

5. *Catalina, S.* Multivariate Customer Demand: Modeling and Estimation from Censored Sales [Electronic resource] / S. Catalina // SSRN. — Mode of access: <https://ssrn.com/abstract=1334353>. — Date of access: 25.05.2020.

6. *Михайловская, Я. Д.* Формирование базы данных для кросс-канальной модели прогнозирования продаж / Я. Д. Михайловская // Экономический рост Республики Беларусь: глобализация, инновационность, устойчивость : материалы XIII Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 14 мая 2020 г. / Белорус. гос. экон. ун-т ; редкол.: В. Ю. Шутилин (отв. ред.) [и др.]. — Минск, 2020. — С. 394–395.

Mikhailovskaya, Ya. D. Formation of a database for a cross-channel sales forecasting model / Ya. D. Mikhailovskaya // Economic Growth of the Republic of Belarus: Globalization, Innovation, Sustainability : materials of the XIII Intern. sci. and practical conf., Minsk, 14 May 2020 / Belarus State Econ. Univ. ; editorial board: V. Yu. Shutilin (resp. ed.) [et al.]. — Minsk, 2020. — P. 394–395.

7. *Калугин, Т. Р.* Анализ моделей ADL (p, q), используемых для описания связей между временными рядами / Т. Р. Калугин, А. К. Ким, Д. А. Петрусевич // Рос. технол. журн. — 2020. — Т. 8, № 2. — С. 7–22.

Kalugin, T. R. Analysis of ADL (p, q) Models Used to Describe Relationships Between Time Series / T. R. Kalugin, A. K. Kim, D.A. Petrusевич // Russ. technological j. — 2020. — Vol. 8, № 2. — P. 7–22.

Статья поступила в редакцию 07.12.2020 г.

УДК 629.344

I. Mikulich
I. Ledneva
L. Patsay
BSEU (Minsk)

PROBLEMS OF REGULATION OF THE SPHERE OF PASSENGER TRANSPORTATION BY TAXI: AN INTERNATIONAL ASPECT

The article presents the experience of regulating passenger transport by taxi in different countries in order to identify key tools for influencing market participants that have been developed within the framework of a conservative and liberal model of regulation of this market. The authors update the issues that have formed the problem field of regulation, including the emergence of new market players as a result of the development of digital technologies. At the same time, the regulatory models used in different countries cannot be fully transferred to the domestic market, but methods and tools with a positive effect are appropriate for application and adaptation to national conditions.

Keywords: taxi; license; licensing; conservative model; liberal model; international practice; quantitative restrictions; tariff regulation.

И. М. Микулич
кандидат экономических наук, доцент
И. А. Леднёва
кандидат экономических наук, доцент
Л. С. Пацай
кандидат экономических наук
БГЭУ (Минск)

ПРОБЛЕМНОЕ ПОЛЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ СФЕРЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЯМИ ТАКСИ: МЕЖДУНАРОДНЫЙ АСПЕКТ

В статье приведен опыт регулирования сферы пассажирских перевозок автомобилями такси в разных странах с целью выявления ключевых инструментов воздействия на субъектов рынка, по-

лучивших развитие в рамках консервативной и либеральной моделей регулирования данного рынка. Авторами актуализированы вопросы, сформировавшие проблемное поле регулирования, связанные в том числе с появлением новых игроков рынка в результате развития цифровых технологий. При этом модели регулирования, используемые в разных странах, не могут быть полностью перенесены на отечественный рынок, но методы и инструменты с положительным эффектом целесообразны к применению и адаптации к национальным условиям.

Ключевые слова: такси; лицензия; лицензирование; консервативная модель; либеральная модель; международная практика; количественные ограничения; тарифное регулирование.

В большинстве стран мира сфера пассажирских перевозок автомобилями такси находится в зоне прямого государственного регулирования, которое включает выработку комплекса требований (к водителю и автомобилю), необходимых к выполнению в качестве допуска на рынок, регулирование объема предложения через барьеры входа на рынок и выхода из него, тарифное регулирование. За последнее десятилетие в международной практике было принято много изменений и проведено реформ в сфере перевозок автомобилями такси (ослабление регулирования доступа на рынок и регулирования цен). Основная цель заключалась в создании условий для повышения уровня конкуренции и эффективности деятельности, а также ужесточении требований к безопасности перевозок и унификации требований к субъектам рынка.

Законодательная и нормативная база регулирования рассматриваемой сферы различается в разных странах и является результатом внутренних конституционных и правовых основ, а также различных экономических и инфраструктурных изменений. Такси рассматривается в большинстве стран как услуга, представляющая общественный интерес и являющаяся частью интегрированной системы городской мобильности. В связи с этим регулирование необходимо для обеспечения предложения услуг, безопасности перевозок пассажиров и качества обслуживания. В целом государственные органы вводят правила, ориентированные на контроль уровня тарифов, требования к безопасности и страхованию транспортных средств, стандарты качества обслуживания. В зависимости от предъявляемых требований выделяют консервативную и либеральную модели регулирования сферы пассажирских перевозок автомобилями такси (рис. 1).

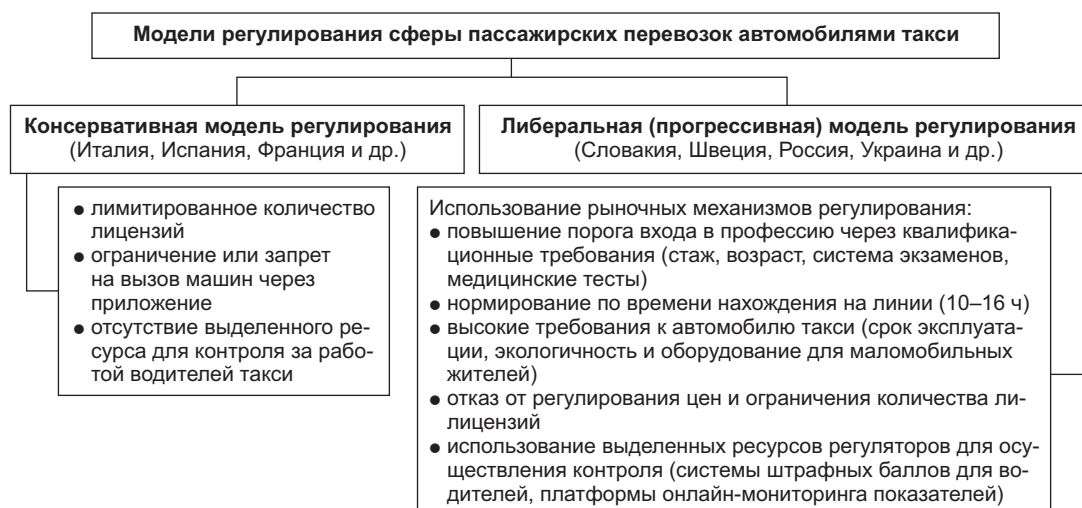


Рис. 1. Модели регулирования сферы пассажирских перевозок автомобилями такси, применяемые в международной практике

Источники: разработано авторами на основе [1].

В мировой практике наиболее распространенным инструментом регулирования деятельности в сфере нерегулярных автомобильных перевозок автомобилями такси является лицензирование. Понятие «лицензия» в международной практике иногда отождествляют с терминами «разрешение» и «концессия», которые используются в разных странах. В большинстве стран лицензионные требования и условия устанавливаются на национальном уровне, а местные (муниципальные) органы устанавливают локальные требования и осуществляют контроль доступа на местные рынки. Ключевые цели, решаемые режимом лицензирования, касаются защиты потребителей, мобильности и безопасности дорожного движения. Услуги по перевозке такси во многих странах могут быть предоставлены только организациями/поставщиками (коммерческими организациями, ИП и др.), имеющими лицензии и отвечающими предъявляемым требованиям.

В большинстве стран мира, где действует обязательное лицензирование, компетентными органами выдается именная лицензия, которая не подлежит передаче другим лицам (Кипр, Словения, Норвегия, Финляндия, Эстония и др.).

В Австрии, Германии и Словакии коммерческие перевозки пассажиров автомобилями такси подлежат обязательному лицензированию (посредством выдачи концессии районными административными органами).

В другом блоке стран требуется наличие дополнительного разрешения на транспортное средство, подтверждающее его соответствие техническим требованиям, установленным законодательством (в Болгарии, Великобритании и Ирландии, Латвии, Польше, Румынии, Испании) [2–4].

В Бельгии, Франции, Греции, Италии, Испании, Ирландии, Швеции, Словакии, Франции и Соединенном Королевстве лицензии могут быть переданы за вознаграждение, т.е. могут быть сданы в аренду (проданы) или быть переданы по наследству.

Предоставление лицензий основано на количественных и качественных требованиях, которые напрямую влияют на доступ к рынку. Требования направлены на контроль в сфере общественной безопасности и порядка, а также соответствия минимальным служебным обязательствам.

Национальным законодательством зарубежных стран регулируется количество выдаваемых лицензий местными (муниципальными) органами власти. Ограничение количества лицензий осуществляется на основании расчетов в соответствии с фактическими потребностями муниципалитетов исходя из количества жителей, наличия аэропорта, количества пассажиров, прибывающих с/на вокзалы и др. (рис. 2).

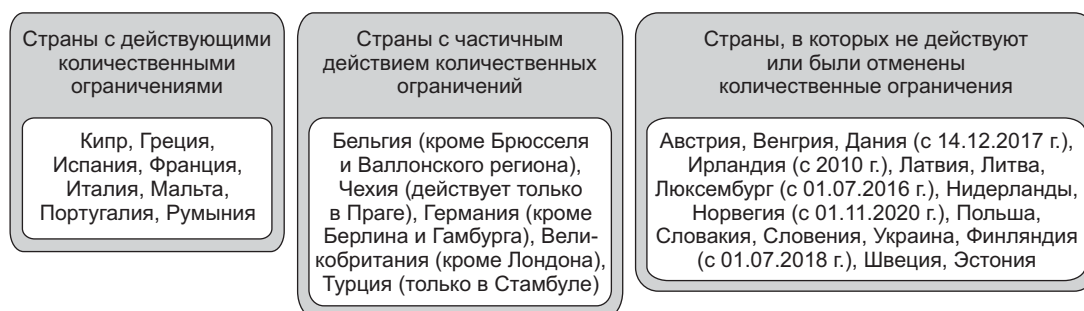


Рис. 2. Количественные ограничения, применяемые в различных странах

Источник: разработано авторами на основе [1].

В связи с тем, что лицензии на такси в основном выдаются на местном уровне, они подвержены географическим ограничениям и зачастую требуют обслуживания кон-

кретных районов (лицензия действительна только на территории муниципалитета или района, выдавшего лицензию). Данное требование действует в Австрии, Бельгии, Болгарии, Венгрии, Кипре, Дании (водитель такси может принять заказ из другого района в свой, но не наоборот), Румынии, Нидерландах, Кипре, Греции, Испании, Италии, Латвии, Литве, Франции, Хорватии.

В Польше в зависимости от географического положения существуют три типа лицензий на обслуживание:

- 1) конкретного муниципалитета;
- 2) территории соседних муниципальных объединений (после предварительного заключения между ними договора);
- 3) столицы — г. Варшава.

Качественные требования получения лицензии подразделяются на две основные категории: требования к водителям такси и требования к транспортному средству (рис. 3).

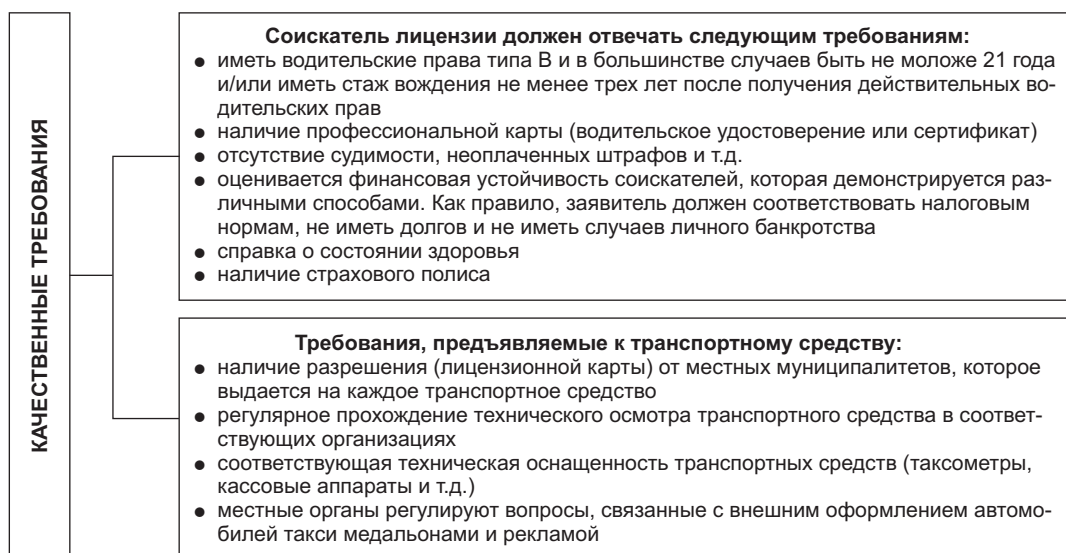


Рис. 3. Качественные требования, предъявляемые в сфере пассажирских перевозок автомобилями такси

Источники: разработано авторами на основе [1, 5].

Обзор законодательной и нормативной базы показал наличие как общих, так и специфических особенностей и различий в степени либерализации сферы пассажирских перевозок автомобилями такси. С одной стороны, некоторые государства приняли ряд либеральных решений, направленных на отмену количественных ограничений или правил тарифного контроля, как, например, в Словакии, Финляндии и Швеции. С другой — такие рынки, как Италия, Испания, столичный регион Бельгии и Франция, жестко регулируются и имеют значительные барьеры входа на рынок для новых участников (см. таблицу).

Появление с 2009 г. инновационных онлайн-сервисов для пассажирских перевозок автомобилями такси на основе приложений бросило вызов сформировавшимся правилам традиционного рынка такси. Новые технологии размыли границы между диспетчерскими центрами с предварительно забронированными сегментами и новыми

Применение инструментов регулирования сферы пассажирских перевозок автомобилями такси

Страна	Лицензирование деятельности (лицензии/разрешения)	Количественные ограничения выдаваемых лицензий	Географические ограничения действительности лицензии	Срок действия лицензии/разрешения	Регулирование тарифов
Великобритания	✓ Три вида лицензий (водительская, на транспортное средство и оператора такси)	✓ (кроме Лондона)	✓	От 1 до 3 лет	Установлен максимальный предел тарифов
Германия	✓	✓ (кроме Берлина и Гамбурга)	✓	5 лет	Установлены минимальный и максимальный пределы
Италия	✓	Отсутствуют	✓	Отсутствует	Установлен максимальный предел тарифов
Норвегия	✓	Отсутствуют с 01.11.2020	✓	10 лет	Отсутствует
Польша	✓ 3 вида лицензий (в зависимости от географического положения)	Отсутствуют	✓	От 2 до 50 лет	Установлен максимальный предел тарифов
Россия	Необходимо разрешение на осуществление деятельности в сфере такси	Отсутствуют	Отсутствуют	5 лет	Отсутствует
Чехия	Осуществление деятельности на основании концессии	✓ (действуют только в Праге)	Отсутствуют	5 лет	Отсутствует. Только в Праге установлен максимальный размер тарифа
Украина	✓	Отсутствуют	Отсутствуют	Отсутствует	Отсутствует
Франция	✓	✓	✓	5 лет (с 2015 г.)	Установлен максимальный предел тарифов
Швеция	✓	Отсутствуют	Отсутствуют	10 лет	Отсутствует

Источники: составлено авторами на основе [1–7].

посредниками (агрегаторами). Современные технологии позволяют пассажиру выбрать водителя, а водителю — принимать заказы от клиентов. Правила, принятые странами как на национальном, так и на местных уровнях, позволяют провести четкое разграничение между поставщиками услуг.

Самой популярной онлайн-платформой для пассажирских перевозок автомобилями такси в мире является Uber, впервые запущенный в Сан-Франциско, который позиционировал себя как простая посредническая система оказания услуг пассажирских перевозок автомобилями такси. Однако мнения традиционных операторов такси, а особенно ассоциаций такси, были обратными — они настаивали на том, что предоставляемые услуги посредством онлайн-сервиса представляют собой нечто большее, чем простая посредническая система. 20 декабря 2017 г. Суд Европейского союза вынес решение, в котором определил, что услуга, предоставляемая Uber, должна регулироваться как транспортная.

Появление новых операторов в сфере пассажирских перевозок автомобилями такси поднимает различные вопросы с точки зрения регулирования и политики в области кон-

курении. Фрагментированная карта их доступности по всему миру демонстрирует, что споры об их признании все еще продолжаются и, следовательно, создают неопределенность для организаций и потребителей.

Появление онлайн-сервисов на европейском рынке сопровождалось увеличением количества лицензий на транспортные средства (PHV):

- общий объем лицензий на транспортные средства PHV в Лондоне с 2013 по 2019 г. вырос с 49 854 до 88 513;
- в Париже, где количество лицензий на традиционное такси в период с 2016 по 2019 г. оставалось стабильным на уровне 17 000, количество лицензий PHV увеличилось с 10 000 до почти 20 000;
- в Брюсселе количество водителей-партнеров, работающих с онлайн-сервисом, увеличилось больше чем в 3 раза в период с 2017 по 2019 г. (с 500 до 1800 водителей);
- в регионе Рандстад (Нидерланды) общее количество лицензий PHV увеличилось с 5800 до 8000 за период 2015–2018 гг.;
- в Мадриде, который решил не регулировать сектор PHV так же строго, как другие испанские города (как в Барселоне), за период с января по сентябрь 2019 г. было выдано 1700 новых регулируемых лицензий PHV, что на 26 % больше, чем за аналогичный период 2018 г.

Таким образом, международный опыт регулирования сферы пассажирских перевозок автомобилями такси позволяет сделать следующие выводы:

1. С учетом быстрого развития информационных технологий, высокой скорости обновления бизнес-моделей на основе цифровизации экономики необходимо осуществлять постоянный мониторинг происходящих процессов на рынках пассажирских перевозок автомобилями такси в международной практике для корректировки национальных векторов развития рассматриваемой сферы.

2. Рынки всех стран мира наряду с общими чертами имеют много национальных особенностей, которые вытекают из уровня социально-экономического развития, этапа жизненного цикла, потребительских предпочтений, развития IT-сферы и т.п. Использование одного и того же инструмента в различных условиях может дать в корне отличный конечный результат и по-разному отразиться на деятельности субъектов хозяйствования. Ввиду этого применение в полном объеме положительного международного опыта регулирования деятельности субъектов рынка нерегулярных пассажирских перевозок автомобилями такси необязательно даст тот же эффект и на рынке Республики Беларусь. Это влечет необходимость формирования собственных механизмов, инструментов и рычагов, опираясь на международный опыт.

Источники

1. Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU [Electronic resource] // European Commission. — Mode of access: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>. — Date of access: 20.10.2020.
2. Light passenger transport services and vehicle hire services. Regulations 2020 [Electronic resource] // Transport Malta. — Mode of access: <https://www.transport.gov.mt/Booklet.pdf-f5514>. — Date of access: 20.10.2020.
3. A new reality for ridesharing apps in Poland [Electronic resource] // Schoenherr. — Mode of access: <https://www.schoenherr.eu/publications/publication-detail/a-new-reality-for-ridesharing-apps-in-poland/>. — Date of access: 20.10.2020.
4. Vehicles approved for taxi regime transport [Electronic resource] // Registrul Auto Român. — Mode of access: https://www.rarom.ro/en/?page_id=1104. — Date of access: 20.10.2020.
5. Trade Licensing Act [Electronic resource] // Ministry of Industry and Trade. — Mode of access: <https://www.mpo.cz/en/business/licensed-trades/legislation/trade-licensing-act--172390/>. — Date of access: 20.10.2020.

6. Легализация водителя: как получить лицензию такси в Украине (инструкция) [Электронный ресурс] // Такси Сервис. — Режим доступа: <https://taxiservice.com.ua/ukraine/1982-legalizatsiya-deyatelnosti-voditelya-taksi-v-ukraine-poshagovaya-instruktsiya>. — Дата доступа: 20.10.2020.

7. Deregulation and introduction of a competitive market — a huge change to the Finnish Taxi Industry [Electronic resource] // NJORD law firm. — Mode of access: <https://www.njordlaw.com/deregulation-and-introduction-competitive-market-huge-change-finnish-taxi-industry>. — Date of access: 20.10.2020.

Статья поступила в редакцию 03.12.2020 г.

УДК 330.341

A. Mishchenko
V. Akulich
BSEU (Minsk)

ASSESSMENT OF THE IMPACT OF EXPORTS OF CONSTRUCTION SERVICES ON GROSS VALUE ADDED IN THE CONSTRUCTION INDUSTRY IN BELARUS

In article, using regression models, the impact of exports and imports of construction services, as well as net exports, on gross value added (GVA) in the construction industry in Belarus is estimated. The opposite effect is also estimated — GVA in construction on the export of construction services.

Keywords: construction; gross value added (GVA); export of construction services; import of construction services; net export; regression models.

А. С. Мищенко
В. А. Акулич
кандидат экономических наук, доцент
БГЭУ (Минск)

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ЭКСПОРТА СТРОИТЕЛЬНЫХ УСЛУГ НА ВАЛОВУЮ ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ В СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ БЕЛАРУСИ

В статье с помощью регрессионных моделей оценивается влияние экспорта и импорта строительных услуг, а также чистого экспорта на валовую добавленную стоимость (ВДС) в строительной отрасли Беларуси. Также оценивается обратное влияние — ВДС в строительстве на экспорт строительных услуг.

Ключевые слова: строительство; валовая добавленная стоимость (ВДС); экспорт строительных услуг; импорт строительных услуг; чистый экспорт; регрессионные модели.

Введение. В периоды, когда падает спрос на строительные услуги на внутреннем рынке и замедляется рост или снижается валовая добавленная стоимость (далее — ВДС) в строительстве, Совет Министров Республики Беларусь каждый раз требует от Министерства архитектуры и строительства и подведомственных ему организаций наращивать экспорт строительных услуг. Однако сотрудники Министерства архитектуры и строительства считают, что экспорт строительных услуг не оказывает влияния на ВДС в строительстве либо даже ведет к ее снижению. Проверим с помощью построения эконо-