

Внелегальный общественный транспорт в Лиме

По теме «Трансакции и трансакционные
издержки»

Внезаконный общественный транспорт

- ❑ 1984 г.: 95% общественного транспорта Лимы – незаконный транспорт.
- ❑ Восстановительная стоимость парка незаконных транспортных средств составляла 620 млн. долл. (в ценах 1984 г).
- ❑ Дополнительные вложения в инфраструктуру – бензозаправочные станции, ремонтные мастерские и другие необходимые сооружения и оборудование – по меньшей мере 400 млн. долл.

Внезаконный общественный транспорт:

- ❑ Конец 1920-х гг. — автомобили с кузовом «седан» (12 кв. м. на 5 пассажиров, или 2,4 кв. м на одного).
- ❑ Высокая плата за проезд на автобусах.
- ❑ Политика низких цен на бензин.
- ❑ Относительно небольшая плотность населения и краткость маршрутов.

Внезаконный общественный транспорт:

- ❑ Конец 1950-х **история** г.г. – крах легальных перевозчиков (разорилось 32 из 42 компаний).
- ❑ Жесткий контроль платы за проезд ⇒ падение доходов ⇒ износ парка.
- ❑ Лучшая приспособленность незаконного транспорта к росту спроса, вызванному урбанизацией Лимы.
- ❑ Рост отчислений в социальные фонды, созданные для блага наемных работников легальных компаний.

Внезаконный общественный транспорт: история

- ❑ 1965-й г. – признание государством внезаконных.
- ❑ Власти вынудили внезаконных согласиться на контроль платы за проезд в обмен на частичную легализацию.
- ❑ Создание Агентства по регулированию платы за проезд (ORETT).
- ❑ Запрет использования машин, вместимостью более 12 человек.
- ❑ Запрет открытия новых маршрутов.

Внезаконный общественный транспорт:

история

- ❑ 1976-й г. – нарушение внезаконниками ограничений вместимости автобусов.
- ❑ Открытая конфронтация с властями.
- ❑ Утрата полузаконного статуса.
- ❑ В 1979 г. государство возложило на внезаконников ответственность за разрешение транспортных конфликтов .

Внезаконный общественный транспорт: история

- ❑ 1981-й г. – второе признание внезаконных.
- ❑ Контроль платы за проезд, введение налога на бензин ⇒
разорение бывших и
появление новых
внезаконных
перевозчиков.

Вопросы

- ❑ Какие трансакции из типологии Коммонса встречаются в данном кейсе?
- ❑ Трансакции каких типов государство навязывает перевозчикам?
- ❑ Почему такие трансакции в данном случае оказываются неэффективными?
- ❑ Зачем, на ваш взгляд, государство раз за разом строит свои отношения с внезаконниками по одной и той же неэффективной схеме?