

ЭФФЕКТ РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА ТАКСОМОТОРНЫХ УСЛУГ

21.03.2023

СТАТЬИ

Все мы пользуемся такси. И все мы нет-нет, но задумываемся, как таксисты ставят цены. С появлением цифровых агрегаторов вопросов стало больше. В советское время 1 км такси стоил 20 копеек. По всей стране. Сейчас цены на такси не регулируются. Пока. А что будет, если вдруг их начать регулировать? Хорошо это или плохо? А если плохо, то для кого?

Постановка вопроса

На рассмотрении Государственной Думы РФ находится законопроект о внесении изменений в существующее регулирование сферы перевозок пассажиров и багажа посредством легковых такси. Во-первых, законодатели предлагают ввести государственное регулирование тарифов перевозчиков. Несмотря на то что представленная в законопроекте формулировка допускает различные интерпретации, речь, возможно, идет об установлении минимального размера тарифа. Во-вторых, планируется ограничение (квотирование) количества выдаваемых разрешений на перевозку (далее — разрешение на перевозку / разрешение).

Эти изменения затронут деятельность не только перевозчиков, водителей, но и информационных сервисов заказа такси (далее — сервисы заказа такси, сервисы).

Рынок таксомоторных услуг (далее — РТУ) относится к рынкам с динамическим ценообразованием, где цена определяется балансом спроса и предложения в каждый момент времени. Кроме того, на данном рынке имеет место перекрестный сетевой эффект: полезность пассажиров увеличивается по мере роста числа водителей (так как сокращается время ожидания подачи такси) и, напротив, полезность водителей растет по мере увеличения числа пассажиров (что объясняется снижением продолжительности поиска таксистом нового пассажира).

Как следствие, цена на таком рынке является основным инструментом выравнивания величин спроса и предложения. Если рынок необходимо привести к равновесию в сжатый срок, например, в местах проведения массовых мероприятий или в час пик, сервисы такси используют коэффициент динамического ценообразования (surge). Краткосрочное повышение цены заставит часть пассажиров переключиться на альтернативные виды транспорта, снизит избыточный спрос и привлечет большее число водителей такси к конкретному месту подачи автомобиля, увеличивая предложение.

Не менее значимым параметром РТУ является время подачи такси. Сокращение общего числа такси, даже в пределах, не допускающих появления дефицита на рынке, увеличит время ожидания и снизит ценность поездки для пассажира. Когда на рынке остается лишь небольшое число свободных водителей, вероятность того, что каждый из них окажется близко к месту потенциальной подачи, снижается. Иными словами, если на рынке недостаточно машин такси, водителю придется проехать все большее расстояние до места следующего заказа, что увеличит порожний пробег. Такой эффект описывается в экономической литературе как проблема «погони за диким гусем» (wild goose chase), которая также решается путем введения коэффициентов динамического ценообразования.

Появление сервисов заказа легковых такси привело к значительному усилению конкуренции в отрасли таксомоторных перевозок. Небольшие перевозчики получили доступ к информационным активам (посредством агрегаторов), сравнимым с активами крупных таксопарков. Снизившиеся барьеры входа повышают вероятность установления на рынке

конкурентной цены.

С учетом этих особенностей любое вмешательство государства в процесс установления равновесия на рынке — регулирование тарифа и/или числа водителей — не только избыточно, но и способно ухудшить общественное благосостояние.

Одним из обоснований регулирования РТУ является его интерпретация в качестве цифровой естественной монополии. Однако современное состояние сферы таксомоторных перевозок не позволяет достоверно говорить о монополизации этих рынков как о неизбежном или наиболее эффективном этапе их развития. В России и во многих других странах на РТУ действует ряд конкурирующих фирм. Пассажиры и водители могут свободно переключаться между сервисами заказа такси: технически ни автомобили, ни электронные устройства не привязываются к конкретному сервису. Вдобавок для потребителя всегда имеется альтернатива: личный или общественный транспорт, каршеринг. Как перевозчикам, так и сервисам заказа такси приходится конкурировать между собой и учитывать потенциальную конкуренцию со стороны других видов транспорта, так что о наличии рыночной власти, сколько-нибудь подобной власти монополиста, говорить нельзя.

С учетом этих связей могут быть выявлены и потенциальные последствия вводимых регуляторных мер:

Установление минимальной границы базового тарифа (фактически повышение цены для самых дешевых поездок), с одной стороны, увеличивает доход водителей от каждой поездки, а с другой — снижает спрос и, соответственно, сокращает число совершаемых водителем поездок. Таким образом, минимальный уровень базового тарифа совершенно не обязательно обеспечивает рост суммарного дохода водителей.

Снижение числа такси, вызванное квотированием разрешений, увеличивает время ожидания пассажиров, что, в свою очередь, сокращает объем спроса и, как следствие, доходы водителей.

Количественная оценка эффекта от введения минимальной величины тарифа

Исходя из данных о количестве просмотров в приложениях для заказа такси, совершенных заказов и поездок, была проведена оценка вероятности отказа пассажира от поездки при повышении цены для отдельных ценовых сегментов. Так, для поездок в сегменте от 100 до 150 рублей рост цены на 50 рублей приведет к тому, что 70% пассажиров из данного сегмента откажутся от поездки, а общее число поездок (во всех сегментах) сократится на 3,1%. Далее приведен общий результат оценки доли отказа пассажиров в зависимости от уровня минимальной цены поездки (рис. 2).

В результате введения минимального тарифа сократятся в первую очередь поездки на короткие дистанции, которые в среднем приносят водителям более высокий доход, чем дальние поездки. В таблице (рис. 3) представлен результат оценки потерь водителей в результате ценового регулирования РТУ по Москве.

Так, в результате установления минимальной базовой стоимости на уровне 150 рублей совокупные потери водителей, выполняющих поездки в Москве, могут составить от 4,5 до 5,1 млрд рублей в год.

Эффект квотирования разрешений

На основе данных о числе свободных водителей и времени ожидания пассажиром подачи такси была получена оценка потенциального эффекта квотирования разрешений. При снижении числа водителей на 10% время ожидания подачи такси увеличивается порядка 7,9 — 9,8%. Это, в свою очередь, ведет к отказу части пассажиров от поездки. Совокупные потери доходов работающих в Москве водителей, связанные с отказом пассажиров от поездки из-за увеличенного времени ожидания, составили бы около 638,6 млн рублей в год. Но основные потери водителей от введения квотирования связаны с тем, что часть из них не попадет в квоту и уйдет с рынка (или перейдет в теневой сектор). Совокупные потери таких водителей могут составить от 419,4 до 475,1 млн рублей в месяц, или от 5 до 5,7 млрд рублей в год.

Избыточность государственного регулирования РТУ

С приходом эпохи цифровых платформ в сфере пассажирских перевозок классические методы регулирования все чаще создают отрицательные последствия для пассажиров и перевозчиков, причиной чего является недооценка регулятором роли рыночного механизма и игнорирование методов алгоритмического ценообразования на РТУ, обеспечивающего равновесие в краткосрочном периоде. Используя параллели из сферы телекоммуникаций, можно сказать, что объект регулирования уже цифровой, а регулятор все еще функционирует в аналоговом режиме.

Таким образом, введение предлагаемого регулирования может оказать негативный эффект на конкуренцию в сфере перевозок пассажиров и багажа посредством легковых такси. Тарифное регулирование приводит и к чистым потерям участников рынка. Некоторые пассажиры вынуждены будут отказаться от поездок, а водители такси недополучат выручку. В результате введения тарифного регулирования и квотирования разрешений может наблюдаться ухудшение финансового положения водителей и перевозчиков, а также

благополучия потребителей в части снижения доступности поездок.

Андрей Шаститко — заведующий кафедрой конкурентной и промышленной политики экономического факультета МГУ им. М. В. Ломоносова, директор Центра исследований конкуренции и экономического регулирования РАНХиГС при Президенте РФ, доктор экономических наук, профессор



Антон Морозов — ассистент кафедры конкурентной и промышленной политики экономического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова



Александр Курдин — канд. эконом. наук, зам. декана по научной работе экономического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова

СТАТЬИ