

М.А. Жидкова¹

M.A. Zhidkova

КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

CONCEPTS OF THE TAXI SERVICES MARKET DEVELOPMENT

В статье рассмотрены сценарии развития таксомоторных перевозок, основанные на различных подходах к регулированию рынка такси.

Ключевые слова: такси, таксомоторные перевозки.

In the article some scenarios of the taxi services development, based on various approaches to regulation of the taxi services market are considered.

Keywords: taxi, taxi services.

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.

На протяжении последних трех лет в России активно проводятся государственные меры по легализации бизнеса таксомоторных перевозок, теневой сектор которого составляет до 90% всего рынка. Вмешательство государства способствует росту сегмента легальных таксомоторных перевозок, что влечет за собой выход на рынок новых участников и развитие деятельности старых.

По оценке аналитиков "Intesco Research Group", в 2012 году на рынке таксомоторных услуг города Москвы доля нелегальных извозчиков составляла более 80%, таксомоторные парки занимали около 8% московского рынка таксомоторных услуг, а на долю частных с лицензиями приходилось уже примерно 12% [2].

Лидирующие позиции, согласно исследованию «Московский рынок такси. Текущая ситуация и прогноз», сможет занять компания, обладающая следующими характеристиками [1]:

¹ Кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ), заведующая кафедрой бухгалтерского учета и банковского дела Ступинского филиала НОУ ВПО «Российский новый университет».

1) наличие в машинах навигационной системы;

2) использование только собственных машин с наемными водителями;

3) развитая диспетчерская служба;

4) периодическая проверка качества оказываемых услуг в целях поддержания высокого уровня сервиса (постоянное тестирование водителей и работников диспетчерской службы путем привлечения «тайного клиента»);

5) собственная система технического обслуживания и контроля;

6) обязательное внедрение АРМов (автоматизированных рабочих мест диспетчеров) и дальнейшее развитие автоматизации на уровне бизнес-процессов с внедрением комплексных автоматизированных систем на уровне «клиент – диспетчер – водитель», включая системы отслеживания местоположения и состояния транспортных средств;

7) внедрение программ по поддержанию лояльности клиентов (в целях удержания и расширения постоянной клиентуры);

8) грамотная маркетинговая и тарифная политика, предоставление дополнительных видов услуг.

Очевидно, что для создания полностью легального рынка таксомоторных перевозок этого недостаточно, поэтому обратимся к опыту европейских стран.

Теоретические подходы к регулированию рынка такси не дают ясных рекомендаций для

создания совершенной организации таксомоторных перевозок. Общее мнение состоит в том, что регулирование должно основываться на необходимости коррекции проявлений неэффективности рыночного механизма. Более того, расходы на регулирование необходимо сравнивать с полученной выгодой.

Проведившиеся на рынке такси в странах ЕС исследования выявили, что действительно существует проявление неэффективности рыночного механизма, и система таксомоторных перевозок не является однородной. Основными сегментами рынка являются заказ машин по телефону, контракты, такси, ищущие пассажиров на улицах и стоянки такси [3].

Проблема проявления неэффективности рыночного механизма более заметна на рынках такси, ищущих пассажиров на улицах, и автомобилях, ожидающих пассажиров на стоянках.

На основе существующих режимов регулирования в разных странах и городах рассмотрим сценарии возможного развития таксомоторных перевозок.

При регулировании рынка такси наиболее часто рассматриваются факторы стоимости проезда и контроля качества.

В будущем, вероятно, основным вопросом станет контроль качества услуг. Опыт показывает, что требования качества могут смягчить некоторые негативные результаты свободного доступа на рынок.

Различия в стандартах качества должны приниматься во внимание как одно из важнейших направлений при разработке сценариев развития такси.

Основываясь на двух важных направлениях, рассмотрим следующие концепции регулирования таксомоторного транспорта:

1) низкие стандарты качества для допуска к профессии с некоторой степенью контроля качества («Скользкая дорога»);

2) высокие стандарты качества для допуска к профессии с некоторой степенью контроля качества («Улица возможностей»);

3) низкие стандарты качества для допуска к профессии со свободным доступом к рынкам (нет контроля качества) («Тупик»);

4) высокие стандарты качества для допуска к профессии со свободным доступом к рынкам («Автострада качества»).

Эти концепции являются вариациями на темы стандартов качества и доступа к рынкам, что иллюстрирует рис. 1.

В сценарии «Скользкая дорога» предполагается введение строгих стандартов при доступе на рынок.

Опыт применения показывает, что данный тип режима довольно нестабилен. Большинство крупных городов отказалось от такого регулирования, введя строгие стандарты качества для таксомоторных компаний и ослабив ограничения доступа на рынок.

В настоящее время режим низких стандартов качества в сочетании с гибким и строгим контролем существует в Брюсселе, Мадриде и Париже.

Очень немногие города будут развиваться в этом направлении [4]. Такие изменения могут привести к ослаблению стандартов качества и введению количественного регулирования, что непосредственно влияет на увеличение количества автомобилей-такси и сокращение их использования.

Применение данного типа регулирования обычно является результатом исторического развития и отсутствия интереса к изменениям, а не определенного решения.



Рис. 1. Сценарии развития рынка таксомоторных перевозок

При низких стандартах качества существует риск, что участники рынка таксомоторных перевозок будут менее профессиональными, чем при режимах с жесткими ограничениями. Это может привести к появлению недостаточно квалифицированных нанимателей. Результатом могут быть неблагоприятные условия работы и плохая репутация в целом.

Однако при этом режиме новые вступления на рынок редки из-за количественных ограничений. В некоторой степени это может гарантировать профессионализм таксомоторных компаний.

Этот сценарий явно предоставляет интересы опытных перевозчиков, хорошо зарекомендовавших себя на рынке.

Все сценарии, в которых вступление на рынок регулируется, создают огромные возможности для органов власти. Они должны балансировать стоимость проезда и количество такси для того, чтобы обеспечить одинаковые результаты для таксомоторных компаний, водителей и пассажиров.

Второй сценарий создает большой диапазон вопросов, которые должны решаться органами власти. Они находятся на «Улице возможностей». В их руках находится определение размера рынка и стандартов качества услуг, предоставляемых перевозчиками. В частности, важными являются требования к водителям такси, так как большинство из них являются собственниками автомобилей.

Только в Хельсинки и Осло используют систему с гибким контролем количества автомобилей и жесткие требования качества к таксомоторным компаниям.

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.

Как и в предыдущем сценарии, отсутствие требований качества может привести к появлению некомпетентных работодателей.

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

При типах регулирования, 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 перевозчиков. Сокращение прибыльности в сочетании с увеличением спроса может оказать давление как на регулирование стоимости проезда, так и на контроль количества автомобилей-такси.

В третьем сценарии «Тупик» рассмотрим потенциальные возможности режима с низкими стандартами качества и свободным доступом к рынкам. Большинство стран рано или поздно решают оставить этот сценарий.

В настоящее время в Дублине, Женеве и Амстердаме существует режим низких стандартов качества и отсутствия контроля количества. Этот тип регулирования очень нестабилен.

Осуществление этого сценария приводит к следующему [5].

1. Значительное увеличение количества компаний, впервые вступающих в отрасль. Больше всего их на рынке такси, ищущих пассажиров на улицах, и на рынке стоянок такси.

2. Предложение увеличивается в результате появления количества компаний, впервые вступающих в отрасль. Однако использование автомобилей уменьшается.

Если выбран этот сценарий, то влияние на уровень качества является неблагоприятным.

Как отмечалось для сценария «Скользкая дорога», низкое качество сервиса имеет отрицательное влияние на спрос. Если низкие требования приводят к снижению качества обслуживания, то это сокращает 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 перевозок.

Опыт дерегулирования показывает, что стоимость проезда увеличивается, когда снимаются ограничения количества. Однако рост – это только первоначальное регулирование. Со временем стоимость проезда возрастет с коэффициентом, сопоставимым с другими ценами [6].

Этот сценарий приведет к появлению большого количества перевозчиков, что явно бросает вызов органам власти, если дело касается контроля и мониторинга, а также создаст меньше стимулов для самоконтроля внутри системы такси.

Результатом могут быть более высокие для общества затраты на контроль, по сравнению с другими сценариями, где количество участников ограничено.

Четвертый сценарий «Автострада качества» рассматривает возможные результаты жестких стандартов качества для таксомоторных компаний при свободном доступе к рынку.

Этот режим становится все более популярным и является наиболее стабильным: свободный допуск к профессии для всех, кто соответствует стандартам качества, налагаемым на перевозчиков.

В Будапеште, Вене, Берлине, Лондоне и Стокгольме в настоящее время в различной степени существует этот тип регулирования.

Режимы со свободным доступом к рынку и строгим требованием качества обеспечивают относительно стабильное окружение для таксомоторного транспорта. При таком регулировании дискуссия об изменениях не имеет значения. Единственное исключение связано с регулированием стоимости проезда и уровнем требований к качеству.

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 перевозчиками. Это также подтверждается тем фактом, что высокие стандарты качества способствуют присоединению к диспетчерскому центру [7].

Основываясь на анализе сценариев, можно прийти к выводу, что для смягчения негативных результатов свободного вступления на рынок важны строгие стандарты качества для перевозчиков.

Сценарий со свободным вступлением на рынок и без строгих требований качества – это «Тупик». Низкие стандарты качества рано или поздно приведут к необходимости перехода на другой тип регулирования.

Когда вступление ограничено, то строгие требования качества могут улучшить качество таксомоторных перевозок. Сценарий, в котором низкие стандарты качества сочетались с

регулируемым вступлением на рынок, оказался «Скользкой дорогой».

Строгие требования качества должны быть введены до либерализации доступа к рынкам, что основано на опыте европейских стран. Когда сценарий «Скользкая дорога» покидается, то органы власти должны перейти, скорее, к сценарию «Улица возможностей», а не «Тупик».

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

Литература

1. «Московский рынок такси. Текущая ситуация и прогноз» – <http://www.aup.ru/news/2012/02/28/5866.html>
2. «Московский рынок такси 2012 год» // РБК. Исследование рынков – <http://marketing.rbc.ru/research/562949975615470.shtml>
3. «Регулирование рынка таксомоторных услуг в Европе» (Исследование по заказу Института экономики транспорта, Осло, Норвегия) – <http://www.iru.ru/id.pdf>
4. Bekken Jon-Terje. Experiences with Regulatory Changes of the Taxi Industry // 9th Conference on Competition and Ownership in Land Transport, 2006. – P. 16. – http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo9_papers/thredbo9-workshopD-Bekken.pdf
5. National Transport Authority of Ireland. Taxi Regulation Directorate. – <http://taxiregulation.nationaltransport.ie/>
6. Netherlands Ministry of Transport: Public Works and Water Management, Taxi abroad // An inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad. – Part II: Country Reports, op. cit., p. 124.
7. Organization for Economic Co-operation and Development, Taxi Services: Competition and Regulation, OECD, 2010. – <http://www.oecd.org/dataoecd/49/27/41472612.pdf>