непрерывного использования. Если она была получена бесплатно, то он может продать ее через 15 лет. В настоящее время стоимость лицензий составляет 380000 евро в Ницце и менее 7000 евро в сельской местности. В Париже лицензии сейчас продаются примерно за 10000 евро.

Требования к водителям такси.

Допуск к профессии такси регулируется системой лицензий водителей такси. Лицензии водителей такси выдают местные органы власти (в Париже – полицейские власти).

Требования к водителям такси сформулированы в национальном законодательстве. Это проверка криминалистического учета, экзамен после прохождения обязательного курса и медицинская справка. На экзамене проверяются профессиональные водительские знания, включая менеджмент, законы, чтение карт и знание местного района.

Далее, заявитель должен иметь обыкновенные водительские права в течение не менее 2-х лет. Водительская лицензия должна продлеваться ежегодно. Для того, чтобы лицензия была продлена, водитель должен проработать 10 из последних 12 месяцев (не существует минимального количества рабочих часов),

Регулирование стоимости проезда.

Национальные органы власти приняли решение, что должна быть введена максимальная стоимость проезда. Также национальные органы власти принимают решение о среднем увеличении стоимости проезда. Однако местные органы власти имеют право принимать решение о действительном размере максимальной стоимости проезда и увеличении стоимости проезда в лицензированном районе. Тарифы стоимости проезда обычно устанавливаются после обсуждения с ассоциацией такси.

Правила качества и сервиса.

По закону водители обязаны сажать пассажиров в пределах лицензированного района. Наемным водителям не разрешено работать более 10 часов в день. Водители-собственники могут работать 11 часов в день. К временным работникам (нанятым на 1 месяц) относятся как к наемным водителям. Также требуются медицинская справка, приличный внешний вид и чистая одежда. Органы местной власти могут сами определять действительные требования.

Автомшины такси также лицензируются. Основным требованием является наличие счетчика и тахографа (машины, считающей часы и километры) для определения рабочего времени водителя. Максимальный возраст автомашин такси – 7 лет, а максимальное количество мест – 9, включая водителя. Ежегодный технический осмотр обязателен. Кроме того, необходимо наличие зажигающегося знака такси, а также идентификация муниципалитета и регистрационный номер. Для стоимости проезда более 15,25 евро обязательно должен выдаваться чек, на меньшие суммы чек выдается по требованию.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

Имеется несколько очень больших предприятий. Тем не менее, количество водителей-собственников также велико, что в среднем делает размер операторов довольно небольшим.

Водители.

В Париже примерно половина водителей является водителями-собственниками. Менее 10% работают по найму, оставшиеся берут автомобили в аренду или являются водителями автомашин, работающих в две смены. Таким образом, большинство водителей работает не по найму.

Контракты с государственным сектором.

Около 21% поездок такси выполняется по контрактам. Государственные контракты составляют основную часть контрактов. Такси обычно рассматривают как общественный транспорт.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

Также действует индустрия частных машин по найму (vehicules de location). По сравнению с индустрией такси, она регулируется не так строго. Представители индустрии такси утверждают, что ЧМН выполняют обычные услуги такси, и что конкуренция проводится в различных условиях.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

Присоединение к ДЦ очень низкое. В Париже около 40% такси приписаны к ДЦ. Количество поездок, совершаемых по заказу, небольшое и составляет 21%. Большая часть поездок (50%) приходится на такси, в которые пассажиры сели на остановке или остановили на улице. Примерно 50% такси присоединены к ДЦ и выполняют 60% поездок.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

В 1995 году для водителей был введен государственный диплом профессиональной компетентности. Раньше только в 40% департаментов водители такси сдавали экзамен. Более того, содержание экзамена различалось. После изменений 1995 года содержание экзамена было гармонизировано, и экзамен стал обязательным. Диплом гарантирует знания водителей такси.

В 1995 году были отменены условия двойной передачи лицензий. Это изменение дало возможность продавать лицензии.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

Никаких изменений не планируется.

ГЕРМАНИЯ

Ключевые показатели.

	Германия	Берлин
Население	82,5 млн	3,4 млн
Зарегистрированные автомашины такси ⁸	56932	6909
Операторы такси	31333	3768
Зарегистрированные водители такси	200000	36000
Предприятия такси/большие предприятия	31333/120	3768/25
Количество поездок такси в 2001 году	327000000	330000000
ДЦ	500	4
Такси, приписанные к ДЦ	80%	79%
Количество такси на душу населения (на 1000) ⁹	0,7	2
Пример стоимости проезда (евро) ¹⁰	14,8	16,7

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Требования качества для допуска к профессии.

Органы государственной власти принимают решение в рамках законодательства, а местные органы власти выдают операторам лицензии. Была принята Директива Совета ЕЭС 96/26. Ее смысл в том, что вводятся ряд требований качества для допуска к профессии.

Во-первых, должны быть доказаны хорошая репутация и личная надежность. Это включает в себя проверку криминалистического учета, который сосредотачивает внимание на нарушениях социальных законов, правовых норм по охране окружающей среды, налогового законодательства и других. Должны быть выполнены определенные финансовые требования. Необходимо доказать наличие акционерного капитала или резервного фонда в размере 2250 евро на первую машину и по 1250 евро на каждую последующую. Необходимо сдать экзамен на профессиональную компетенцию. Это письменный экзамен, и он включает в себя закон, бухучет, экономику и административные знания. Этот экзамен является национальным стандартом.

Лицензия оператора такси влечет за собой три основных обязанности. Первое: обязанность функционировать. Это для того, чтобы гарантировать, что такси работают, когда это необходимо. Обычно обязанность функционировать не имеет реального практического применения, так как такси сами приспособляются к спросу. Второе: обязанность по перевозке существует в пределах лицензированного района, где запрещено отказываться от поездки. Третье: операторы должны соблюдать узаконенную стоимость проезда, установленную для лицензированного района.

Операторы такси рассматриваются как операторы общественного транспорта в пределах лицензированного района. Это приводит к уменьшению НДС, равно как и для других операторов общественного транспорта.

Доступ к рынкам.

Органы государственной власти приняли решение по системе лицензирования. Исполнение законов и мониторинг индустрии децентрализованы и переданы органам местной власти. В результате, осуществление немецкого законодательства изменяется от региона к региону. В целом, законодательство о доступе к рынкам лежит где-то между полностью регулируемыми случаями и дерегулированием.

⁸ Источник (BZP 2002).

⁹ Это количество не включает Mietwagen (ЧМН), однако включены автомашины со смешанными лицензиями на ЧМН и Mietwagen. Для Mietwagen количество по Германии и в Берлине составляет 1 и 2,3 автомобиля на душу населения соответственно.

¹⁰ Пример средней стоимости проезда берется за 15-минутную поездку на 10 км в обычном автомобиле с 5 пассажирскими местами в пределах города в 1 час дня в рабочий день.

Нет предела количеству операторов. Однако реальная практика отличается в разных районах. В некоторых районах существует форма «периода наблюдения», в течение которого оценивается необходимость в новых лицензиях. Время от времени могут выпускаться новые лицензии. В итоге, в некоторых районах на протяжении нескольких лет новые лицензии могут совсем не выпускаться, в то время как в других городах или районах все квалифицированные заявители получают новые лицензии.

В целом, заявители на новые лицензии ставятся в лист ожидания, пока органы местной власти рассматривают необходимость в дополнительных такси. В Берлине не существует никаких листов ожидания, так как заявители получают лицензии после прохождения административных процедур.

Лицензии ограничены лицензированными районами. Посадка пассажиров вне региона разрешается только в том случае, если было получено такое указание. Лицензии именные и не могут быть сданы в наем, однако в некоторой степени они являются передаваемыми. Предприятие такси может быть куплено вместе с лицензиями, как частью имущества. Однако лицензии не могут быть разделены на небольшие части. Более того, оператору не разрешено продавать одну или более лицензий – он должен продать их все вместе. Покупатель лицензий должен соответствовать требованиям качества для допуска к профессии оператора такси.

Срок действия лицензий – два года для новых операторов, после чего они постоянно продлеваются на четыре года при условии, что все требования выполняются.

Требования к водителям такси.

Для водителей такси допуск к профессии регулируется через лицензию водителя такси, которая выдается местными органами власти. Необходимо сдать письменный экзамен, чтобы доказать знания района и города. Также необходимы проверка криминалистического учета и медицинская справка. Срок действия лицензии – 5 лет, и она должна продлеваться. Минимальный возраст – 21 год, также требуются два года водительского стажа.

Регулирование стоимости проезда.

Органы государственной власти принимают решения в рамках законодательства, в котором говорится, что стоимость проезда должна быть фиксированной. Региональные органы власти принимают решение о структуре действительной стоимости проезда и тарифах для каждого лицензированного района. Стоимость проезда является фиксированной и подробно описана. Она применяется ко всем такси в лицензированном районе. Вне «домашнего района» никакое регулирование не применяется.

Правила качества и сервиса.

Органы государственной власти принимают решение по законодательству, которое применяется по всей стране. Действительный контроль над выполнением требований осуществляется TUV/Dekra, которое является полугосударственным предприятием. Автомшины такси должны проходить осмотр раз в год. Проверяется техническая часть, а также требования, о которых речь пойдет ниже.

Основными требованиями качества и сервиса являются: цвет (все автомшины такси должны быть черного цвета), наличие знака такси на крыше, максимальное количество мест – 9, возможность помещать минимум 50 кг багажа при полной загрузке. Также необходимы сигнал тревоги (гудок, свет) и счетчик.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

Большое количество малых предприятий. В среднем, каждый оператор имеет 1,83 автомашин такси. Менее 1% операторов имеет парк более 20 автомашин. 75% операторов имеют только одну автомашину.

Наемные работники.

Широко используются наемные водители. Как в Берлине, так и в целом по Германии более 85% водителей работают по найму.

Контракты с государственным сектором.

В среднем, менее 10% услуг такси связаны контрактами с государственным сектором. Однако, в сельских районах до 89% услуг такси могут быть связаны с медицинским транспортом. Контракты с государственным сектором основаны на государственных тендерах и/или прямых переговорах с ДЦ или местными районными ассоциациями такси.

Технология.

20% такси имеют электронные устройства для чтения пластиковых карт. 50% такси имеют бортовой компьютер с системой передачи посланий (СПП), а 5% имеют систему сбора данных для отчета.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

ЧМН в Германии называются Mietwagen. По существу к ЧМН применяются такие же правила, как и в других странах. Им не разрешено сажать пассажиров на улице или предлагать услуги на стоянках такси. Более того, после поездки они должны возвращаться на базу. Однако это трудно контролировать. Стоимость проезда на Mietwagen не регулируется и не тарифицируется по расстоянию.

Не существует количественных ограничений для Mietwagen для допуска на рынок. Однако операторы должны выполнять те же требования качества для допуска к профессии, что и операторы такси. Они не рассматриваются как операторы общественного транспорта и не попадают в сокращенный НДС, действующий для операторов общественного транспорта.

В марте 2000 года в Германии было 22842 Mietwagen по сравнению с 53030 такси. В Берлине показатели были 764 и 6909 соответственно. Количество Mietwagen увеличилось на 2% с 1996 по 2000 год, в то время как количество такси увеличилось только на 0,93%. Отношение Mietwagen к такси очень велико в районах, где выдается небольшое количество лицензий.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Организация.

ДЦ могут быть собственностью как специфических компаний, так и кооперативов, а также отдельного оператора ДЦ. Отношения между ДЦ и оператором регулируются контрактом.

Присоединение к ДЦ.

Высокий уровень присоединения к ДЦ. Как в Берлине, так и по Германии в целом примерно 89% такси присоединены к ДЦ, выполняя 85% поездок.

Конкуренция.

Несколько конкурирующих ДЦ предлагают услуги такси.

Технология.

80% имеют компьютеризованную систему заказа. 40% ДЦ используют радио только для связи с такси.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

Ни о каких изменениях не сообщается.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

Не сообщается ни о каких планируемых изменениях.

ВЕНГРИЯ

Ключевые показатели.

	Венгрия	Будапешт
Население	10,2 млн	1,8 млн
Зарегистрированные автомашины такси	11532	5000
Лицензии такси	10619	Нет данных
Операторы такси	Нет данных	Примерно 5200
Зарегистрированные водители такси	Нет данных	Нет данных
Предприятия такси/большие предприятия	Нет данных	Нет данных
Количество поездок такси в 2001 году	Нет данных	Нет данных
ДЦ	Нет данных	Нет данных
Такси, приписанные к ДЦ	Нет данных	79%
Количество такси на душу населения (на 1000)	Нет данных	Нет данных
Пример стоимости проезда (евро)	5,94	7,80

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Требования качества для допуска к профессии.

Допуск к профессии такси регулируется законом и постановлением министерства, требующими наличие лицензии оператора. Общая транспортная инспекция управляет процедурой лицензирования. Была принята Директива ЕЭС 96/26. Она подразумевает, что должны быть доказаны личная надежность, профессиональная пригодность и соответствующее финансовое положение.

Личная надежность включает в себя проверку криминалистического учета и отсутствие совершенных ранее нарушений закона в отношении услуг такси. Профессиональная пригодность гарантируется экзаменом. Соответствующее финансовое положение доказывается необходимой финансовой безопасностью (банковская гарантия и т.п.) на сумму 25000 венгерских форинтов.

Лицензия оператора ограничена определенным лицензированным районом. Она также может быть аннулирована и не может передаваться другому лицу. Лицензия аннулируется, если в течение долгого времени без какой-либо причины работа такси не осуществлялась.

Доступ к рынкам.

Доступ к рынкам не регулируется количественно. Тем не менее, операторы должны зарегистрироваться в Общей транспортной инспекции, чтобы гарантировать соответствие требованиям качества для допуска к профессии.

Требования к водителям такси.

Требуется пройти подготовку в течение 3 недель и сдать экзамен. В экзамен входит тест на знание местного района, технические знания и оказание первой медицинской помощи. Также необходимы свидетельство о хорошем поведении и медицинская справка. Лицензии водителей такси выдаются Общей транспортной инспекцией.

Регулирование стоимости проезда.

Национальный закон в общих чертах описывает регулирование. Органы местной власти могут принимать решение о действительной структуре стоимости проезда и тарифах, но это не является обязательным. В Будапеште максимальная стоимость проезда регулируется.

Правила качества и сервиса.

Регулируются правительственным постановлением. Проводятся в жизнь Общей инспекцией и полицией. Знаки и счетчики являются обязательными.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

В Венгрии существует несколько больших операторов. Водители-собственники являются более типичными, но большинство из них присоединены к ДЦ (по контрактам).

Наемные работники.

Не типично. В Будапеште только одна компания нанимает водителей.

Различия в организации.

Нет большого различия в организации между регионами.

Контракты с государственным сектором.

Такие контракты не существуют. Иногда большие компании заключают контракты с ДЦ для того, чтобы обеспечить транспортом своих работников (частные контракты).

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

Нет информации.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

Примерно 79% такси присоединены к ДЦ в Будапеште, таким образом, уровень присоединения довольно высокий.

Конкуренция.

Несколько конкурирующих ДЦ предлагают услуги такси. В Будапеште 8 конкурирующих ДЦ.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

Последним изменением было образование в Будапеште в 1999 году компании по распределению общественного такси.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

Существуют планы ввести в Будапеште режим фиксированных тарифов.

ИРЛАНДИЯ

Ключевые показатели.

	Ирландия	Дублин (и окрестности)
Население	3,9 млн	1,1 млн
Зарегистрированные автомашины такси ¹¹	12000	8503 (июль 2002)
Лицензии операторов такси (май 2003)	15000	9832
Зарегистрированные водители такси	20000	15000
Предприятия такси/большие предприятия	35	15
Количество поездок такси в 2001 году	41800000	29600000
ДЦ	35	15
Такси, приписанные к ДЦ	70%	70%
Количество такси на душу населения (на 1000)	3,6	7,25
Пример стоимости проезда (евро)	12,50	11,19

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Органы государственной власти имеют право регулировать управление и работу такси, за исключением стоимости проезда. Ответственность за это была недавно передана из Департамента охраны окружающей среды и местных органов власти в Департамент транспорта.

Требования качества для допуска к профессии.

Оператор такси должен иметь лицензию. Такие лицензии выдают органы местной власти. Она действительна только в лицензированном районе. Единственным требованием, за исключением наличия лицензии водителя автомашины, предоставляющим общественные услуги, является наличие сертификата, выданного государственным Центром проверки автомобилей о пригодности автомашины к эксплуатации. Каждая лицензия выдается на определенную машину. Лицензии должны продлеваться ежегодно.

Теоретически любой человек, имеющий лицензию водителя транспорта, предоставляющего общественные услуги, может начать работать и нанять дополнительных водителей. Однако требования к автомашинам и работе настолько низкие, что люди, имеющие такую лицензию, обычно становятся водителями-собственниками, а не наемными работниками.

Доступ к рынкам.

Доступ к рынкам больше не регулируется. Вступление на рынок свободное.

Требования к водителям такси.

Необходимо наличие лицензии водителя транспортного средства, предоставляющего общественные услуги. С такой лицензией можно водить такси и/или получить лицензию, чтобы управлять автомашиной такси (см. выше). Надо сдать 1,5-часовой письменный тест. Согласно Национальному Союзу водителей такси, сдать такой тест довольно легко.

Требуется проверка прошлого, проводимая полицией. Против решения полиции можно выдвигать апелляцию. Решения апелляционного суда не такие строгие, как решения полиции.

Регулирование стоимости проезда.

Стоимость проезда регулируется максимальными и фиксированными тарифами. Органы местной власти должны поставить вопрос об изменении стоимости проезда на голосование. Органы местной власти также принимают решение о районах использования счетчика. Транспортный отдел вводит максимальную стоимость проезда. Однако для ЧМН и наемных машин цены не регулируются.

Правила качества и сервиса.

Органы государственной власти регулируют качество услуг такси посредством установления ми-

¹¹ Не включая ЧМН и наемные автомашины.

нимальных требований. Эти требования применяются Национальным центром проверки автомашин. Требования касаются безопасности, пригодности автомашины к эксплуатации, выброса и внешнего вида.

Необходим счетчик. С 1 сентября 2002 года счетчик должен давать автоматически распечатываемый счет за поездку.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

Основное количество операторов такси являются независимыми водителями-собственниками. Количество наемных водителей очень невелико.

Количество такси.

Очень большое количество такси на душу населения. Более того, дополнительное увеличение дают ЧМН.

Контракты с государственным сектором.

В среднем 5-10% поездок такси в Ирландии выполняются через контракты с государственным сектором.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

Индустрии ЧМН не разрешено сажать пассажиров на улице (искать пассажиров). Однако Национальный Союз водителей такси сообщает, что это является серьезной проблемой. После дерегулирования проблема все еще существует.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

ДЦ обычно организованы как специальные компании.

Присоединение к ДЦ.

Большинство такси присоединены к ДЦ, так как они обеспечивают безопасность.

Конкуренция.

Несколько конкурирующих ДЦ предлагают услуги такси. Они также конкурируют с ЧМН, которые менее регулируемы.

Технология.

Только 10% ДЦ имеют компьютерную связь между ДЦ и водителем. Более распространены мобильные телефоны. Заказы обычно принимаются вручную (90%). Система тревоги используется в 70% автомобилей такси.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

Допуск к рынку был дерегулирован в ноябре 2000 года. До отмены регулирования существовало фиксированное количество лицензий такси. За два десятилетия при регулировании количество лицензий не очень увеличилось. В Дублине с 1978 по 2000 год количество лицензий увеличилось всего на 900 штук¹². Ко времени введения дерегулирования было зарегистрировано 2720 такси. После дерегулирования лицензии выдавались со скоростью 340 штук в месяц. В декабре 2001 года было зарегистрировано 6861 такси, а к июлю 2002 года количество возросло до 8503 автомашин.

Увеличение количества автомобилей не привело к увеличению предложения. Наемных водителей практически перестали использовать. Также увеличилось количество водителей, работающих неполный день. Количество ЧМН уменьшилось¹³. Тем не менее, произошло огромное увеличение предложения. В результате, спрос также несколько вырос.

До введения дерегулирования ирландская индустрия такси характеризовалась вторичным рынком лицензий. Согласно органам власти по контролю за соблюдением правил конкуренции (Competition Authority)(2002), стоимость одной лицензии порой превышала 100000 евро. После дерегулирования

¹² Основное повышение произошло после 1997 года. Количество зарегистрированных такси в 1988 году было 1974 (Competition Authority 2002).

¹³ Для более подробной информации по этому вопросу см. Goodbody 2001 и обзор литературы.

этот рынок больше не существует. В результате, обладатели лицензий, имевшие их до дерегулирования, обнаружили, что их доход постепенно уменьшается.

Что касается дерегулирования, то ирландская ассоциация сообщила, что стандарты автомобилей и качество водителей были исключены. Также сообщалось об увеличении количества случаев завышения цен, сексуальных домогательств и увеличении количества пьяных водителей за рулем. Более того, сообщается, что 20% новых водителей такси состояли на криминалистическом учете.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

Все автомашины такси должны быть приспособлены для инвалидных колясок. Этот процесс начался в конце 2003 года. Однако он все еще в стадии обсуждения.

Имеются планы установить требования в отношении качества услуг такси (требования к водителям, автомашинам и правилам, чтобы гарантировать услуги такси в любое время)¹⁴.

Имеются планы реформировать структуру и процесс регулирования. Недавно правительство учредило Офис по государственному регулированию такси.

¹⁴ По данным Competition Authority 2002.

НИДЕРЛАНДЫ

Ключевые показатели.

	Нидерланды	Амстердам
Население	16 млн	1,2 млн
Зарегистрированные автомашины такси	23500	2375
Операторы такси	4800	2000
Зарегистрированные водители такси (действующие)	40000	Более 2000
Предприятия такси/большие предприятия	4800/275	2000/2
Количество поездок такси в 2001 году	69000000	8000000
ДЦ	Нет данных	5
Такси, приписанные к ДЦ	95%	75%
Количество такси на душу населения (на 1000)	0,71	1,79
Пример стоимости проезда (евро)	14,80	16,68

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Требования качества для допуска к профессии.

Решения принимают органы государственной власти в рамках законодательства для операторов. Требования к операторам такси предъявляются к лицу, ответственному за работу. Операторы такси не обязаны быть водителями.

Операторы такси.

Операторы такси должны соответствовать определенным требованиям, чтобы получить разрешение начать работу. Необходимо сдать письменный экзамен на профессиональные навыки, также проверяется криминалистический учет. 6 лет стажа работы в качестве водителя дают освобождение от сдачи письменного экзамена. Вплоть до 2002 года также существовали финансовые требования. Они были отменены в 2002 году. После выполнения этих требований можно начинать работу оператора. Лицензия оператора должна продлеваться каждые 5 лет.

Лицензии оператора были ограничены по районам до 2000 года, когда Нидерланды стали одним лицензированным районом.

Доступ к рынкам.

Органы государственной власти принимают решения по вопросам законодательства общего характера. До введения дерегулирования в 2000 году количество лицензированных операторов регулировалось исходя из спроса. После дерегулирования любое лицо, удовлетворяющее всем требованиям для допуска к профессии, может стать оператором. Оператор должен иметь лицензию на все автомобили, которые он эксплуатирует.

Требования к водителям такси.

Органы государственной власти принимают решения и по вопросам законодательства для водителей такси, для которых доступ к рынкам регулируется через лицензию водителя такси, которые выдаются органами государственной власти. Не существует преимущественных условий для получения лицензии, однако необходимо наличие медицинской справки и проверка криминалистического учета.

Регулирование стоимости проезда.

Органы государственной власти принимают решение по вопросам законодательства общего характера, а также обеспечивают их исполнение. Вплоть до 2000 года применялась фиксированная стоимость проезда. После принятия нового Транспортного Закона в 2000 году, была введена либерализация стоимости проезда. Первым шагом было введение максимальной стоимости проезда. Максимальная стоимость проезда применяется до сих пор. Сообщается о некоторых исключениях в отношении максимальной стоимости проезда, однако в среднем тарифы значительно увеличились.

На рынке наличного товара стоимость проезда регулируется максимальным тарифом. На рынке заказа такси никакого регулирования не применяется.

Правила качества и сервиса.

Органы государственной власти принимают решение по вопросам законодательства, которые применяются по всей стране.

Требованиями к автомашинам являются, в основном, наличие счетчика и пригодности к эксплуатации. В соответствии с законодательством, необходим ежегодный осмотр автомобилей. Этот осмотр выясняет пригодность к эксплуатации, а также проверяет другое оборудование.

Такси обязаны иметь голубые номерные знаки.

Водители должны выполнять европейские и государственные законы в отношении часов работы.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

Большое количество небольших предприятий, но также имеется ряд крупных компаний. В среднем по Нидерландам на каждого оператора приходится 5 автомашин такси. В Амстердаме – в среднем 1 автомашина. Менее 1% такси принадлежат крупным компаниям.

Наемные работники.

Широко используются наемные работники. В целом в Нидерландах более 85% водителей работают по найму. (KNV).

Контракты с государственным сектором.

Такси широко используются в государственных целях. По стране в целом 70% поездок совершаются по контрактам с государственным сектором. В Амстердаме – 15%.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

Высокий уровень присоединения к ДЦ как в Амстердаме (75%), так и в целом по стране (95%).

Конкуренция.

Услуги такси предлагают несколько конкурирующих ДЦ. Пять ДЦ в Амстердаме.

Технология.

Наличие счетчика обязательно. Примерно 50% ДЦ имеют компьютерную связь с водителями, остальные используют только радио.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

Новый Закон о пассажирском транспорте вступил в силу 1 января. Закон вводит государственное законодательство для индустрии такси, чтобы обеспечить равенство между районами. Закон также вводит еще некоторые изменения. Для обеспечения быстрого перехода к новому режиму изменения должны осуществлять постепенный переход на протяжении некоторого времени. Самыми важными изменениями являются:

- Регулирование допуска к рынку постепенно отменялось, начиная с января 2000 года, и закончилось 1 января 2002 года. В течение этого времени требовался минимальный оборот и 30-часовая рабочая неделя. До принятия нового Транспортного закона допуск регулировался, но принимался в расчет спрос, и могли быть выпущены новые лицензии (не было предопределенного предела);
- Фиксированная стоимость проезда заменена на максимальную. Однако, на рынке контрактов стоимость проезда свободная. Изменение на максимальную стоимость проезда было первым шагом на пути полного дерегулирования стоимости проезда;
- Вся страна стала одним рабочим районом, в противоположность нескольким лицензированным рабочим районам, которые существовали ранее. Это изменение вступило в силу 01.01.2002;
- Централизованное обеспечение исполнения законодательства (раньше было местное). Целью этого изменения была гарантия равных требований к водителям, операторам и автомашинам по всей стране.

Еще слишком рано рассматривать все результаты изменений. Однако с 1999 по 2000 гг. сообщалось о значительном повышении стоимости проезда. Это привело к решению сохранить на некоторое время максимальную стоимость проезда. Увеличение количества такси произошло из-за значительного со-

кращения экономических барьеров для доступа. Похоже, что использование такси является стабильным. Правило «первый подъехал – первый уехал» по-прежнему применяется на стоянках такси несмотря на то, что потребители имеют право выбирать. Это выводы сделаны согласно NIPO (2002).

Важно, что KNV сообщает о более высоком предложении в городах в выходные дни. Причина в том, что компании такси из сельских районов по выходным работают в городах. Дерегулирование также привело к значительному увеличению количества такси, доступных на улицах в Амстердаме, так как на рынок вступило больше водителей, не присоединенных к ДЦ. Согласно KNV, это ухудшило качество.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

- Дальнейшая либерализация стоимости проезда была отложена, но все еще обсуждается;
- Обсуждаются требования к водителям такси;
- Обсуждается государственная система претензий потребителей. Ее также ожидали, когда был введен новый Транспортный закон;
- Обсуждается увеличение конкуренции на стоянках такси. Необходимо, чтобы такси могли выехать из очереди, когда хотят. Возможно, такси могут ждать в другом месте вместо того, чтобы стоять в очереди.

НОРВЕГИЯ

Ключевые показатели.

	Норвегия	Осло
Население	4,5 млн	0,5 млн
Зарегистрированные автомашины такси	7714	2279
Операторы такси	6456	1740
Зарегистрированные водители такси	Нет данных	Нет данных
Предприятия такси	6456	1740
Количество поездок такси в 2001 году	43000000	13600000
ДЦ	230	3
Такси, приписанные к ДЦ	90%	100%
Количество такси на душу населения (на 1000)	1,7	4,4
Пример стоимости проезда (евро)	19,5	20,25

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Требования качества для допуска к профессии.

Министерство транспорта и связи принимает решения по законодательству общего характера. Операторы должны быть водителями такси и необходимо наличие лицензии водителя такси. Далее, основным занятием должно быть вождение такси. Операторам разрешено иметь только одну обычную лицензию¹⁵.

Лицензия оператора является персональной и не передаваемой. В случае болезни или смерти лицензия может быть сдана в аренду максимум на три года. Обычно требуется присоединение к ДЦ. Лицензии действуют только в лицензированном районе и применяются только к одному транспортному средству. Более того, обладатель лицензии обязан предоставлять услуги в период низкого спроса. Это относится только к сельским районам.

Операторы обязаны быть присоединенными к определенному ДЦ. В некоторых местах небольшому количеству операторов разрешено изменить место присоединения. Что касается ДЦ, то органы районной власти должны одобрить новых участников. Новые лицензии операторов должны выдаваться с присоединением к новому ДЦ. Органы власти не могут изменить присоединение операторов, имеющих лицензий.

Были подготовлены новые требования. Они соответствуют Директиве ЕЭС 96/26 и вступили в силу летом 2003 года.

Доступ к рынкам.

Министерство по транспорту и связи принимает решения по законодательству общего характера. Доступ к рынкам регулируется через систему лицензий операторов для определенных лицензированных районов.

Органы районной власти принимают решение о количестве лицензий для лицензированного района, и это количество устанавливается после оценки спроса. Также принимается в расчет необходимость конкуренции. Органы местной власти (округа) выдают лицензии по старшинству.

Требования к водителям такси.

Чтобы водить такси, необходимо иметь лицензию водителя такси. Она выдается местными полицейскими властями, и для ее получения требуется сертификат о хорошей репутации и медицинская справка. Полиция может потребовать сдачи теста на местные знания. Такие тесты существуют во всех основных городах.

¹⁵ Существует система резерва лицензий. Такие лицензии выдаются действующим операторам (максимум 1 на оператора). Резервные лицензии имеют ограничения когда они могут использоваться. Часто их использование управляется ДЦ.

Регулирование стоимости проезда.

Органы власти по контролю за соблюдением правил конкуренции принимают решения по общей политике в отношении стоимости проезда на такси. Максимальная стоимость проезда является правилом, хотя в некоторых больших городах стоимость проезда была либерализована. Во всех этих районах существует более одного ДЦ. Таким образом, для либерализации стоимости проезда требуется конкуренция ДЦ. На практике максимальная стоимость проезда действует как фиксированный тариф. Там, где стоимость проезда либерализована, не существует строгого регулирования структуры или используется информация.

Правила качества и сервиса.

Решения по общей политике принимает министерство транспорта и связи.

Максимальное количество мест в такси 9, включая водителя. По закону обязательными являются знак на крыше и счетчик, который распечатывает счет. Нет специального осмотра или требований к автомашине такси. В этом отношении к ним относятся как к обычным автомобилям.

Рабочее время наемных водителей регулируется законом. К водителям-собственникам правила не применяются, так как их считают занятыми собственным делом. Существуют международные требования к периоду отдыха, но они не обязательны.

Что касается ДЦ, то районные органы власти могут потребовать место в Правлении.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

Так как лицензия оператора является персональной и ограничивает оператора одной автомашиной, то существует большое количество небольших предприятий. Больших предприятий нет.

Наемные работники.

Широко используются наемные водители. В некоторых местах наемные водители, которые хотят стать водителями-собственниками, должны ждать несколько лет, чтобы получить лицензию оператора. Автомобиль должен широко использоваться, что также требует большого использования наемных водителей. Требование предоставлять услуги в любое время также делает необходимым наличие наемных водителей.

Региональные различия в организации.

В некоторых районах конкурируют несколько ДЦ. Тем не менее, конкуренция не приводит к более низкой стоимости проезда.

Контракты с государственным сектором.

В среднем 20% услуг такси связаны с контрактами с государственным сектором.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

Такая индустрия не существует.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

Почти все операторы такси присоединены к ДЦ (обычно присоединение обязательно). Высокий уровень присоединения к ДЦ привел к высокому уровню технологии и высокому уровню использования автомобилей и водителей.

Конкуренция.

Конкуренция очень жесткая. Конкурируют в основном за потребителей и в отношении рынка заказов такси.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

Норвежская Ассоциация владельцев такси сообщила о двух основных изменениях в законодательстве, принятых в Норвегии в последние годы:

- Стоимость проезда на такси в некоторых крупных городах была дерегулирована;
- Некоторые лицензированные районы были объединены.

Стоимость проезда была либерализована только в тех районах, где существует конкуренция ДЦ. Либерализация стоимости проезда еще не привела к жесткой конкуренции. Цены скорее увеличились, чем уменьшились, как можно было бы ожидать. Также возникла проблема с информацией о ценах.

Целью объединения лицензированных районов было усиление и увеличение предложения. Но хотя районы и были объединены, органы местной власти все равно продолжают отвечать за выдачу лицензий. Это имеет некоторые неблагоприятные последствия. Одним из примеров, о котором сообщалось, было то, что разница в листах ожидания заставляет потенциальных заявителей обращаться за лицензией в район, в котором лист ожидания короче, хотя они и не намереваются ездить в этом районе. Таким образом, окраины имеют сокращенное предложение такси, в то время как в центральных районах предложение увеличивается.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

Дальнейшая либерализация стоимости проезда и увеличение количества лицензий определяются органами власти.

ИСПАНИЯ

Ключевые показатели.

	Испания	Мадрид (общая зона действия)
Население	40 млн	4,7 млн
Зарегистрированные автомашины такси	73014	15629
Оценка операторов такси ¹⁶	70000	15000
Зарегистрированные водители такси (действующие) ¹⁷	Нет данных	Нет данных
Предприятия такси/большие предприятия	Нет данных	Нет данных
Количество поездок такси в 2001 году	Нет данных	Нет данных
ДЦ	Нет данных	Нет данных
Такси, приписанные к ДЦ	50%	30%
Количество такси на душу населения (на 1000)	1,8	3,3
Пример стоимости проезда (евро)	12,88 ¹⁸	14,45

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Существуют национальные рамки законодательства. Они сформулированы в постановлении 763/1979 от 16 марта 1979 года, выпущенном национальным правительством.

В отношении местного транспорта (большинство услуг такси рассматриваются именно таким образом), органы местной власти являются наблюдательным органом. Министерство общественных работ является наблюдательным органом для междугородного транспорта.

Доступ к рынкам.

Доступ к рынкам регулируется посредством фиксированного количества лицензий операторов для определенного лицензированного района. Органы местной власти принимают решение о количестве лицензий для соответствующего лицензированного района. Количество устанавливается после оценки спроса. В национальном законодательстве определены различные критерии для увеличения количества лицензий. Необходимо провести консультации с заинтересованными сторонами перед тем, как правительство провинции согласится на увеличение.

Допуск к профессии.

Как было отмечено выше, существует система лицензий операторов. Органы местной власти выдают лицензии после рассмотрения заявителей. Лицензии относятся к определенному автомобилю и являются именными. Они выдаются на неограниченный срок. Более того, лицензии не могут быть переданы другому лицу или сданы в аренду. Владелец лицензии должен работать на такси. Таким образом, операторы должны быть также и водителями, что проводит прямую связь между требованиями к операторам и требованиями к водителям.

Требования к водителям такси.

Органы местной власти отвечают за требования к водителям такси и надзор над дисциплиной.

Чтобы водить такси, требуется разрешение муниципалитета. Для получения разрешения необходимо сдать экзамен на основные знания соответствующего законодательства и местной географии. Требуется также водительское удостоверение на управление общественным транспортом.

Регулирование стоимости проезда.

Для местного транспорта стоимость проезда регулируется на местном уровне. Для междугородного транспорта региональные или государственные органы власти принимают решение о стоимости проезда. Стоимость проезда в основном состоит из первоначальной стоимости и элементов, относящихся к расстоянию и времени.

¹⁶ По оценкам UNALT 95% являются водителями-собственниками, таким образом наша оценка очень близка к действительному количеству лицензированных такси.

¹⁷ Не существует государственного регистра.

¹⁸ Эта стоимость проезда основана на средней установленной стоимости проезда в 5 крупнейших городах Испании.

Из-за местной политики в отношении стоимости проезда в различных муниципалитетах тарифы различаются.

Правила качества и сервиса.

Национальное законодательство устанавливает рамки качества автомобилей. Местные органы власти устанавливают действительные требования в этих рамках.

Необходим ежегодный техосмотр автомобилей. Более того, спецификации автомобилей обычно требуют, чтобы в машине было 5 мест. Во всех муниципалитетах наличие счетчика является обязательным, а также показ соответствующих расценок на любое время.

Рабочее время водителей регулируется обязательными 2 выходными днями в неделю.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

Операторы обычно являются водителями-собственниками с одним автомобилем. Законодательство 1979 года препятствует основанию компаний из-за требований, чтобы операторы были водителями, и выдачей новых лицензий одному человеку.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

Роскошные автомобили существуют как независимая индустрия. Однако их количество очень небольшое, и они не рассматриваются в качестве конкурента такси.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

В больших городах присоединение к ДЦ невелико (30%). В небольших городах присоединение больше. Это отражает тот факт, что большинство такси в больших городах останавливаются на улице или на стоянках. Это также следует принимать во внимание для того, чтобы пребывание в Испании было эффективным и практичным.

В средних и маленьких городах доля присоединенных такси больше (50%).

Организация.

ДЦ принадлежат либо ассоциациям, либо являются кооперативами.

Технология.

Уровень технологии, описанный UNALT, является средним. К сожалению, мы не смогли сравнить его с другими странами.

ШВЕЦИЯ

Ключевые показатели.

	Швеция	Стокгольм
Население	8,9 млн	1,8 млн
Зарегистрированные автомашины такси	14438	5314
Операторы такси	8378	5906
Зарегистрированные водители такси (действующие)	55570	Нет данных
Предприятия такси/большие предприятия	8378/61	5906
Количество поездок такси в 2001 году	100000000	Нет данных
ДЦ	300	40
Такси, приписанные к ДЦ	95%	90%
Количество такси на душу населения (на 1000)	1,6	2,9
Пример стоимости проезда (евро)	20	17,6

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Требования качества для допуска к профессии.

Национальное законодательство устанавливает определенные требования к лицензиям операторов такси. Эти требования в большинстве своем соответствуют требованиям Директивы Совета ЕЭС 96/26.

Все операторы должны соответствовать этим требованиям. Требуется сдать тест на знание управления компанией и рекомендуется пройти курсы. Также предъявляются финансовые требования. Оператор должен иметь резервный фонд в размере 11000 евро на одну машину и по 5000 евро на каждую дополнительную машину. Наконец, криминалистический учет также будет проверен перед тем, как будет выдана лицензия.

Оператор не обязательно должен быть водителем, а также он не обязан иметь автомобили в собственности. Однако автомобили должны быть зарегистрированы как такси компании.

Доступ к рынкам.

Органы государственной власти принимают решение по законодательству общего характера (министерство промышленности, занятости и связи). С начала 1990-х годов допуск на рынок является открытым.

Требования к водителям такси.

Органы государственной власти принимают решение в рамках законодательства водителей такси. Национальная шведская администрация автодорог (SNRA) отвечает за выполнение этих требований.

Чтобы быть водителем такси, необходимо иметь лицензию водителя такси. Органы местной власти выдают лицензии, однако требования сформулированы в национальном законодательстве. Лицензия дает право водить такси на всей территории Швеции. Для получения лицензии необходимо сдать тест на знание и последние пять лет не состоять на криминалистическом учете. Заявителю должно быть не менее 21 года, и он должен иметь медицинскую справку.

Основными предметами, включенными в тест на знание, являются: экономика вождения (как экономично водить машину), безопасность, закон коммерческого транспорта, знание автомашины, основные знания спасения жизни и умение читать карты. Местные органы власти совместно с SNRA могут также потребовать сдать тест на знание местного района. Такое требование предъявляется в Стокгольме.

Регулирование стоимости проезда.

Органы государственной власти принимают решения по законодательству общего характера.

Стоимость проезда устанавливается свободно, но существуют строгие правила в отношении информации о ценах. Требуется набор сравнимых цен. Это относится к 15 минутной поездке на расстояние 10 км в различное время и определенные поездки за фиксированную цену. В компании должна быть установлена одинаковая стоимость проезда для всех автомобилей, однако, пассажиры могут обсуждать цены с водителем. Те же самые требования относятся и ко всем такси, присоединенным к определенным ДЦ.

Правила качества и сервиса.

Органы государственной власти принимают решение по законодательству. Шведская компания по инспекции автомобилей проверяет требования к автомобилям во время ежегодного осмотра.

В такси должны быть счетчики и, минимум, 9 мест, включая водительское. Строгие требования предъявляются к безопасности и пригодности автомашины к эксплуатации. Нет максимального возраста автомобилей.

Качество и услуги водителей также регулируются. Время работы ограничено правилами, требующими 11 часов отдыха на последние 11 часов работы, разделенные на два периода, один из которых должен быть более 8 часов. Также требуется наличие униформы или специальной одежды. Это ставит водителей такси в равное положение (по закону) с водителями других видов общественного транспорта. Поэтому полиция рассматривает в приоритетном порядке случаи насилия и угрозы в адрес водителей такси.

Современная организация индустрии такси.

Размер операторов.

Большое количество небольших предприятий. В среднем по стране на каждого оператора приходится 1,7 автомашин такси.

Наемные работники.

Большинство водителей в Швеции являются водителями-собственниками (70%). Только 30% работают по найму. В Стокгольме количество водителей, работающих по найму, еще меньше.

Контракты с государственным сектором.

Такси широко используются в общественных целях. В целом по стране контракты с государственным сектором составляет примерно 50% от всех поездок такси. В Стокгольме этот показатель составляет 35%. По закону государственный сектор использует общественные тендеры на все контракты сверх определенного порога. ДЦ или другие кооперативы водителей могут конкурировать за получение таких контрактов.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

Такая индустрия не существует. Весь пассажирский транспорт, работающий по принципу «от двери до двери», считается такси и должен выполнять требования, предъявляемые к такому транспорту. Однако для некоторых общественных услуг сделано исключение.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

Высокий уровень присоединения к ДЦ как в Стокгольме (90%), так и в Швеции в целом (95%).

Конкуренция.

Услуги такси предоставляют несколько компаний. В Стокгольме три крупнейшие ДЦ контролируют 57% присоединенных автомашин. Закон ограничивает ДЦ максимальной долей рынка, равной 35%.

Технология.

Шведская индустрия такси высоко компьютеризирована. Большинство ДЦ имеют компьютерную связь со своими водителями.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

После дерегулирования, принятого в 1990 году, шведская индустрия такси испытала целый ряд изменений законодательства. В этом разделе содержится некоторая фактическая информация. С международной точки зрения, Швеция является одним из важнейших случаев для обсуждения опыта дерегулирования. В обзоре литературы шведский опыт обсуждается гораздо подробнее. Здесь мы собираем просто предоставить некоторые заметные факты.

Как уже упоминалось, шведская индустрия такси была дерегулирована в 1990 году. За небольшим исключением, любой может зарегистрироваться как водитель такси и установить какую захочет стоимость проезда. В то же время был введен НДС для такси. В первые пять лет результаты были хаотичными из-за отсутствия контроля со стороны органов власти.

После введения дерегулирования были приняты некоторые новые правила. В 1995 году были введены более строгие правила к лицензиям водителей такси. Сегодня в Швеции существуют одни из самых строгих правил для получения лицензии водителя такси. Чтобы улучшить конкуренцию, были введены строгие правила к информации. Конкуренция стоимости проезда требует, чтобы различные компании имели стандартную стоимость проезда для всех своих автомашин. Таким образом конкуренция будет среди компаний, а не среди водителей.

Конкуренция привела к образованию более крупных компаний такси. Для обеспечения конкуренции ни один ДЦ не может иметь рыночную долю более 35%. В небольших районах это ограничение соответствует 40 автомашинам.

Шведская ассоциация сообщает, что дерегулирование, в общем, привело к увеличению уровня обслуживания, а также большей степени передвижения такси, его надежности и прибыльности.

ШВЕЙЦАРИЯ

Ключевые показатели (примерные цифры).

	Швейцария ¹⁹	Женева
Население	7,1 млн	0,4 млн
Зарегистрированные автомашины такси	5500	944
Операторы такси	Нет данных	846
Зарегистрированные водители такси (действующие)	Нет данных	1000
Предприятия такси/большие предприятия	Нет данных	16/2
Количество поездок такси в 2001 году	Нет данных	4380000
ДЦ	Нет данных	6
Такси, приписанные к ДЦ	Нет данных	80%
Количество такси на душу населения (на 1000)	Нет данных	2,36
Пример стоимости проезда (евро)	Нет данных	25

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Швейцария – федеральное государство, состоящее из 26 кантонов. Кантоны имеют элементы суверенитета, такие как финансовая автономия и право управлять внутренними делами кантона. По конституции в кантонах сосредоточена вся власть, за исключением специфической, относящейся к федерации. Законодательство в отношении местного общественного транспорта находится в ведении кантона. Результатом этого является то, что не существует национального законодательства по такси. В данном обзоре мы сосредоточим наше внимание на Женеве.

Требования качества для допуска к профессии.

Требования качества для допуска к профессии являются делом кантона. В Женеве такими требованиями являются проверка криминалистического учета и экзамен на профессиональную компетентность. Так как все операторы обязаны иметь действующую лицензию водителя такси, то они должны сдать тест, чтобы стать водителем такси.

Доступ к рынкам.

Доступ к рынкам не регулируется. Вступление на рынок является свободным.

Требования к водителям такси.

Лицензии водителей такси выдаются местными отделениями полиции. Основными требованиями являются проверка криминалистического учета и сдача письменного теста. Тест включает в себя знание соответствующего законодательства и местного района. Более того, водителю такси должно быть не менее 21 года, у него должны быть обычные водительские права не менее 3-х лет и медицинская справка. Срок действия лицензии неограничен.

Регулирование стоимости проезда.

Политика установления стоимости проезда в Швейцарии также является местным вопросом. Местные органы власти принимают решения как по структуре стоимости проезда, так и по тарифам. В Женеве определена фиксированная стоимость проезда.

Правила качества и сервиса.

Местные органы власти принимают решение по законодательству. Все такси обязательно должны проходить осмотр каждые три года. Использование счетчика и тахографа в Женеве являются обязательными.

Современная организация индустрии такси.

Операторы.

В Женеве имеются две группы операторов такси, предприятия и предприниматели. 16 предприятий

¹⁹ Национальная статистика по индустрии такси не существует. Это делает невозможным обзор страны в целом.

имеют лицензии операторов, в которых в среднем имеется 10 автомашин. Однако в самом большом – 56 автомашин. Большинство предпринимателей являются водителями-собственниками с одним автомобилем. Из общего количества такси в Женеве только 17% автомашин принадлежат предприятиям.

Наемные работники.

Около 25% водителей такси работают по найму. Остальные являются водителями-собственниками.

Рынок.

65% поездок такси в Женеве заказываются в ДЦ. 20% поездок – со стоянок такси, 10% – остановлено на улице.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

В Женеве примерно 300 «voitures de louage avec conducteur» (ЧМН). Количество зарегистрированных такси – 944. В других городах Швейцарии количество ЧМН значительно меньше. Однако количество поездок, совершаемых ЧМН, очень невелико.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

В Женеве высокий уровень присоединения к ДЦ. Присоединено около 80% такси, выполняющих около 90% всех поездок.

Организация.

Все ДЦ в Женеве являются кооперативами нескольких операторов.

Конкуренция.

В Женеве 6 конкурирующих ДЦ.

Технология.

Более 70% контактов между операторами производится через компьютерную связь. 70% заказов в ДЦ принимаются через компьютерную систему приема заказов.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

За последние 10 лет в регулировании не было сделано никаких значительных изменений.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

Предсказывается введение национальных требований к допуску к профессии, включая образование и экзамен, а также национальное регулирование стоимости проезда.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Ключевые показатели.

	Великобритания	Лондон
Население	55 млн	9 млн
Зарегистрированные автомашины ²⁰	55000	19900
Лицензии операторов такси	Нет данных	15000
Зарегистрированные водители такси	70000	23400
Предприятия такси	Нет данных	Нет данных
ДЦ	Нет данных	6
Такси, приписанные к ДЦ	Нет данных	Нет данных
Количество такси на душу населения (на 1000)	1	2,2
Пример стоимости проезда (евро)	Нет данных	21

Основные виды регулирования в индустрии такси (национальные и местные).

Общего законодательства по такси и ЧМН в Великобритании не существует, за исключением Лондона. В значительной степени местные органы власти могут сами принимать решения по законодательству. В этом докладе мы сосредоточили наше внимание в основном на Лондоне. Из-за различий между другими регионами и районами делать какие-либо выводы очень сложно. Однако по возможности мы будем давать комментарий по районам вне Лондона.

Требования качества для допуска к профессии.

Местные органы власти (районный совет) принимают решения по законодательству общего характера в отношении допуска к профессии. Вне Лондона регулирование различное. В Лондоне предприятия такси должны иметь определенного владельца (собственника). Они должны соответствовать требованиям в отношении криминалистического учета, пригодности автомашин к эксплуатации и страховки автомобилей. Также проверяются деловая репутация и финансовое положение.

Доступ к рынкам.

Местные органы власти (районный совет) принимают решение по законодательству общего характера в отношении допуска к рынку. Это законодательство в общем проводит различие между такси и ЧМН.

Некоторые органы власти регулируют количество лицензий операторов такси, а другие – нет.

В Лондоне не существует верхнего предела для количества такси или ЧМН. Теоретически доступ к рынку свободный для всех, кто соответствует требованиям допуска к профессии.

Требования к водителям такси.

Вне Лондона регулирование различное. В Лондоне допуск к профессии такси регулируется системой лицензий водителей такси. Их выдает министерство по государственным перевозкам.

Основными требованиями являются проверка криминалистического учета, медицинская справка и знание Лондона (предмет «Знания»). Обычно требуется много времени, чтобы получить требуемые знания Лондона. Любой, соответствующий требованиям, может стать водителем такси. Менее «строгие» правила относятся к знаниям окрестностей. Вплоть до настоящего времени не было требований для водителей ЧМН в Лондоне. С 2002 года лицензия водителя ЧМН будет выдаваться на 3-летний период.

Регулирование стоимости проезда.

Местные органы власти (районный совет) принимают решение по законодательству общего характера в отношении регулирования стоимости проезда, но они не могут вводить регулирование стоимости проезда на ЧМН. Вне Лондона регулирование различное. В Лондоне стоимость проезда на такси регулируется фиксированным тарифом, решение о котором принимают местные органы власти.

Правила качества и сервиса.

Местные органы власти могут вводить правила качества и сервиса. Вне Лондона регулирование различное.

²⁰ Не включают ЧМН.

В Лондоне основные правила качества и сервиса относятся к автомобилям. Они определены в Условиях соответствия. Также требуется, чтобы автомашины были приспособлены для инвалидных колясок. В настоящее время к ЧМН не предъявляется никаких требований.

Современная организация индустрии такси.

Количество операторов.

Самой важной чертой в Лондоне является независимость водителей-собственников. Большинство операторов такси являются водителями-собственниками. Имеется всего несколько предприятий, в которых более 10 автомашин.

Роль и организация индустрии частных машин по найму (ЧМН).

Большинство водителей ЧМН также являются водителями-собственниками, которые платят за радиолинию. ЧМН должны заказываться заранее, и они не могут сами искать пассажиров на улице. Индустрия ЧМН играет важную роль в Лондоне. Однако основной проблемой были низкие требования к индустрии, по сравнению со строгими требованиями к такси. Новый закон Лондона о ЧМН нацелен на то, чтобы сократить большую разницу в качестве и сделать конкуренцию между такси и ЧМН более справедливой.

По оценкам, в Лондоне примерно столько же ЧМН, сколько и такси. ЧМН должны заказываться через ДЦ, и требуется их присоединение к ДЦ.

Роль диспетчерских центров (ДЦ).

Присоединение к ДЦ.

В такси невысокий уровень присоединения к ДЦ, так как они обычно ищут пассажиров на улице или стоянках такси. Только около 30% лондонских такси присоединены к ДЦ.

Конкуренция.

В Лондоне услуги такси предоставляют несколько конкурирующих ДЦ. Они также конкурируют с ЧМН, которые менее регулируются.

Технология.

Практически все основные центры полностью компьютеризированы.

Недавние изменения в регулировании и результаты.

Вне Лондона.

После принятия Транспортного закона в 1985 году в основном законодательстве не было принято никаких изменений.

В Лондоне.

Было введено регулирование ЧМН, и оно будет вводиться в течение 3-х лет. Результаты неизвестны, но его цель – повысить общественную безопасность и гарантировать конкуренцию на равных условиях между такси и ЧМН.

Британский Закон о частных автомашинах по найму (ЧМН) (Лондон).

Данный закон был утвержден Парламентом в 1998 году. Закон вводит ряд правил для ЧМН и будет полностью приведен в действие к 2005 году.

Основной целью закона является гарантированное равенство водителей ЧМН, операторов и автомобилей. Операторы должны будут зарегистрироваться и выполнять некоторые требования. Водители должны будут сдать определенный экзамен. Автомобили также должны будут соответствовать некоторым требованиям.

Результаты действия этого регулирования неизвестны, но его цель – увеличить общественную безопасность и гарантировать конкуренцию на равных условиях между такси и ЧМН.

Планируемые изменения в регулировании и причины таких планов.

За исключением введения лицензирования ЧМН в Лондоне, никакое новое регулирование не ожидается.

Приложение 2 Аббревиатуры и термины

В докладе используются сокращения названий стран. Сокращения основываются на официально используемых IRU аббревиатурах:

- Австрия – (A)
- Бельгия – (B)
- Швейцария – (CH)
- Германия – (D)
- Испания – (E)
- Франция – (F)
- Финляндия – (FIN)
- Великобритания – (GB)
- Венгрия – (H)
- Ирландия – (IRL)
- Норвегия – (N)
- Нидерланды – (NL)
- Швеция – (S)

После встречи IRU в Маастрихте в октябре 2002 года потребовался словарь определений для такси. Он приводится на следующих страницах. Этот словарь основан на концептуальных рамках, разработанных в данном исследовании, собственном списке определений IRU (IRU 1999), исследовании Борье (IRU 2001) и списке определений из некоторых других докладов, таких как доклад Нельсона/Нигарда (2001). Это является хорошей платформой для обсуждения индустрии общим языком.

Термин	Объяснение
Допуск к профессии	Это связано с выходом операторов такси в индустрию такси. Часто операторам предъявляются некоторые требования для того, чтобы присоединиться к индустрии. Эти требования составляют правила для допуска к профессии. Они должны отличаться от требований к водителю такси. Таким образом, операторы такси относятся к профессии такси, в то время как водители такси – к профессии водителей такси. Это является следствием определения ЕЭС в отношении транспортных операторов.
Доступ на рынок	Это относится к выходу операторов такси на рынок услуг для такси. Доступ на рынок может регулироваться максимальным количеством (верхним пределом) или некоторыми характеристиками качества, которым оператор должен соответствовать, чтобы вступить на рынок.
Требования к водителям такси.	Это относится к вступлению людей в профессию водителя такси. Обычно для вступления в профессию необходима некоторая квалификация. Если человек имеет квалификацию для допуска к профессии, то он получает лицензию водителя такси.

	В некоторых странах это относится к разрешению на такси.
Присоединенные такси	Используется для такси, присоединенных к диспетчерским центрам. Организация самого присоединения может отличаться.
Кооперативы	Обычно относится к диспетчерским центрам. Кооператив ДЦ – это группа операторов такси, управляющая ДЦ на принципах партнерства.
Диспетчерские центры/ Центры (ДЦ)	Предприятие, предоставляющее диспетчерские услуги такси, входящих в их состав. Также обычно включают услуги заказа (по телефону и др.) и услуги безопасности. Может существовать регулирование ДЦ. Определенные требования могут предъявляться для допуска к индустрии. Иногда ДЦ должны быть зарегистрированы или иметь лицензию в соответствии с определенными требованиями и даже многочисленными ограничениями. Могут быть организованы как кооперативы, принадлежать одному предприятию такси, управляться и принадлежать органам государственной власти или как специфическая компания ДЦ. Также относится к термину «сеть такси».
Сдавать внаем	Оператор такси сдает внаем некоторые из автомашин вместо того, чтобы нанять водителей.
Наемная машина с водителем	Пассажиры услуги «от двери до двери», оказываемые на частной основе, обычно заказываемые по телефону или в определенных местах. В отличие от такси в том, что им не разрешено искать пассажиров на улицах или стоянках.
Наниматель	Занятый собственным бизнесом водитель, который арендует или сдает в аренду автомашину такси и, при необходимости, лицензию оператора. Водитель имеет свой собственный бизнес с арендованным/сдаваемым внаем правом на работу.
Медальон	То же самое, что и лицензия оператора. Используется, когда доступ к рынку регулируется. Термин используется в США.
Поиск пассажиров на улице	Относится к такси, которые ищут пассажиров на улицах, без предварительного заказа или не на стоянках такси. Рынок таких услуг называется рынком такси, ищущих пассажиров на улицах.
Водитель-собственник.	Человек, который владеет и водит свой собственный автомобиль. Часто бывает зарегистрирован как компания. Человек или компания управляют только одной автомашиной такси. Водитель-собственник может нанимать водителей на какое-то время дня/недели. Этот термин также относится к независимым водителям. Если человек эксплуатирует несколько автомобилей, то это уже компания такси.
Предпочтительная компания	Это относится к соглашению, согласно которому гостиница, компания и т.д. по контракту или каким-либо иным способом обязаны обращаться к определенному оператору такси/ДЦ при необходимости вызвать машину. Используемый оператор/ДЦ называется предпочтительной компанией.
Частные машины по найму (ЧМН)	Транспортные средства, используемые для частного найма. Им не разрешено сажать пассажиров на улице или стоянках такси.

Услуги частного найма	Пассажи́рские услуги «от двери до двери», выполняемые по требованию, предоставляемые на частной основе, заказанные по телефону или другим способом. В принципе, то же самое, что наемная машина с водителем. В отличие от такси, им не разрешено искать пассажиров на улице или стоянках такси.
Автомашины, предоставляющие общественные услуги	Транспортное средство, предоставленное в общественное распоряжение в общественных местах или которое можно заказать через телекоммуникационные средства связи. В отношении перевозки небольшого количества людей такие автомашины делятся на такси, наемные машины и ЧМН.
Наемный водитель	Водитель такси, используемый оператором такси для вождения такси. Оператор такси является работодателем.
Специфический ДЦ	Это компания, которая предоставляет услуги ДЦ, не имея собственных автомобилей.
Услуги по ожиданию	Контракт с такси, согласно которому оператор такси обещает предоставить машину немедленно по требованию.
Рынок уличных такси	Рынок стоянок такси и машин, ищущих пассажиров на улицах, обычно называется рынком уличных такси.
Услуги такси	Предоставление услуг пассажирам «от двери до двери» по требованию. Можно заказать по телефону, остановить на улице или сесть на остановке.
Водитель такси	Человек, имеющий право водить такси. Обычно водители такси должны иметь лицензию. Лицензия водителя такси выдается квалифицированным водителям. Чтобы получить лицензию, требуется определенная квалификация. Водитель обычно бывает водителем-собственником, наемным и нанимателем.
Лицензия водителя такси	Лицензия дает право человеку водить такси. Может требоваться водителям такси. Лицензии выдаются лицам, удовлетворяющим требованиям. Лицензия дает право ее обладателю на допуск и осуществление профессии водителя такси. Лицензия водителя такси также рассматривается как разрешение на вождение такси.
Предприятие такси	Предприятие такси эксплуатирует несколько автомашин такси. Необходимо отличать от водителей-собственников. Компания/предприятие нанимает водителей и другой персонал.
Предприниматель такси	Отдельное лицо, которое эксплуатирует одну или несколько автомашин такси, при этом сам не водит такси. Это понятие тесно связано с понятием «предприятие такси».
Оператор такси	Человек или компания, эксплуатирующая такси. Оператор отвечает за автомобили, используемые в качестве такси. Могут подразделяться на несколько групп: Водители-собственники (владеет и водит один автомобиль); Предприниматель (эксплуатирует одну или несколько автомашин, но сам не водит); Другие. Операторам такси может потребоваться регистрация или наличие лицензии в соответствии с определенными требованиями. Операторы такси могут сдавать в наем свои автомобили или нанимать водителей.

Лицензия оператора такси	<p>Лицензия дает оператору право эксплуатировать такси. Обычно операторы такси должны быть зарегистрированы или иметь лицензию.</p> <p>В некоторых местах существует верхний предел количества лицензий операторов. Оператор может иметь несколько лицензий, но это различается в разных странах. В таких случаях необходима лицензия оператора такси, чтобы получить доступ к рынку.</p> <p>Как при наличии, так и при отсутствии таких количественных ограничений необходимо выполнить некоторые требования. В таких случаях лицензия необходима для доступа к индустрии.</p> <p>Таким образом, лицензии операторов могут регулировать допуск к индустрии, а также допуск к рынку.</p>
Стоянка такси	<p>Место, специально предназначенное для использования такси, где автомашины могут ждать пассажиров.</p> <p>Рынок таких услуг называется рынком стоянок такси.</p>
Услуги такси	<p>Услуги такси – это услуги, предоставляемые пассажирам «от двери до двери» по требованию. Эти услуги предоставляются широкой публике. Необходимо отличать от ЧМН и наемных водителей с машиной, которых можно заказать только по телефону или в определенных местах.</p>
Автомашина такси	<p>Транспортное средство, имеющее разрешение использоваться для предоставления услуг такси. Обычно автомашина должна иметь лицензию (лицензию на автомашину такси) или быть зарегистрирована как такси. Критерии лицензии могут быть от простых требований к оборудованию до значительных требований.</p>
Лицензия на автомашину такси	<p>Лицензия, выданная на автомашину, которая используется в качестве такси.</p>
Транспортный оператор	<p>Операторы такси являются транспортными операторами.</p>

Аббревиатуры, встречающиеся в тексте:

- IPRT** – Независимый трибунал по тарифам и системе регулирования в отрасли такси и арендованных автомобилей Новой Зеландии.
- ECMT** – Европейская конференция министров транспорта.
- UITP** – Международная ассоциация общественного транспорта.
- ITRE** – Научно-исследовательский и образовательный институт транспорта при Государственном университете Северной Каролины, США.
- NIPO** – Институт общественного мнения и рыночных исследований Нидерландов.
- KNV Taxi** – Национальная организация такси Нидерландов.
- EIM** – Независимая исследовательская и консультативная организация из Нидерландов.
- UNALT** – Национальная ассоциация такси Испании.
- SNRA** – Шведская национальная администрация автодорог.
- NTDU** – Национальный союз водителей такси Ирландии.

Приложение 3 Разъяснение концепций

Индустрия такси является очень сложной. К сожалению, большая часть соответствующей литературы рассматривает индустрию такси как одну однородную индустрию и не рассматривает сложность ее субрынков, различные организационные структуры и региональные различия. В результате, только небольшая часть литературы делает попытки разъяснить и определить обсуждаемые услуги, участников индустрии и рынки.

Для того чтобы сделать выводы, было необходимо разработать концептуальные рамки для индустрии. Эти рамки были впервые представлены IRU на заседании группы Такси в Стокгольме в мае 2002 года. С тех пор они постоянно совершенствовались, расширялись и стали ключевыми для разработки анкеты, разосланной в Ассоциации-члены IRU для опроса в рамках данного исследования. Они сыграли важную роль для понимания сложности индустрии такси. Описания стран основаны на этих рамках.

Регулирование, возврат к регулированию, дерегулирование и либерализация.

Понятия, указанные выше, часто используются взаимозаменяемо. Так **регулирование**, как правило, предназначено для контроля поведения тех, к кому оно применяется. Обычно это официальные правила, и они должны соблюдаться в рамках регулируемой индустрии.

Когда начинается процесс аннулирования или сокращения правил, то используются термины «дерегулирование» или «либерализация». В докладе употребляется термин **дерегулирование** при описании процессов сокращения или ограничения некоторых правил. Термин **либерализация** мы использовали только тогда, когда дерегулирование – это отмена де-факто всех правил в данном районе. Этот процесс происходит редко.

Часто правила не аннулируются и не отменяются, а изменяются. Изменение подразумевает введение новых правил или изменение старых. Процесс таких изменений регулирования мы называем **возврат к регулированию**.

Важные термины (понятия), используемые в докладе.

Участниками регулирования в такси являются индустрия такси и регулирующие органы. Индустрия такси предоставляет услуги такси населению (потребителям) – это мы можем назвать рынком услуг такси. Регулирующие органы устанавливают правила для этого рынка. Это отношение показано ниже.

В этих рамках были определены 5 основных групп правил. Они касаются:

- а) Стандартов качества для допуска к профессии;
- б) Регулирования допуска к рынку;
- в) Требований качества и услуг;
- г) Регулирования стоимости проезда;
- д) Требований к водителям такси.

В главе 3 описывается современное регулирование в индустрии такси. Оно сделано на основании этих вопросов регулирования.

а) Стандарты качества для допуска к профессии.

Стандарты качества для допуска к профессии относятся к профессии **оператора** такси. Стандарты включают в себя определенные **требования качества**, которым все **операторы** должны соответствовать, прежде чем они получают разрешение на работу в качестве оператора такси.

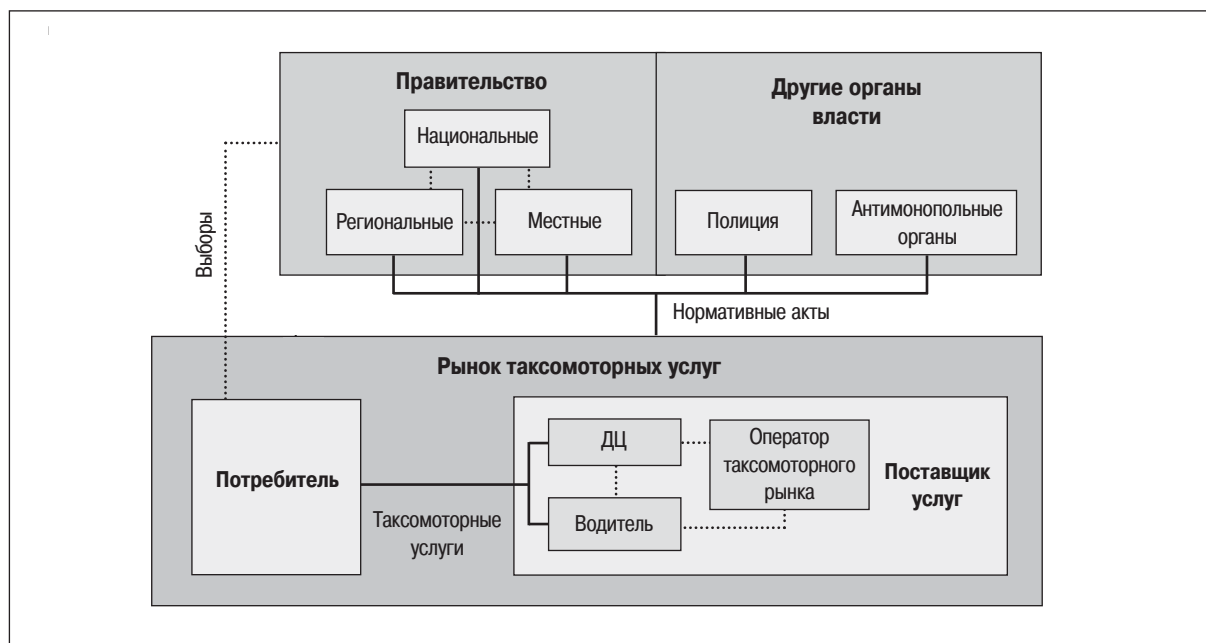


Рис. 18. Основные взаимоотношения на рынке такси.

13 исследуемых городов были разделены на категории, в зависимости от уровня барьеров для доступа. Эта классификация будет использоваться при анализе результатов различных уровней регулирования вступления на рынок в индустрии такси.

Важно рассмотреть разницу между двумя группами операторов: **водителей-собственников и компаний или предприятий**¹. В частности, может существовать различное законодательство для лиц, занимающихся самостоятельной предпринимательской деятельностью, и для компаний. Более того, в некоторых странах все операторы обязаны быть водителями-владельцами. Это делает требования к водителям такси действительными и для операторов.

Стандарты качества для допуска к профессии должны рассматриваться в связи с регулированием вступления на рынок, так как строгие требования качества в некоторой степени создают барьеры для доступа. Сочетание регулирования доступа к рынку и стандартов качества для допуска к профессии образуют общие требования к операторам для вступления на рынок. Это сочетание, однако, является продолжением регулируемого режима от закрытого вступления со строгими стандартами до свободного доступа без каких-либо требований.

б) Регулирование доступа к рынку.

Это вид регулирования, имеющий отношение к вступлению операторов такси на рынок для предоставления услуг такси. Согласно нашему определению, такое регулирование включает в себя некоторую степень **контроля количества такси на улицах**, и, таким образом, **предложения на рынке такси**. Регулирование количества может сопровождаться установлением ограничения количества операторов, которым разрешено вступать в индустрию и/или количества автомобилей, которое оператор может эксплуатировать.

Степень регулирования варьируется от полностью закрытых рынков, на которые новым компаниям не разрешено вступать, до рынков без какого-либо ограничения количества операторов. Этот диапазон обязательно создает континуум. Рынок, который первоначально закрыт для новых компаний, может быть открыт после рассмотрения общественных нужд в увеличении услуг. Более того, им может быть разрешено расширить свою деятельность. Строгость такой политики будет определять действительную степень открытости рынка.

Отношения между **стандартами качества** и **контролем количества** влияют на количества и харак-

¹ Разница между водителями-собственниками и компаниями/предприятиями обсуждается в главе 3.1. при рассмотрении требований для допуска к профессии.

теристики операторов, которые и представляют индустрию. Строгий контроль количества сделает новые вступления на рынок редкими и может гарантировать появление опытных операторов. Существует опасность, что это будет препятствовать получению положительных результатов, которые может принести конкуренция. С другой стороны, стандарты качества могут напрямую обеспечить минимальный уровень конкуренции и качества между операторами. Однако, это не может гарантировать, что операторы являются опытными в области такси.

в) Требования к водителям такси.

Эта форма регулирования касается **лиц**, которым действительно разрешено водить такси. Обычно требуется некоторая квалификация. Имея квалификацию для допуска к профессии водителя такси, человек получает **лицензию водителя такси** или ее эквивалент.

В большинстве городов к водителям такси предъявляются некоторые требования. Как минимум, они должны иметь действующие водительские права. Во многих случаях предъявляются профессиональные требования, необходимо иметь медицинскую справку, а также рассматривается вопрос пригодности. Строгие требования могут препятствовать операторам расширять свой бизнес. Это также косвенно регулирует размер рынка. Одним из примеров может служить предмет «Знания» в Лондоне².

Целью таких правил обычно является обеспечение качества услуг и безопасность водителей и пассажиров. Косвенный результат таких строгих требований к водителям такси, действующий как барьер для вступления на рынок, может быть непреднамеренным, но очень важным.

Надо отметить, что требования к водителям такси также являются формой регулирования, которая граничит с допуском к профессии, а также требованиями качества и услуг. Это важно в отношении тех стран, в которых большинство операторов являются водителями-собственниками. В таких случаях требования к водителям такси также действуют как требования качества к операторам. В некоторых странах по закону операторы обязаны быть водителями.

Диаграмма, приводимая ниже, показывает различие между стандартами качества для доступа к рынку, регулированием допуска к рынку и требованиями к водителям такси.

г) Другие требования к качеству и услугам.

Требования к качеству и услугам касаются качества предоставляемых услуг и самого сервиса. Большая часть этих требований относится к автомобилям, водителям и операторам. Эти типы требований являются общими в большинстве индустрий, предоставляющих бытовые услуги.

Основная цель требований к качеству и услугам состоит в том, чтобы гарантировать минимальный уровень **качества услуг**. Регулирование также может гарантировать различным группам потребителей предопределенный уровень сервиса. Требования к качеству и услугам использовались для того, чтобы смягчить ожесточенную конкуренцию.

Стандарты качества для допуска к профессии и требования к водителям такси являются двумя основными требованиями качества и услуг. Эти вопросы рассматривались по отдельности. Таким образом, в разделах по требованиям к качеству и услугам внимание было сосредоточено на других вопросах требований к качеству и услугам.

Регулирование качества и услуг может косвенно повлиять на размер рынка. Во многих странах требования к автомашинам и некоторые другие требования действуют как экономические барьеры для доступа на рынок. Могут потребоваться некоторые первоначальные вложения для начала деятельности. Требования в отношении действительной работы оператора также могут ограничить вступление на рынок. В некоторых случаях к новым компаниям предъявляется требование предоставлять услуги 24 часа в сутки, заранее принимать заказы по телефону или иметь определенный минимальный парк машин.

Обсуждение правил качества и услуг в данном докладе будет касаться реальных результатов, по сравнению с желаемыми. Затем будет приведено сравнение различных типов правил качества и услуг и обсуждены различные подходы.

² «Знания» сдают все водители такси в Лондоне. Как наемные, так и водители-собственники должны сдать этот тест прежде, чем они смогут водить такси. Операторы, однако, не обязаны сдавать этот тест. Тем не менее большинство операторов имеют зеленый знак, свидетельствующий о сдаче «Знаний», так как они одновременно являются водителями-собственниками.

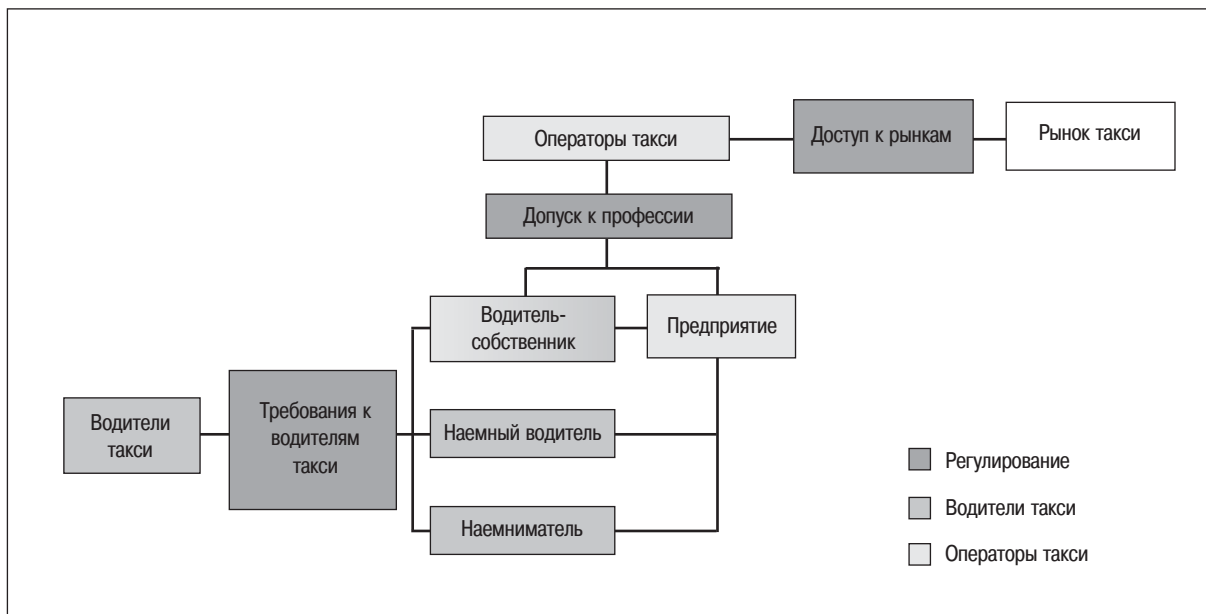


Рис. 19. Регулирование доступа к рынку, допуска к профессии и требования к водителям такси.

д) Регулирование стоимости проезда.

Регулирование стоимости проезда часто является спорным вопросом. В различных странах были приняты различные подходы к этому вопросу. В данном исследовании обсуждение будет касаться не только разницы между фиксированной стоимостью проезда и политикой установления свободной платы за проезд, но и других промежуточных вариантов, таких как максимальная и минимальная стоимость проезда.

В этом отношении ключевым вопросом является информация. По существу, ценовая конкуренция не имеет цели, если только потребители могут заранее узнать стоимость проезда и использовать эту информацию для сравнения. Также важно иметь более глубокое понимание различных сегментов рынка для того, чтобы оценить результаты регулирования стоимости проезда. В некоторых сегментах трудно достичь эффективной конкуренции, основанной на стоимости проезда. В других сегментах стоимость проезда будет основным источником конкуренции.



Институт экономики транспорта (ИЭТ)

PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway
Telephone No.: +47 22 57 38 00 Telefax No.: +47 22 57 02 90
<http://www.toi.no>

Институт экономики транспорта (Transpotrokonomisk institutt, TOI) является государственным учреждением для изучения транспорта и его развития. Институт был основан в 1958 году, сначала как Правительственный секретариат, а затем (с 1963 года) как отдельное исследовательское учреждение под покровительством Норвежского Королевского Совета по научным и промышленным исследованиям (NTNF, сейчас просто Исследовательский Совет Норвегии). В 1986 году институт стал частным, независимым исследовательским учреждением. Институт получает ежегодное основное финансирование от Исследовательского Совета Норвегии, отделения по культуре и обществу.

Основной задачей института является проведение прикладных исследований по вопросам, связанным с транспортом, и содействие внедрению результатов исследования путем внесения предложений органам власти, транспортной промышленности и обществу в целом. Сфера его деятельности включает в себя большинство современных важнейших вопросов автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного транспорта. Институт также вовлечен в международное сотрудничество в транспортном секторе.

Особый упор делается на практическое применение результатов исследований, и большинство проведенных здесь научных работ и проектов применяются. В Норвегии большинством клиентов являются государственные организации и органы местной власти, а также некоторые представители частного сектора. Основными клиентами являются Министерство транспорта и связи, Управление автодорог и Исследовательский Совет Норвегии. В последние годы ряд исследований транспорта был проведен по странам Африки и Азии для норвежского Агентства по развитию сотрудничества (NORAD). Институт также проводит исследования для органов государственной власти в других странах и для международных организаций.

