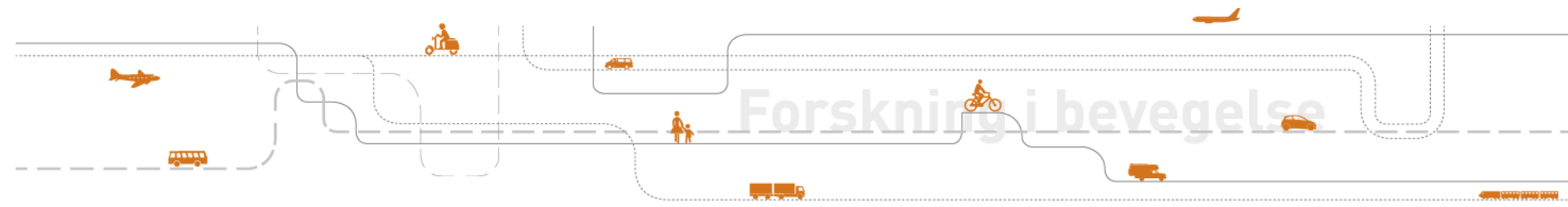


# Drosjenæringen i et samfunnsperspektiv

Kollektivtransportforums årskonferanse  
04.feb 2013

Jørgen Aarhaug, [jaa@toi.no](mailto:jaa@toi.no)



# Gjennomgang av presentasjonen

- Bakgrunn
  - *Forskning på feltet*
  - *Hva kjennetegner drosjemarkedene?*
- Sær næring eller unikt tilbud?
  - *Hva er drosjenes rolle*
  - *Hvem snakker*
  - *Hvordan er økonomien*
- Konflikter i reguleringene og suboptimering
  - *Målkonflikter*
  - *Manglende forståelse og kunnskap*
- Konklusjon
  - *Ulike svar på de samme spørsmålene*
  - *Mange mulige veier videre, men hvilken utvikling ønsker vi?*

# Forskning på feltet

- Fragmentert bilde, både nasjonalt og internasjonalt
- Teoretiske modeller
  - *"løser" ett problem (f.eks telefonmkd som Arnott, 1996), Hpl (Brunstad, 1991), (Larsen og Bekken 2005),*
  - *Ser veldig sjelden på flere delmarkeder sammen*
- Empiriske studier
  - *Ser på situasjonene i et marked/konsekvensene av en omregulering (typisk forskings-/konsulentrapport)*
    - Eks geografiske mkd (i Norge)
    - Cooper (2008), spes. tilbud
    - Fels (2012) geografiske markeder (NSW)

# Arbeider gjort på TØI

- Drosjeregulering i byer i Norge

*Rapporter (siste tre år)*

- Østfold - Aarhaug, Skollerud og Hagman (publiseres feb 13), (Øfk)
- Vestfold - Aarhaug, Skollerud og Krogstad (publiseres jan 13), (Vfk)
- Trondheim - Aarhaug, Krogstad og Skollerud (1207/2012)(ST fk.)
- Tromsø - Aarhaug og Skollerud (1152/2011)(T fk)
- Grenland – Aarhaug og Skollerud (1144/2011)(TMK fk)
- Nedre Buskerud – Aarhaug og Osland (1085/2010)(B.fk)

- Annet drosjearbeid

*Rapporter*

- *Reguleringer – internasjonale erfaringer og konsekvenser*
  - Aarhaug og Longva (2013) (pågående for GIZ, Tyskland)
  - Bekken (2007) (OECD)
  - Bekken (2003) (IRU)
  - Bekken og Longva (658/2003) (OFT, UK)
- *Pasienttransport –*
  - Osland, Aarhaug og Longva (1086/2010), (SD)
- *Reguleringer nasjonalt –*
  - Longva, Osland og Leiren (1054/2010) (NTF)
  - Bekken (646/2003) (NTF)

*Annet*

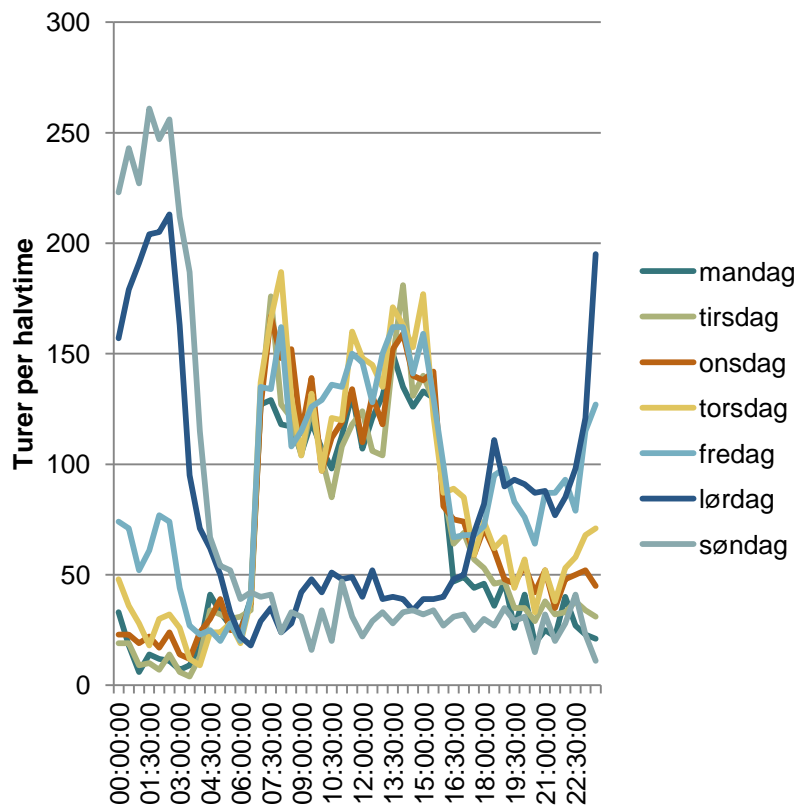
- Diverse papere og artikler i hovedsak basert på datamaterialet fra rapportene

# Hva er drosjenes samfunnsrolle?

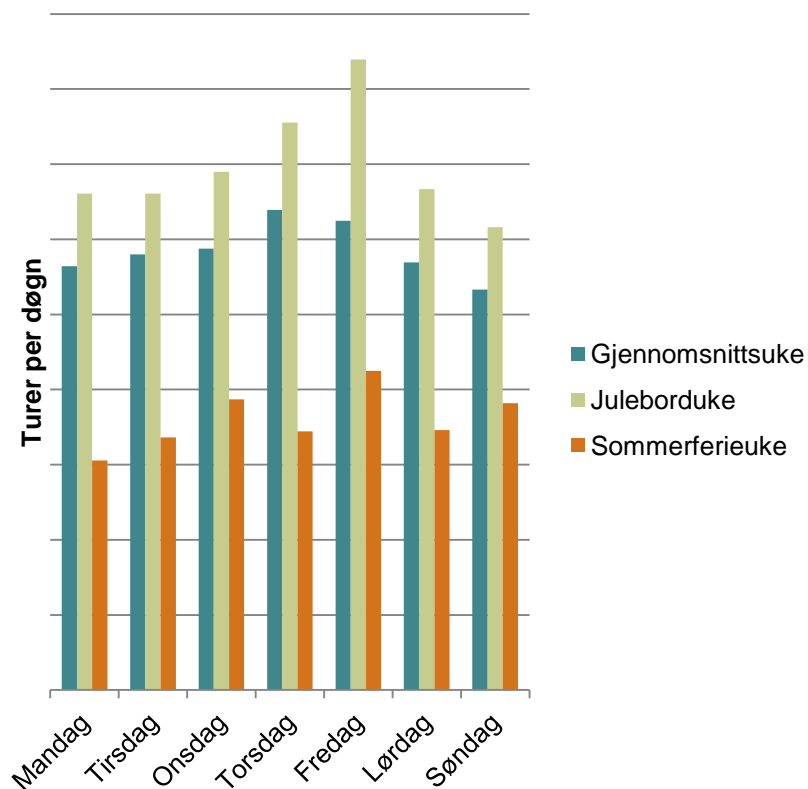
- I følge Taxiforbundet ”limet i kollektivtrafikken”
- I følge andre er drosjer ikke del av kollektivmarkedet systemet, men et privatsjåførtilbud
- Drosjer tilbyr transporttjenester, kommersielt og tilpasset individuelle behov
  - *Og utfører en del tjenester for det offentlige*
  - *Hvordan miksen ser ut avhenger av lokale forhold*
- Hvordan en velger å definere næringa får implikasjoner på hvordan den bør reguleres

# Variabel etterspørsel

## Gjennom uka

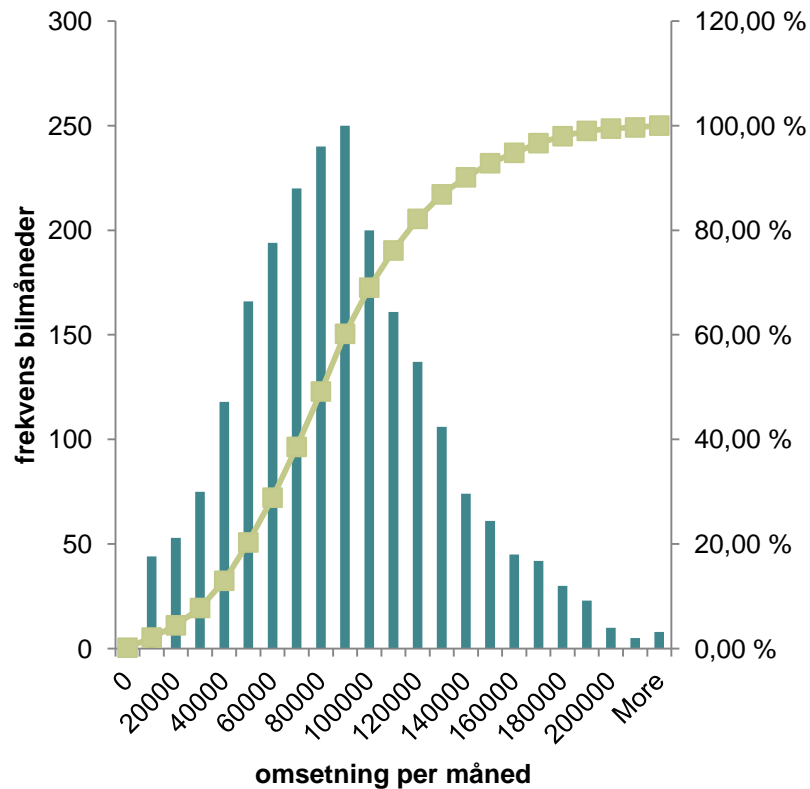


## Gjennom året

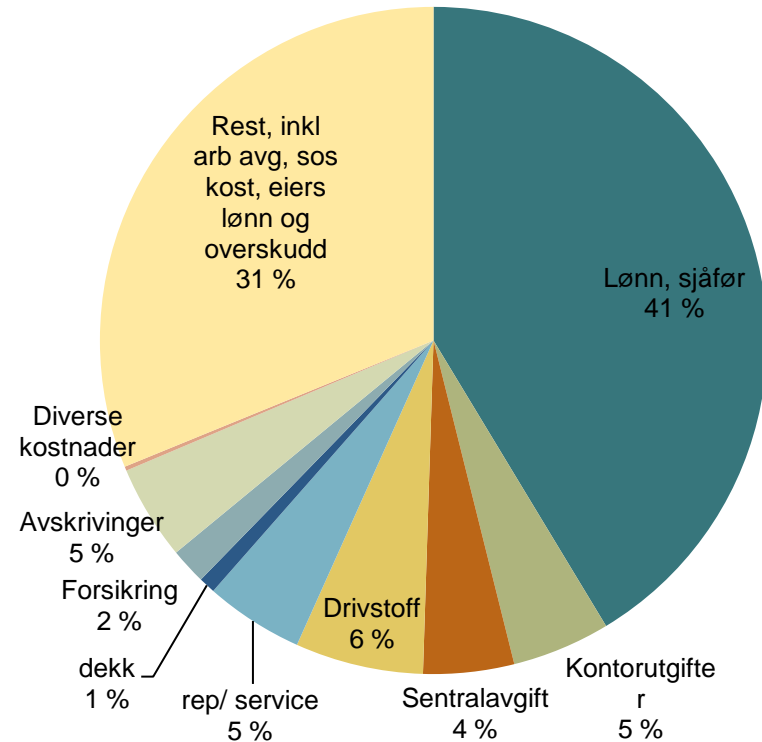


# Omsetningsnivå

## Stor variasjon i inntjeningen mellom løyvene

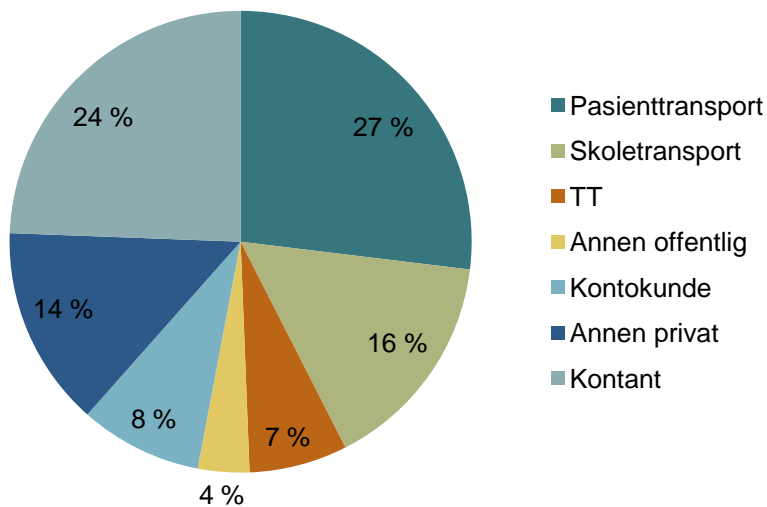


## Fordeling av kostnadene

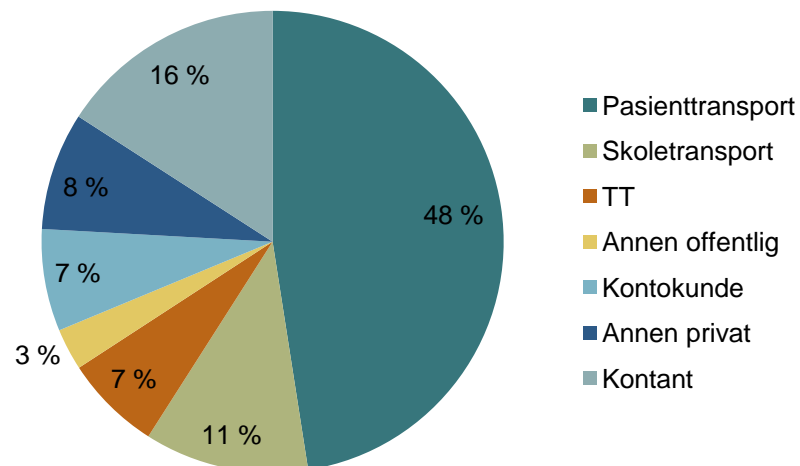


# Økonomien varierer med geografien

## Sone 1 Hedmark



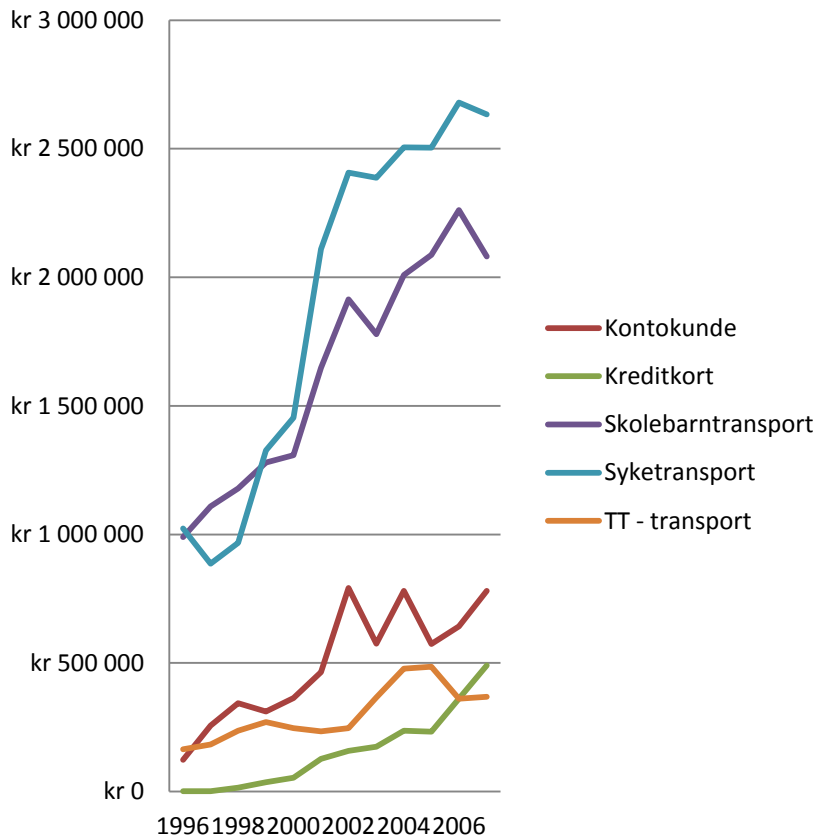
## Sone 3 Hedmark



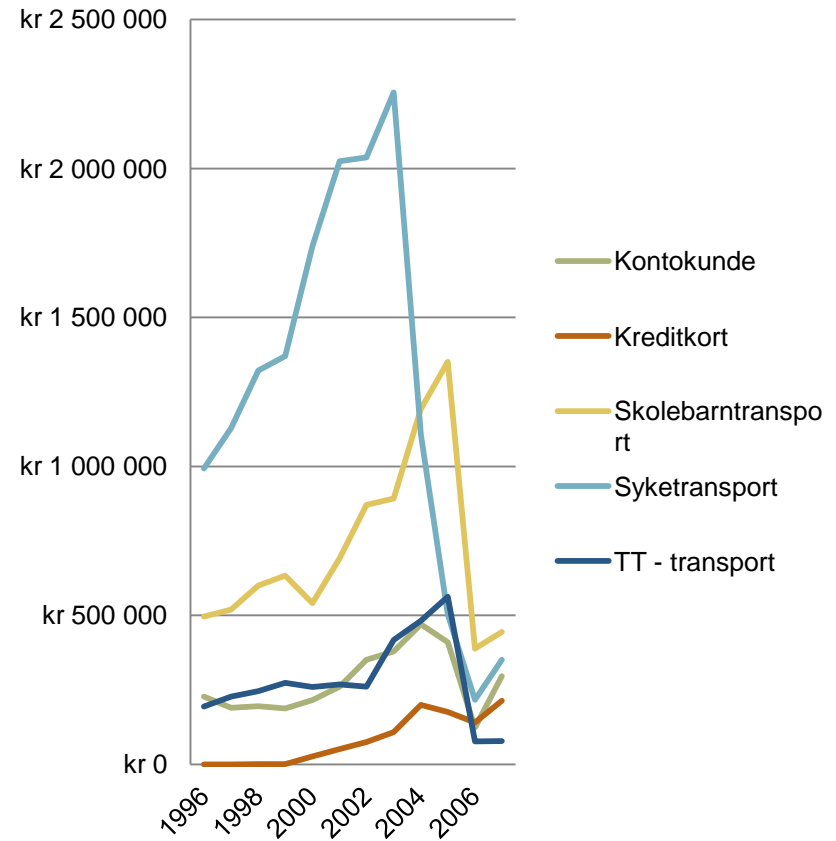


# Anbud påvirker tilbudet

## Sør-Odal

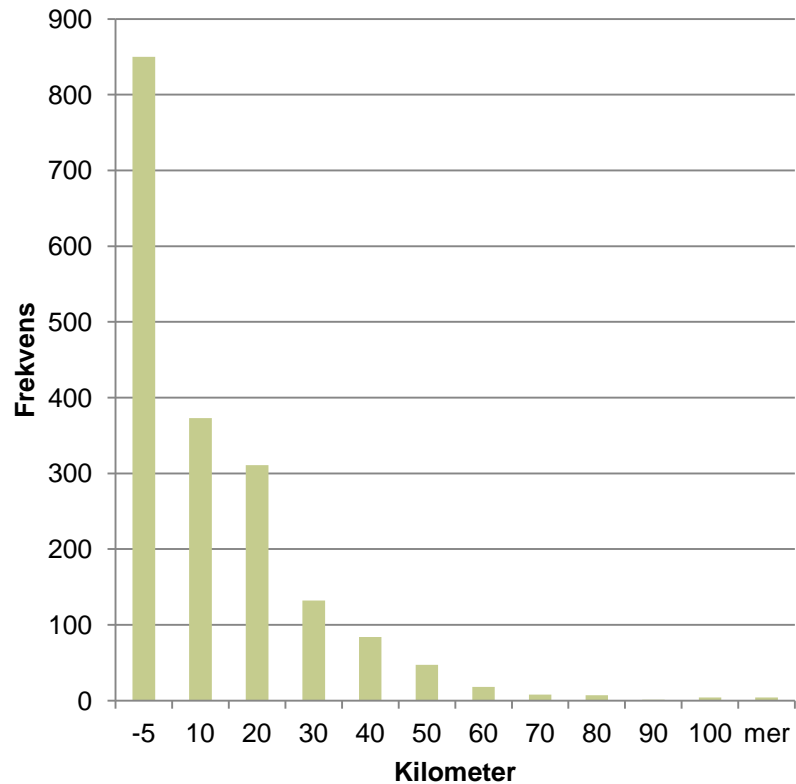


## Eidskog kommune

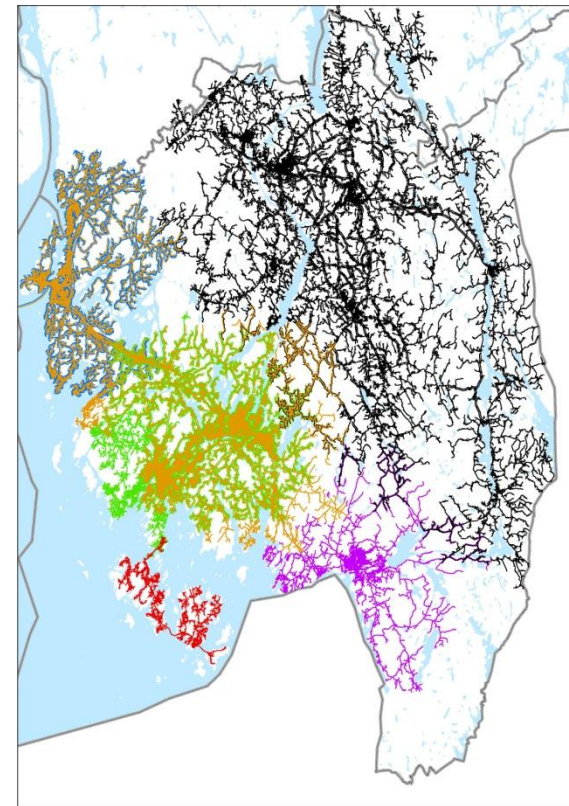


# Lokale markeder

## Fordeling turer etter lengde



## ”spagettimodell” Østfold



# Teoretiske problemer

1. Tradisjonelle økonomiske teorier lite tilpasset norske forhold
  - *Løsningen avhenger av beskrankningene som legges inn i optimeringsproblemet (dvs løsningen er et resultat av hvordan du definerer problemet, men ikke alle løsninger er like gode)*
    - Typisk deregulert adgang, maksimalpris og minimumsstandarder
    - Internasjonalt er modellene ofte basert på gate- eller telefonmarked, i Storbritannia ofte holdeplass
    - I praksis kan du få det resultatet du ønsker, ved å styre beskrankningene
2. Spørsmålet er om dette er den riktige måten å analysere taximarkedene på i Norge
  - *Teoriene eksemplifiseres med erfaringer fra andre bykontekster*
  - *Beskrankningene som legges inn er ofte politiske spørsmål*
    - Dekningsgrad, arbeidsmiljø osv
    - Og det kan hende det er riktig...?

# Problemer og løsninger

Delmarked	Konkurransform	Skala	Problemer	Idealløsning (teoretisk)
Telefonbestilling	Tilgjengelighet Mulig noe pris	Store skalafordeler i kobling kunde / drosje	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avveining mellom tetthetsfordeler og fordeler av konkurranse</li> <li>• Invers tilbudskurve (noen markeder)</li> </ul>	Prisregulert, subsidiert monopol m/kjøreplikt Ev fri adgang, prisregulert
Gate/hpl	Tilgjengelighet I veldig spesielle tilfeller pris	Ingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sikre kvalitet (utfisking)</li> <li>• Sikre fornuftig pris</li> <li>• Invers tilbudskurve</li> </ul>	Kvalitetsstandard, åpen adgang, maksimalpris
Bedriftskunder	Tilgjengelighet og pris	Noe (tetthetseffekter)	* Konkurranse krever flere aktører som er store nok	Få, store aktører
Pasienttransport Skolekjøring	Pris, leveringsdyktighet, kapasitetskrav	Noe (krever minimumsstørrelse)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krever store nok aktører og gode nok anbud</li> <li>• Enkelte sentraler har problemer med å få biler ut til ”rabatterte” priser</li> </ul>	Tre eller flere store sentraler
TT	(i dag ikke) / samme som telefonbestilling	Store	Som telefonbestilling	Anbudsutsatt/ prisregulert, subsidiert monopol m/ kjøreplikt
Samkjørings-produkter	Pris, leveringsdyktighet	Noe	• Leveringsdyktighet	Få, store aktører

# Hva kan vi gjøre?

- En mulighet er å rendyrke konkurransemodellen
  - *Konstruer markeder der det ikke er*
  - *Lag anbud for tilbud som ikke blir gitt på kommersielt grunnlag*
  - *Lag kvalitative reguleringer / (eller aksepter anarki)*
- En annen, å rendyrke reguleringsmodellen
  - *Sett lov om offentlige anskaffelser til side, forhandl*
  - *Følg opp pliktene*
  - *Gjennomfør strenge kvantitative reguleringer*
- En tredje, å lappe på dagens blandingsmodell
  - *Bruk anbud der det er flere tilbydere (på sikt), forhandl der det ikke er det*
  - *Se "pragmatisk" på plikt, eventuelt pris det inn*
  - *Behold dagens reguleringer*

# Konklusjon

- Spørsmålene er stort sett like, men svarene varierer
  - *Teoretisk ståsted*
  - *Politisk ståsted*
  - *Geografiske forhold*
- Likevel, alle svar er ikke like gode !

# Takk for oppmerksomheten

Jeg tar gjerne i mot spørsmål !

Også ved en seinere anledning

Kontaktdetaljer

[jaa@toi.no](mailto:jaa@toi.no)

48957228