



О том, как работает такси в Европе, белорусы знают чаще всего понаслышке, из прессы или по рассказам тех, кто лично побывал "за бугром". А еще - по фильмам. Тоже не самый надежный источник.

Из-за плохой осведомленности и традиционной зависти к более благополучным европейским соседям, сохранившейся еще со времен СССР, у многих появляется ложное ощущение, что ТАМ - хорошо, ТАМ все двери там открыты, законы благоприятны для бизнеса и для клиентов. А у нас - все плохо: такси дорогое, таксистам сложно, налоги высокие...

Вспомните народную поговорку: хорошо там, где нас нет. Исследования показывают, что не так уж просто строить бизнес в европейских странах. Особенно такой сложный бизнес, как такси.

---

В странах Европейского союза (ЕС) услуги такси бывает трех видов:

1. курсирующее такси
2. такси, которое ожидает клиентов на стоянках
3. вызов такси по телефону

Во всем мире отношения таксистов с клиентами - это вечная ласковая борьба: кто кого задушит в объятиях. В этой борьбе у каждого свои инструменты. У клиента - знание законов и умение качать права, у таксистов - довольно высокий порог цен и собственная важность.

Но есть еще и третий участник этой борьбы: государство. В странах ЕС давно пытаются выбрать подходящий способ, чтобы согласовать потребности пассажиров с

возможностями такси. Во главу угла ставится качество услуг: быстрая подача машины, исправный (а значит безопасный) автомобиль, грамотный таксист.

---

Чтобы услуги такси соответствовали довольно высокой планке требований, рынок такси в ряде европейских стран сильно сократили. Для сравнения: на сегодняшний день количество такси в Париже составляет 15300 машин, тогда как в 1931 году их было 20155.

Чем достигается такое сокращение? Уменьшением числа лицензий. Мало того, лицензию зачастую нужно купить, причем за немалые деньги. Если, например, парижский водитель захочет получить лицензию бесплатно, ему нужно стать на очередь, которая длится по несколько десятков лет. Исключением являются только несколько европейских стран, где ограничений на выдачу лицензий нет.

Количество лицензий может зависеть от населенности региона, числа поездок на душу населения. Но в большинстве случаев никаких четких оснований нет, максимальное число лицензий - это совершенно произвольное решение властей.

Во многих странах лицензии стали предметом оживленной и довольно прибыльной торговли. В Германии цена лицензии колеблется от 5 000 до 7 000 евро, в некоторых графствах Великобритании она достигает 70 000 фунтов стерлингов. В Париже лицензия такси стоит 180 000 евро, в Ницце 100 000 евро. Лицензию можно приобрести у местных органов власти или у ее прежнего владельца, который решил перестать заниматься перевозками.

---

Второй важный момент - это цена такси для пассажиров. Когда машин такси становится мало, а их услуги становятся высококачественными, то цена поездки неизбежно растет. Чтобы задержать рост цен на перевозки, тарифы такси в Европе регулируются государством. Исключение представляют только Люксембург, Словакия, Швеция и Нидерланды, где цены на такси - свободные.

Цена одной поездки на такси в Европе может складываться из нескольких частей: минимальная цена поездки (она называется "плата за посадку в салон"), оплата за простой и километраж. Может быть дополнительная плата за провоз багажа или животных (Италия, Франция). Тариф может меняться в зависимости от времени суток.

---

Чтобы стать таксистом в Европе, нужно сначала сдать специальный экзамен. Он может включать тест на вождение и на знание города. В Германии будущий таксист должен также предъявить справку о здоровье, а в бельгийском регионе Фландрия - справку об отсутствии судимости.

Во многих странах перед тем, как получить лицензию, нужно пройти специальное обучение. Курсы обучения таксистов зачастую оплачивают местные власти. Школы водителей организуют профессиональные объединения перевозчиков, обучение в них длится от шести до девяти месяцев.

Автомобиль такси проходит техосмотр, как правило, раз в год. Ограничения по возрасту автомобиля встречаются редко. В Брюсселе, например, автомобиль такси не должен быть старше семи лет. Есть список требований, которым слишком старый автомобиль просто не сможет соответствовать. Это обязательный бортовой компьютер, соответствие высоким техническим стандартам, безопасность. В Швеции машина такси должна быть обязательно застрахована, а в Лондоне есть совершенно уникальное техническое ограничение, которое больше нигде не встречается: радиус поворота автомобиля.

---

Несмотря на высокое качество перевозок, количество машин такси в Европе получается ограниченным, а цены на перевозки остаются высокими. Чтобы снизить цены и увеличить предложение по перевозкам, некоторые страны сняли ограничение по числу лицензий. В итоге количество машин увеличилось, сократилось время ожидания такси пассажирами. А вот снижения цен не произошло...

Почему же в условиях свободной конкуренции цены не снизились? Причина довольно простая: машин стало больше, а спрос остался прежним. В результате, чтобы как-то

выжить, таксистам пришлось сохранять цены довольно высокими. Надо отметить, что от увеличения количества машин качество сервиса лучше не стало.

Но не следует забывать, что рынок такси в Европе неоднороден. Существует заказ такси по телефону, а также возможность взять такси прямо на улице (как говорят у нас - от бордюра). "Бордюрики" в Европе тоже бывают разные: одни ожидают на стоянках, другие постоянно разъезжают по городу в поисках пассажиров. Именно курсирующее такси представляет большую проблему: регулировать цены и качество здесь довольно сложно.

Единственным компромиссным решением остается заказ такси по телефону. Когда тарифы курсирующих такси становятся слишком высокими, европейские пассажиры начинают чаще звонить в диспетчерские службы. Если сделать несколько таких звонков, можно легко сравнить цены и скорость подачи машин у разных фирм. По факту получается, что при вызове такси по телефону найти машину проще, а цены оказываются более адекватными.

Поэтому власти многих стран ЕС стараются не ограничивать работу такси, заказ которых осуществляется по телефону, но применяют жесткие ограничения к курсирующим такси.

[Источник - Аналитический рапорт "Рынок услуг такси в странах Европейского Союза", Центр социально-экономических исследований CASE Беларусь](#)

{comments on}