

ΑΝΑΤΑΡΑΧΗ ΣΤΙΣ ΠΙΑΤΣΕΣ

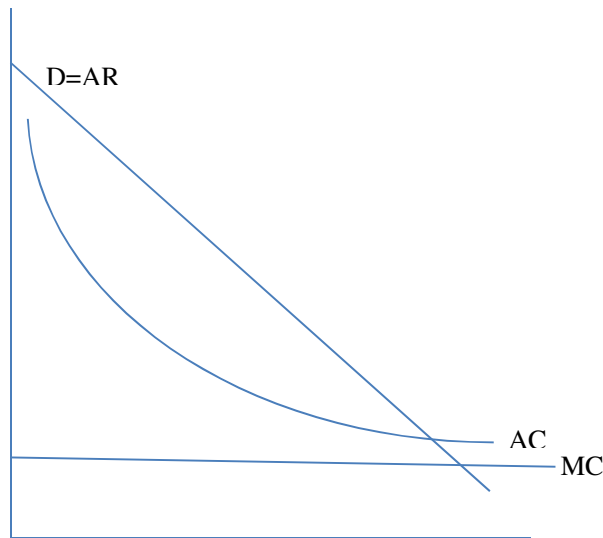
Αύγουστος 2011

Το ταξί προσέφερε από της συλλήψεως του υπηρεσίες μετακίνησης επιβατών ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟ (hail) ή ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΙΑΤΣΑ (rank). Υπηρεσίες κάποιας ανελαστικότητας, θα συμφωνήστε, που ενδεχομένως να μην επιτρέπουν στους επιβάτες τη διαπραγμάτευση της τιμής και προσφέροντας στον οδηγό σημαντική μονοπωλιακή δύναμη. Εξ ου και η ανάγκη ρύθμισης και όχι απελευθέρωσης.

Σε μερικές χώρες εξελίχθηκε ως μια λύση για κείνους που δεν είχαν τα μέσα να αποκτήσουν ιδιόκτητο όχημα (οικονομικά ασθενέστερους) σε άλλες χώρες εξελίχθηκε ως λύση για κείνους που δεν είχαν την διάθεση να υποστούν την κακή εξυπηρέτηση της μαζικής μεταφοράς (χαμηλή ποιότητα, συνωστισμός, αραιά δρομολόγια). Πουθενά όμως οι δυνατότητες που προσέφερε το ραδιοταξί, η τηλεφωνική παραγγελία οχήματος, οι παρεμφερείς μεταφορές με διαφορετικό όχημα (πολύμορφο, λιμουζίνα) ή/και διαφορετική χρέωση (με την ημέρα) ΔΕΝ ΠΑΡΑΧΩΡΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ και ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΥΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΕΣ ΤΑΞΙ, όπως σκανδαλωδώς έγινε στην Ελλάδα τις προηγούμενες δεκαετίες. Απεναντίας οι υπηρεσίες αυτές είναι απελευθερωμένες και οι πάροχοί τους, νέοι και παλιοί, ανταγωνίζονται ως προς την ποιότητα, ΤΗΝ ΤΙΜΗ και την εξυπηρετικότητα. Και έτσι πρέπει να είναι κατά τη γνώμη μου, δεδομένου ότι στις υπηρεσίες αυτές το πλεονέκτημα του παρόχου έναντι του καταναλωτή εξαντλείται και οι τιμές αναμένεται να διαμορφωθούν σε ανταγωνιστικό επίπεδο.

Τώρα, ποιος και γιατί ανακινεί τον ΚΙΤΡΙΝΟ ΚΙΝΔΥΝΟ (των ταξί όχι τον άλλον), αν απελευθερωθεί ο κλάδος; Εντάξει, ο Γ. Ραγκούσης τώρα που άσπρισε η κεφαλή του επικαλείται την ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΑΓΟΡΑ ενώ τα χρόνια που πέρασε στο Τμήμα μας ως φοιτητής στα τέλη της δεκαετίας του 1980 είμαι σίγουρος ότι θα ήταν υπέρ της κοινωνικοποίησης. Στα σοβαρά όμως, το αυθεντικό ταξί του hail and rank είναι ένα φυσικό μονοπώλιο γιατί το χιλιομετρικό κόστος διαδρομής και συντήρησης είναι σταθερό και το μέσο κόστος (βασικά το κόστος οχήματος ανά χιλιόμετρο) είναι φθίνον. Πολύ χονδροειδώς αλλά ουσιαστικά η ένταση της χρήσης των ταξί καθώς και ο αριθμός τους ΘΑ ΕΠΙΡΕΠΕ να προσδιορίζονται από τη συνολική ζήτηση αστικών

μετακινήσεων με τιμή ισορροπίας $P=AR=AC$ και αριθμό ταξί που εξυπηρετεί με κανονικό κέρδος την ποσότητα $Q(P=AR=AC)$. Το υψηλό κόστος απόκτησης της άδειας ταξί (ίσο με την παρούσα αξία του υπερβάλλοντος κέρδους όπως ξέρουμε) τα προηγούμενα χρόνια αποδεικνύει ότι βρισκόμαστε ακόμη και πάνω από αυτή την second best ισορροπία. Υπάρχει συνεπώς χώρος είτε για περισσότερες άδειες είτε για εκλογίκευση του ταξίμετρου. Πέρα από αυτά πρέπει το ΥΜΕΤ να μην υποκύψει στον εκβιασμό των σημερινών ιδιοκτητών, αντιθέτως να προσφέρει με πλειοδοτικό διαγωνισμό ένα αριθμό συχνοτήτων για λειτουργία ραδιοταξί και να απελευθερώσει πλήρως τις υπηρεσίες ειδικών οχημάτων (λιμουζίνες, πολυμορφικά), τηλεφωνικής κλήσης κ.λ.π.



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Ρύθμιση στο αυθεντικό ταξί, απελευθέρωση στα παρεμφερή ιδίως ραδιοταξί, προγραμματισμένη κλήση κ.λ.π.