

ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЦИВИЛИЗОВАННОГО РЫНКА ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

М.А. Zhidkova

BASES OF FORMATION OF THE CIVILIZED MARKET OF TAXI SERVICE

Наличие цивилизованного такси в городе, как правило, свидетельствует об общем уровне экономического развития данного региона и о степени поддержки местными органами государственной власти городского автотранспорта.

Наша страна уже более 20 лет живет в новых условиях хозяйствования, появились и получили свое развитие новые отрасли экономики и направления в бизнесе. Однако таксомоторная деятельность в подавляющем большинстве регионов и городов России до сих пор находится лишь на начальном этапе. Значительно тормозит развитие таксомоторного бизнеса в стране засилье нелегальных перевозчиков, на долю которых приходится до 80% таксомоторного рынка.

В 2005 году было отменено лицензирование таксомоторной деятельности, что привело к увеличению нелегальных перевозчиков. В большинстве городов страны органы государственной власти и местного самоуправления самоустранились от регулирования рынка такси. Отмена лицензирования такси была осуществлена в рамках административной реформы, главная задача которой: отказ государства от избыточных управленческих функций. Предполагалось, что регулированием рынка такси займутся саморегулируемые организации. Однако этого не произошло в силу неготовности бизнеса объединяться и в силу отсутствия поддержки со стороны органов государственной власти процессов саморегулирования.

Следовательно, необходимым условием эффективного функционирования таксомоторного транспорта является сочетание государственного

регулирования и саморегулирования отрасли, так как проводившаяся ранее либерализация рынка такси не только не принесла желаемых результатов, но и разрушила существующую систему.

Одной из задач регулирования таксомоторного транспорта является нормативно-правовое обеспечение деятельности.

В 2011 году был принят Федеральный закон от 21.04.2011 № 69-ФЗ [1], который определил правила получения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси и установил требования к автомобилям и водителям при ведении такой деятельности.

Целью данного закона являлось изменение системы и качества оказания услуг легковым автомобилем – такси, которые направлены на создание преимуществ перевозчикам, стремящимся заниматься бизнесом на законном основании. Для наименьшего обременения участников рынка в связи с изменением законодательства отдельные его положения вступают в силу поэтапно до 01 января 2015 года.

Основными целями изменений в области регулирования таксомоторных перевозок являются:

- 1) совершенствование организации транспортного обслуживания населения;
- 2) оптимизация транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть;
- 3) исключение возможности ухода от налогообложения недобросовестными перевозчиками;
- 4) создание цивилизованного прозрачного рынка таксомоторных перевозок, повышение качества услуг и создание комфортных условий для работы такси.

Принятие Закона вызвало бурную реакцию со стороны сообщества таксистов, так как не-

¹ Кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой бухгалтерского учета и банковского дела Ступинского филиала НОУ ВПО «Российский новый университет».

© Жидкова М.А., 2014.

которые положения, прописанные в Законе, не учитывали сложившейся ситуации на рынке.

При разработке поправок были учтены пожелания работников системы такси. Законом от 23.04.2012 № 34-ФЗ [2] разрешено работать службам такси и индивидуальным таксистам не только на автомобилях, находящихся у них в собственности или на условиях лизинга, но и на арендованных машинах независимо от даты заключения соответствующего договора. При этом эксплуатируемые автомобили должны соответствовать требованиям, установленным субъектами РФ.

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы разработал концепцию развития услуг такси [3]. Основная цель – легализация и установление четких правил работы на рынке таксомоторных перевозок, в частности эффективность контрольно-надзорной деятельности, уровень профессиональной подготовки водителей, система диспетчеризации и безопасность.

Некоторые эксперты считают, что концепция развития московского такси была почти полностью скопирована с нью-йоркской модели, поэтому и возникает вопрос: насколько она применима.

Обратимся к европейскому опыту регулирования рынка таксомоторных перевозок.

В странах Европейского союза используются различные схемы организации таксомоторных услуг: от жестко регулируемого (количество лицензий, допуск к профессии, учитывающий репутацию, финансовое положение и квалификацию) до либерального, почти не регулируемого рынка такси, но везде работают по лицензиям, отвечают за жизнь пассажиров и платят налоги [4].

Рынок таксомоторных перевозок в большинстве европейских стран остается регулируемым. Это один из немногих секторов, где органы власти устанавливают количественные ограничения и регулируют цены. Мотивируется это тем, что рынок такси несовершенен, так как конкуренция на нем ограничена, спрос неэластичен, рынок имеет крайне локальный характер и состоит из нескольких сегментов с различной восприимчивостью к колебаниям спроса.

Регулирование рынка такси в большинстве развитых стран сводится к следующему:

1) ограничение предложения (ограничение автомобилей-такси посредством ограничения числа лицензий);

2) регулирование качества (определение стандартов, которым должен соответствовать

автомобиль, маркировка такси, а также требований, которым должен соответствовать водитель);

3) регулирование цен (установление максимальной цены, вычисляемой по различным формулам).

Если все три фактора (количество, качество и цены) одновременно ограничиваются, то сама лицензия становится ценным товаром. Здесь появляется рынок лицензий, они становятся объектом купли-продажи. Их цена представляет собой капитализированную стоимость ожидаемой монопольной ренты, которую перевозчик может получить вследствие ограниченного доступа конкурентов на рынок.

Учитывая российский и зарубежный опыт регулирования рынка таксомоторных перевозок, следует обратить особое внимание на сегментирование системы такси.

Рынок такси не является однородным, и выделяют 3 сегмента, которые требуют различного регулирования:

1) курсирующие такси;

2) такси, ожидающие клиентов на стоянках;

3) такси, вызываемые по телефону.

Самая высокая асимметрия информации и неэластичный спрос присутствуют на рынке курсирующих такси. Клиент, останавливающий такси на улице, не знает, с какой частотой курсируют другие перевозчики. Поэтому он садится в первый остановившийся автомобиль. Увеличение числа перевозчиков в данном сегменте зачастую ведет не к снижению цен, а напротив, стимулирует их рост, поскольку остальные таксисты повышением тарифов стараются защитить общий уровень своих доходов.

Надежным барьером для роста тарифов является развитие других сегментов рынка, в частности заказов такси по телефону.

Когда тарифы курсирующих такси становятся слишком высокими, клиенты чаще резервируют такси по телефону. Цены в этом сегменте рынка наиболее адекватно реагируют на колебание спроса, а клиент имеет большие возможности сравнивать цены. Поэтому многие страны предпочитают не ограничивать цены и доступ перевозчиков к рынку «такси по телефону», но в то же время применяют намного более жесткий подход к сегменту курсирующих такси.

Международный опыт показывает, что когда цены отпускаются вместе с упразднением количественного контроля (квотирования), то тарифы на услуги такси растут [5].

Следовательно, регулирование цен необходимо, чтобы сгладить негативный эффект от либерализации рынка такси.

Полное либо частичное дерегулирование рынка должно обязательно сопровождаться повышением стандартов качества и усилением надзора за их исполнением.

В сегменте курсирующих такси ни регулирование цен и ограничение количества лицензий, ни полное дерегулирование рынка не приносят такого положительного эффекта, как частичная либерализация, сочетающая контроль качества и цен со свободным доступом перевозчиков к рынку.

Опыт дерегулирования рынка услуг такси показал, что многие решения не всегда приемлемы в силу сложности самого рынка, который состоит из нескольких сегментов, разнонаправленно реагирующих на изменения в политике регулирования.

Любые изменения системы регулирования рынка услуг такси должны быть построены на серьезных исследованиях пассажиропотоков, транспортной и налоговой систем.

Очевидно, что при разработке концепции развития российского таксомоторного транспорта необходимо рассматривать все сценарии регулирования, использовать европейский опыт и учитывать национальные особенности.

Литература

1. Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2011. – 25 апр. – № 17. – Ст. 2310.

2. Федеральный закон от 23 апреля 2012 года № 34-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования государственного регулирования деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2012. – 30 апр. – № 18. – Ст. 2126.

3. Официальный сайт Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. – <http://www.dt.mos.ru>

4. Регулирование рынка таксомоторных услуг в Европе: исследование по заказу Института экономики транспорта, Осло, Норвегия) – <http://www.iru.ru/id.pdf>

5. Organization for Economic Co-operation and Development, Taxi Services: Competition and Regulation, OECD, 2010. – <http://www.oecd.org/dataoecd/49/27/41472612.pdf>