

Boban Stojanović<sup>1</sup>

Javni izbor<sup>2</sup>

## Traženje renti i beogradski taksi

Esej ima za cilj da prikaže koncept traženja renti<sup>3</sup> i da na empirijskom primeru prikaže kako do njega dolazi i koje su posledice. U ovom eseju istražićemo koncept taksi politike grada Beograda i prikazaćemo na koji način taksi udruženja i taksisti<sup>4</sup> izvlače rentu. Ovu politiku uređuju lokalne vlasti i zato je grad Beograd ustvari kreator politika koje omogućuju rentu mimo tržišta za taksiste.

### Traženje/izvlačenje renti

Traženje renti predstavlja traženje profita mimo tržišta (Prokopijević, 2000: 323) ili pojavu zahteva za određenim davanjima od strane države (Đorđević, 2009: 205) ili najopštije rečeno - traženje renti je sticanje pogodnosti mimo tržišta (Pavlović, 2013). Ove kratke definicije nam dovoljno govore. Uglavnom se izvlačenje profita (rente) odvija uz pomoć države. Odnosno, država svojim aktivnostima i regulacijama nekome donosi profit. Državna intervencija u ekonomiji uvek stvara dobitnike i gubitnike, bilo da se ona ogleda u tarifama, carinama, kreiranju cena, subvencija, uvoznih kvota i izvoznih kredita (Hindmoor, 2006: 86). Društvena cena traženja i izvlačenja rente je visoka (Mueller, 2003: 334; Tullock, 2002: 45 - 47) i zato je ova pojava loša i treba se raditi na njenom što je više moguće iskorenjivanju. Što se tiče našeg konkretnog primera pokazaćemo koji su to mehanizmi preko kojih taksisti izvlače rentu i ovo je savršen primer uspešnog traženja rente. Kao što smo naveli, postoji širok krug instrumenata kako država svojim aktivnostima može nekome da obezbedi rentu mimo tržišta. Za ovaj esej je bitno

---

<sup>1</sup> Broj indeksa: **64/2012**; kontakt sa autorom: [boban.fpn@gmail.com](mailto:boban.fpn@gmail.com)

<sup>2</sup> Završni esej, akademske master studije politikologije: Javna uprava, lokalna samouprava i javne politike, 6. februar 2013. godine

<sup>3</sup> Autor više voli da koristi termin: „traženje/izvlačenje pogodnosti“ jer smatra da je manje ekonomski, a više politikološki termin, ali s obzirom na literaturu ipak će se u radu zajedno koristiti termini traženje/izvlačenje renti/pogodnosti

<sup>4</sup> U daljem tekstu ćemo koristiti termin „taksisti“ u značenju koje obuhvata i taksi udruženja.

da utvrdimo i tu stranu, odnosno preko kojih instrumenata i preko kojih državnih aktivnosti se za taksiste obezbeđuje renta.

### **Taksi u Beogradu - izvlačenje rente**

Izvlačenje rente u Beogradu vidimo kroz više primera. Instrument pomoću koga Grad Beograd<sup>5</sup> omogućuje rente za taksiste jeste regulacija. Svaki nivo vlasti reguliše poslove i oblasti koji su u njihovoj nadležnosti (Bardach prema Đorđević, 2008: 112) i u skladu sa tim gradska vlast reguliše taksi prevoz. Ono što je ključna stvar jeste to što gradska vlast ne uređuje samo „pravila igre“ već se duboko meša u sam taksi prevoz. Smatra se da je tržište najefikasniji alokator resursa i da država (lokalne vlasti) mogu i treba da intervenišu samo u slučaju postojanja tržišnih felera (postojanje eksternalija ili tržišne moći) i nepravične raspodele (Mankju, 2007: 9 -11). Upravo iz ovih razloga, što u vršenju usluga taksi prevoza ne postoje tržišni feleri, a grad ipak veoma utiče na tržište regulacijom - vidimo uspešan primer izvlačenja renti od strane taksista.

Grad kroz regulaciju utiče na tržište u vidu: 1) ograničenjem broja vozila; 2) propisivanjem minimalne cene vršenja usluge taksi prevoza; 3) nizom olakšica za taksiste. Ove regulacije su ključne za naš rad.

#### **1) Ograničenje broja vozila**

Grad, tačnije gradonačelnik je usvojio „Program potreba“<sup>6</sup> kojim se ograničava broj vozila na 5.000. „Vlada može da radi na stvaranju, jačanju ili očuvanju monopola određene grupe (Mueller, 2003: 333)“ i na taj način ta grupa stvara dodatnu rentu. Uredba o ograničenom broju vozila je upravo kreiranje monopola za taksiste koji su trenutno na tržištu. Grad na ovaj način njima stvara i održava monopolsku poziciju i zatvara tržište za ulazak novih igrača (taksista) na tržište. Postavlja se pitanje, na koje nismo dobili odgovor nadležnih, zbog čega bi broj taksi vozila u Beogradu trebalo da bude ograničen, ako nije ograničen broj pekara ili radnji za hemijsko čišćenje, ili ako nije ograničeno tržište taksi usluga u većini drugih gradova u Srbiji (Pavlović, 2011). Sve ovo jasno ukazuje na uspešno izvlačenje renti koje Grad svojom regulacijom omogućava već postojećim taksistima, a ide na štetu društva koje usled ograničene ponude mora

---

<sup>5</sup> U daljem tekstu: Grad

<sup>6</sup> Program potreba za autotaksi prevozom u Gradu Beogradu za period od 2010. do 2014. godine, <http://www.sllistbeograd.rs/pdf/2010/1-2010.pdf#view=Fit&page=1> (pristupljeno: 02.02.2013)

da plaća visoke cene, a često se susreće i sa lošim uslugama taksi prevoza, jer ne postoji konkurencija koja će taksiste da natera da brinu o svojim korisnicima. Ako se prestane sa izdavanjem dodatnih dozvola onda se onemogućava da novi igrači uđu na tržište u pokušaju da prisvoje deo profita koji ubiraju prisutni igrači na tržištu (Mihajlović, 2010a) i na taj način odsustvo konkurencije dovodi do sve lošijih usluga taksi prevoza. Taksisti ne moraju da se takmiče i da brinu za svoj posao, jer im Grad svojom regulacijom omogućuje posao i dohodak.

## **2) Propisivanje minimalne cene vršenja usluge taksi prevoza**

Grad donosi rešenje o ekonomski najnižoj ceni po kojoj se auto-taksi prevoz putnika mora obavljati na teritoriji grada Beograda.<sup>7</sup> Propisivanje cene je u direktnoj vezi sa ograničenjem ponude. Postojeći taksisti kao monopolisti imaju svu moć da dižu cene. Cene jesu fiksirane, ali su one i dalje previsoke (više od tržišnih). Visoke cene posledica su činjenice da je ulazak na tržište ograničen. Kada bi svima koji su zainteresovani bilo omogućeno da voze taksi, broj taksi vozila bi porastao – što znači da bi porasla ponuda, pa bi oni koji tek ulaze na tržište počeli da obaraju cene da bi privukli mušterije (Pavlović, 2011). Međutim, usled propisivanja jedinstvene cene, Grad ustvari garantuje neku vrstu dogovora oligopolista o visokim cenama. Grad se javlja kao garant da niko neće pokušati da „vara“ i da spusti cenu, ne bi li došao do profita u smislu da na taj način privuče više korisnika. Ovakva regulativa Grada garantuje taksistima visoke cene u svakom trenutku, a u kombinaciji sa ograničenim brojem vozila - garantuje im i sigurnost rente. Naravno, cene svakodnevno rastu, od 2003. do 2010. godine cene su porasle za 130% (Mihajlović, 2010a), a poslednje poskupljenje koje je Grad usvojio je bilo krajem prošle godine, kada je cena porasla za 20%.<sup>8</sup> Nivo taksi usluga u Beogradu je nizak i skup, što možete lako da uočite ako se vozite taksijem u gradovima u Srbiji gde ovo tržište nije regulisano (Pavlović, 2013).

---

<sup>7</sup> Primer rešenja iz 2011. godine:

<http://www.google.rs/url?sa=t&rcct=j&q=re%C5%A1enje%20o%20ekonomski%20najni%C5%BEoj%20ceni%20po%20kojoj%20se%20auto-%20taksi%20prevoz%20putnika%20mora%20obavljati%20na%20teritoriji%20grada%20beograda.&source=web&cd=7&ved=0CEoQFjAG&url=http%3A%2F%2Fwww.slistbeograd.rs%2Fpdf%2Fdownload%2F459%2F&ei=XdoAT43KH6jE4gSLm8WNCA&usg=AFQjCNE5gEmcxkenHfq12oryYqH4KUuKMQ&sig2=qQ-J8EWOsfbKogDOAMoeFg&cad=rjav> (pristupljeno: 02.02. 2013)

<sup>8</sup> Mondo, 06. novembar:

[http://www.mondo.rs/s265893/Info/Ekonomija/Taksi\\_u\\_Beogradu\\_poskupljuje\\_za\\_petinu.html](http://www.mondo.rs/s265893/Info/Ekonomija/Taksi_u_Beogradu_poskupljuje_za_petinu.html) (pristupljeno: 03.02. 2013)

Naravno, postavlja se pitanje šta bi bilo da se cene formiraju tržišno i da nema ograničenja broja vozila. Sigurno je da bi cene padale jer su nerealno visoke što se može videti iz niza komparativnih studija. Sa druge strane taksisti bi morali da vode računa o kvalitetu usluga i da na taj način troše resurse. Sve ovo ne ide taksistima na ruku i zato su oni grupa koja želi rentu mimo tržišta, a Grad im je svojim regulacijama omogućuje.

### 3) Niz olakšica za taksiste

Osim što izvlače rentu preko monopolskog položaja u vidu nemogućeg ulaska na tržište novih igrača i određene cene vršenja usluga taksi prevoza koje daleko prelaze cenu koja bi se formirala tržišno, taksisti imaju i niz drugih olakšica, koje se takođe mogu uzeti kao renta koju izvlače mimo tržišta. Iako će mnogi reći da nisam u pravu, za mene (a pretpostavljam i za svakog vozača kada se nađe u beogradskoj gužvi petkom popodne) je mogućnost korišćenja „**žute trake**“ koju imaju taksisti takođe izvlačenje rente. Žutom trakom se taksistima omogućava znatno brže i lakše kretanje kroz grad koji obiluje velikim gužvama, a naravno taksisti ne plaćaju nikakvu taksu za to. Ne vidim razlog zašto bi taksistima bilo omogućeno da koriste ove pogodnosti, pa čak i u slučaju da plaćaju visoku cenu za to, a pogotovo ne besplatno (Stojanović, 2012a). Imajući u vidu da se kretanjem kroz žutu traku ostvaruje i ušteda u vremenu i gorivu, nema razloga da se ovo ne smatra pogodnošću koju Grad omogućuje taksistima.

Drugi vid dodatnih pogodnosti koje izvlače taksisti jeste **povraćaj akciza** na dizel gorivo. Zakonom je uveden povraćaj akciza na dizel gorivo za "kompletan javni prevoz, i gradski i taksiste i kamione i autobuse"<sup>9</sup>. Međutim, taksi prevoz se nikako ne može smatrati javnim dobrom (Mihajlović, 2010b). Ovim zakonom se narušava princip same svrhe akciza. Ovi porezi (Piguovi porezi) služe da koriguju efekte negativnih eksternalija (goriva). Vlada može da internalizuje eksternalije oporezivanjem onih aktivnosti koje imaju negativne eksternalije (Mankju, 2007: 213), a povraćajem akciza taksistima se praktično nagrađuju oni koji najviše zagađuju u ovom konkretnom slučaju. Takođe, treba imati u vidu i materijalnu stranu ove pogodnosti. Oslobođanjem od akciza taksisti su oslobođeni velikog (dela najvećeg troška koji imaju) troška, a nije smanjena cena taksi usluga, koja se naravno ne formira tržišno, već je kako

---

<sup>9</sup> Videti: Blic, 02.10.2012. <http://www.blic.rs/Vesti/Beograd/345840/Dinkic-Ovolika-poskupljenja-nisu-zbog-rasta-PDVa> (pristupljeno 03.02.2013)

smo videli propisuje grad Beograd koji je čak i podigao cene, uprkos povraćaju akciza taksistima (Stojanović, 2012b).

## **Zaključak**

Na osnovu regulacije Grada Beograda, kako smo videli, taksisti izvlače rente mimo tržišta. Garantovanje monopola na pružanje taksi usluga postojećim taksistima, propisana cena pružanja taksi usluga, kao i pogodnosti poput „žute trake“ i povraćaja akciza nam govore da su taksisti veoma uspešni u svom traženju rente mimo tržišta. Posledice ovih regulacija po društvo su visoke. Sa jedne strane je onemogućeno da onaj ko želi da pruža taksi usluge to i radi, a sa druge strane korisnici taksi usluga su na velikom gubitku. Dobijaju loše usluge za koje su prinuđeni da plaćaju visoke cene. I svi ostali građani su na gubitku jer se povraćajem akciza taksistima ne sliva novac u budžet kojim bi mogli da se ostvare drugi društveni ciljevi.

## **Bibliografija**

- Dorđević, Snežana (2008), *Vlasti u akciji - svet javnih usluga*, Beograd: Fakultet političkih nauka i Čigoja štampa.
- Dorđević, Snežana (2009), *Analize javnih politike*, Beograd: Fakultet političkih nauka i Čigoja štampa.
- Hindmoor, Andrew (2006), „Public Choice“, u: Hay, Colin; Lister, Michael and Marsh, David (eds), *The State: Theories and Issues*, New York: Palgrave Macmillan, pp. 79 - 97.
- Mankju, Gregori (2007), *Principi ekonomije*, Beograd: Centar za izdavačku delatnost Ekonomskog fakulteta.
- Mihajlović, Pavle (2010a), *Taksističko traženje rente (Rent-taxing)*, Beograd: Club von Neumann.  
<http://clubvonneumann.blogspot.com/2010/12/taksisticko-trazenje-rente-rent-taxing.html>
- Mihajlović, Pavle (2010b), *Beznadežna taksi regulacija*, Beograd: Politika online.  
<http://www.politika.rs/rubrike/ostali-komentari/Beznadezna-taksi-regulacija.lt.html>
- Mueller, Dennis (2003), *Public Choice III*, Cambridge: University Press.
- Pavlović, Dušan (2011), *Društveni trošak taksi kartela u Beogradu*, Beograd: Politička blogonomija.

[http://www.dusanpavlovic.in.rs/mypage/Blog/Entries/2011/9/26\\_Drustveni\\_trosak\\_taksi\\_kartela\\_u\\_Beogradu.html](http://www.dusanpavlovic.in.rs/mypage/Blog/Entries/2011/9/26_Drustveni_trosak_taksi_kartela_u_Beogradu.html)

Pavlović, Dušan (2013), „*Socijalna korpa*“ i *rentseeking*, Beograd: Politička blogonomija.

[http://www.dusanpavlovic.in.rs/mypage/Blog/Entries/2013/1/23\\_Socijalna\\_korpa\\_i\\_rent-seeking.html](http://www.dusanpavlovic.in.rs/mypage/Blog/Entries/2013/1/23_Socijalna_korpa_i_rent-seeking.html)

Prokopijević, Miroslav (2000), *Konstitucionalna ekonomija*, Beograd: E - Press.

Stojanović, Boban (2012a), *TAXI rent-seeking, žuta traka, bahatost taksista i neophodnost društvene akcije*, Beograd: Blog Boban Stojanović.

<http://bobanstojanovic.blogspot.com/2012/09/taxi-rent-seeking-zuta-traka-bahatost.html>

Stojanović, Boban (2012b), *Taxisti nastavljaju sa izvlačenjem pogodnosti*, Beograd: Blog Boban Stojanović.

<http://bobanstojanovic.blogspot.com/2012/10/taxisti-nastavljaju-sa-izvlacenjem.html>

Tullock, Gordon (2002), „The Theory of Public Choice“, u: Tullock, Gordon; Seldon, Arthur and Gordon, Brady (eds), *Government Failure: A Primer in Public Choice*, Washington: Cato Institute, pp. 3 - 79.

### **Dokumentni i drugi izvori**

Program potreba za auto-taksi prevozom u gradu Beogradu za period od 2010. godine do 2014. godine, br. 34-52/10-G.

Rešenje o ekonomski najnižoj ceni po kojoj se auto-taksi prevoz putnika mora obavljati na teritoriji grada Beograda, br. 38-2177/11-G.

Blic Online <http://www.blic.rs/>

Mondo <http://www.mondo.rs/>