

Ежегодная конференция АНЦЭА
«Экономика после пандемии: новая траектория?»
8 октября 2021 года

Аналоговое регулирование в цифровой среде: что может произойти на рынке таксомоторных услуг?

Шаститко А.Е.

Заведующий кафедрой конкурентной и промышленной политики экономического факультета МГУ имени М.В.Ломоносова, директор Центра исследований конкуренции и экономического регулирования РАНХиГС при Президенте РФ

aeshastitko@econ.msu.ru

Постановка проблемы

- В 2021 году Госдума вернулась к рассмотрению законопроекта о внесении *изменений в существующее регулирование сферы перевозок пассажиров и багажа легковым такси.*
- Изменения затронут деятельность перевозчиков, водителей, информационных сервисов заказа такси, а также введут новые правила работы рынка в целом.
- В законопроекте предлагается ввести регулирование *минимальных тарифов на поездки на легковом такси* (п 4 ст. 23 Законопроекта), а также ввести *ограничение количества выдаваемых разрешений на перевозку, которые необходимы для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси* (ст. 25 Законопроекта).

КОЛЛЕКТИВНАЯ МОНОГРАФИЯ

Эффекты
государственного
регулирования рынка
перевозок пассажиров
и багажа легковым
такси



А.Е. Шаститко
А.А. Курдин
О.А. Маркова
А.И. Мелешкина
А.Н. Морозов
А.А. Моросанова

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ- 1

- Установление регулируемых тарифов оказывает незначительный эффект на принятие решения водителем такси относительно *продолжительности рабочего дня*.
- *Тарифное регулирование* по принципу минимального уровня тарифа является *избыточным* в условиях конкурентного ценообразования на таксомоторные услуги с участием сервисов заказа легкового такси.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ- 2

- Одно из ожидаемых последствий введения тарифного регулирования и квотирования разрешений - *ухудшение финансового положения перевозчиков и водителей*, ведущее к изменению равновесных параметров рынка таксомоторных услуг.
- Вводимый режим регулирования (тарифное регулирование и квотирование разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси) сопряжен с *риском ухудшения благосостояния конечного потребителя в части доступности поездок*.

Уроки международного опыта

Метод регулирования	Регион, временной интервал	Эффекты для участников рынка таксомоторных услуг
Установление максимального тарифа	Ирландия, 2006–2019	Избыточное предложение, обусловленное отсутствием количественного ограничения выдачи разрешений на перевозку и повышением максимального уровня тарифа в результате индексации
Установление коридора тарифов	Индия, 2019	Увеличение времени ожидания подачи такси, рост числа отмененных заказов, снижение доходов перевозчиков
Жесткое квотирование с системой «медальонов», частичная либерализация рынка в 1996 г.	Нью-Йорк, США, 1937–2015	Рост цен на разрешения на перевозку (как на ограниченный ресурс) ведет к росту тарифов, индексация числа выдаваемых разрешений отстает от темпов роста спроса на таксомоторные услуги
Режим квотирования без пересмотра числа выдаваемых разрешений на перевозку	Стамбул, Турция, 1991–2015	Снижение доступности такси с последующим ростом тарифов, необоснованный рост стоимости разрешений на перевозку

Уроки международного опыта

Метод регулирования	Регион, временной интервал	Эффекты для участников рынка таксомоторных услуг
Частичная либерализация рынка в рамках закона Берсани	Италия, 1980–2010	Решения о выдаче разрешений на перевозку принимались без учета динамики рыночных индикаторов. Увеличение предложения, наблюдаемое в ряде крупных городов Италии, сопровождалось повышением уровней тарифов , чему способствовало лоббирование интересов таксомоторных компаний
Утверждение норм и правил безопасности	Канада, 2000–2020	Повышение безопасности вождения и уровня технического обслуживания автомобилей такси
Регулирование режима труда водителей (смен)	Италия, 2000–2020	Значительный неудовлетворенный спрос, техническая невозможность мониторинга смен
Минимальный гарантированный размер заработной платы водителя	Нью-Йорк, 2014–2017	Падение спроса в результате повышения стоимости поездок, увеличение времени простоя автомобиля такси
Компенсация расходов, понесенных участниками рынка в связи с вводимым режимом регулирования	США, 2010–2014	Низкая вероятность предоставления компенсаций в силу бюджетных ограничений

Ценовые факторы со стороны спроса на таксомоторные услуги

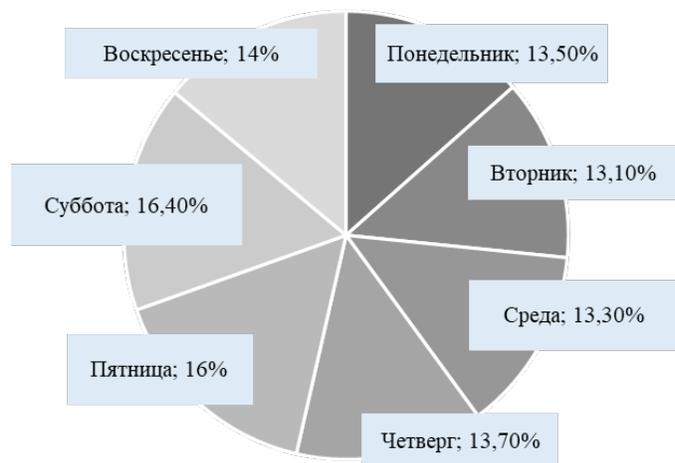
- Итоговая стоимость поездки, а также альтернативная стоимость (по сравнению со стоимостью маршрута с участием других видов транспорта)
 - *Время суток*: в часы пик эластичность спроса по цене меньше по сравнению с менее загруженными часами [Litman, 2013; Cohen et al., 2016]
 - Эластичность спроса по цене зависит от *цели поездки*: наиболее чувствительны к цене поездки по личным целям, деловые поездки (business) менее эластичные [Rouwendal et al., 1998]
 - *Частота использования* влияет на эластичность спроса по цене: пассажиры, которые часто пользуются такси, менее эластичные по цене по сравнению с другими сегментами. Связь с частотой поездок может быть нелинейной [Rose, Hensher, 2014; Cohen et al., 2016].

Неценовые факторы со стороны спроса на таксомоторные услуги

- *Время ожидания подачи такси*
 - при росте времени ожидания на 1% спрос (вероятность заказа такси) снизится на 1,225% [Frechette et al., 2019]
 - агрегаторы регулируют спрос: использование *повышающих коэффициентов* в пиковые часы (каждое повышение цены на 1%) снижает время ожидания на 0,129 минуты (примерно 8 секунд) – за счет преодоления проблемы «wild goose chase» [Cohen et al., 2016]
- *География и километраж / продолжительность поездок*
 - наименее эластичен спрос для коротких поездок (до 4 минут)[Buchholz, 2018]
 - для более длинных поездок вероятность выбора такси при прочих равных выше [Buchholz et al., 2020]
- *Возможность заказа такси через сервис заказа легкового такси*
 - Для потребителя важны диапазон цен, уровень безопасности и бренд сервиса заказа легкового такси [Dhawan, Yadav, 2018], качество информационных услуг [Nguyen-Phuoc et al., 2020]

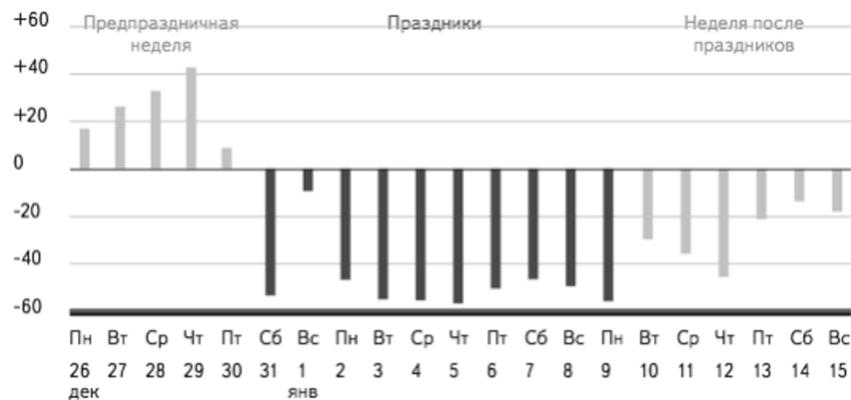
Волатильность спроса на таксомоторные услуги

(1) По дням недели и праздникам



Распределение заказов по дням недели, РФ, 2018 г.

Источник: построено на основе: <https://taximaxim.ru/blog/2019/02/1429-spros-na-taksi-v-rossii-dni-i-casy-kogda-avtomobili-zakazyvaut-case-vsego/>.

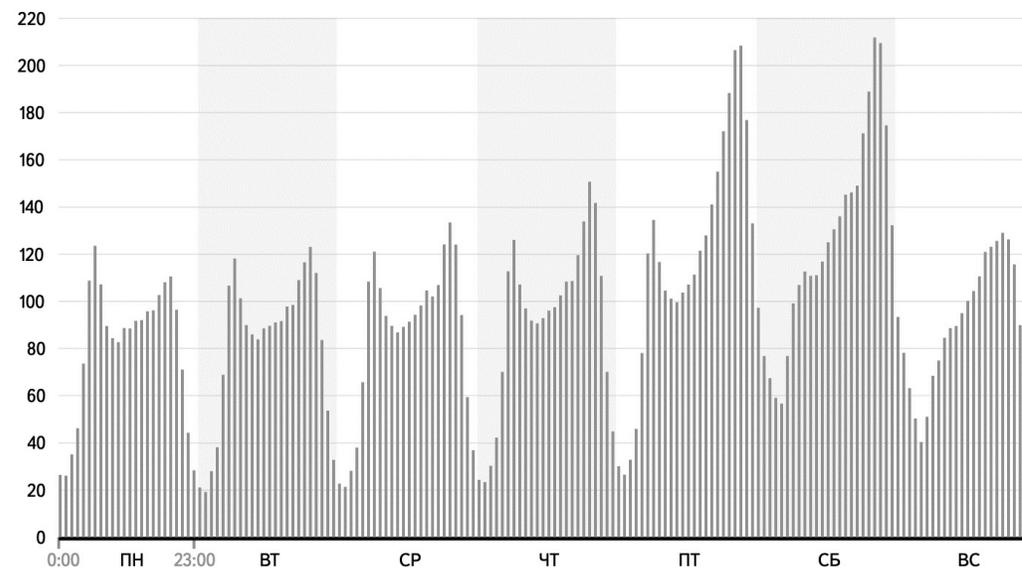


Изменение доли заказов в новогодние праздники, г. Москва, 2012 г.

Примечание: рабочие дни сравнивались со средним количеством заказов в будни, праздничные – со средним количеством заказов в выходные.

Источник: https://yandex.ru/company/researches/2012/ya_taxi_2012.

(2) По часам



Распределение заказов в течение дня, г. Москва, 2015 г.

Примечание: количество заказов в процентах, за 100% принято среднее число поездок в час с 09:00 до 18:00 в будни (суббота с 20:00 до 21:00 – 212%).

Источник: <https://yandex.ru/company/researches/2015/moscow/taxi>.

Отдельные события

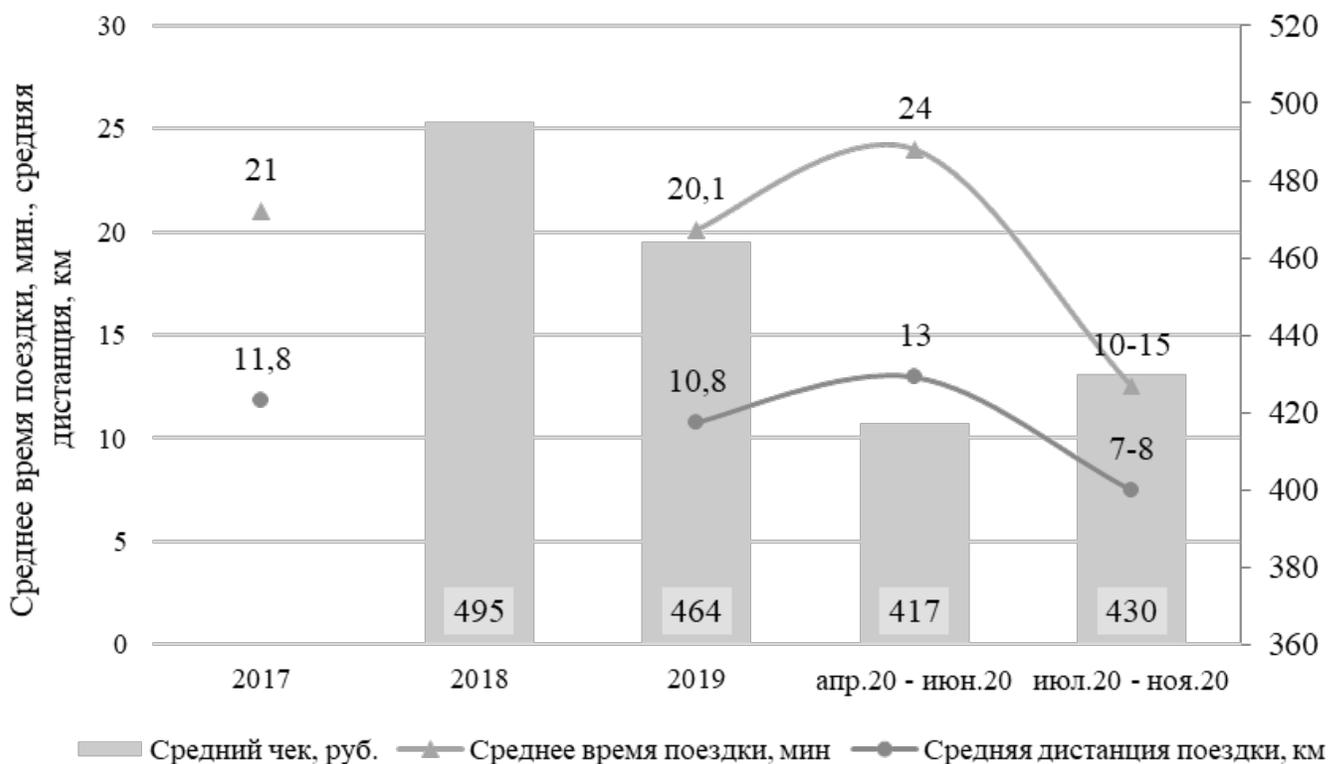
(1) Прогнозируемые

(2) Непрогнозируемые

Год	Событие, масштаб	Фактор изменения спроса	Год	Событие, масштаб	Фактор изменения спроса
2017	Кубок конфедераций, Казань, 17 июня – 2 июля	Рост туристического потока	2017	Ураган в Москве и Московской области, 29 мая	Часть маршрутов общественного транспорта оказалась заблокирована (в том числе было прекращено движение аэроэкспресса в аэропорт Внуково)
2018	Чемпионат мира (ЧМ) по футболу, 11 городов России, 14 июня – 18 июля	Рост туристического потока			
2019	Акции протеста в г. Москве	Перекрытие улиц во время протестов могло привести к росту времени ожидания подачи такси	2017–	Снегопады	Загруженность автодорог, дорожные заторы
			2020		
2020	COVID-ограничения, 25 марта – 8 июня	Снижение мобильности населения, требования социальной дистанции			

Отдельные события

(3) Ограничения в период пандемии Covid-19



Показатели «средней поездки», г. Москва, 2017–2020 гг.

Источник: Доклад ВШЭ «Оценка эффектов от внедрения цифровых платформ на рынке такси (г. Москва)», данные презентаций Департамента транспорта г. Москвы.

Структурный сдвиг в спросе

- Сокращение времени подачи автомобиля:
 - По данным Яндекс.Такси, в 2012 году в среднем пассажир ожидал подачи автомобиля в течение **24 минут** с момента заказа, а в 2015 г. среднее время подачи машины сократилось до **5 минут**
- Водители, которые ранее пользовались личными автомобилями, пересаживаются на такси
 - согласно исследованию Ситимобил и компании ResearchMe, по сравнению с 2019 г. в 2021 г. среди опрошенных автомобилистов доля тех, кто пользуется услугами такси, выросла на 8% и составила 86%. Из них услугами такси несколько раз в месяц пользуются 43% водителей

Участники на стороне предложения

- Таксопарки (традиционно)
- Индивидуальные перевозчики/водители
 - Легальные
 - Нелегальные
- Информационные сервисы заказа такси
- Основные ресурсы (активы):
 - Трудовые
 - Транспортные средства
 - Инфраструктура (стоянки, СТО)
 - Информационные активы (диспетчеризация: прием и распределение заказов)

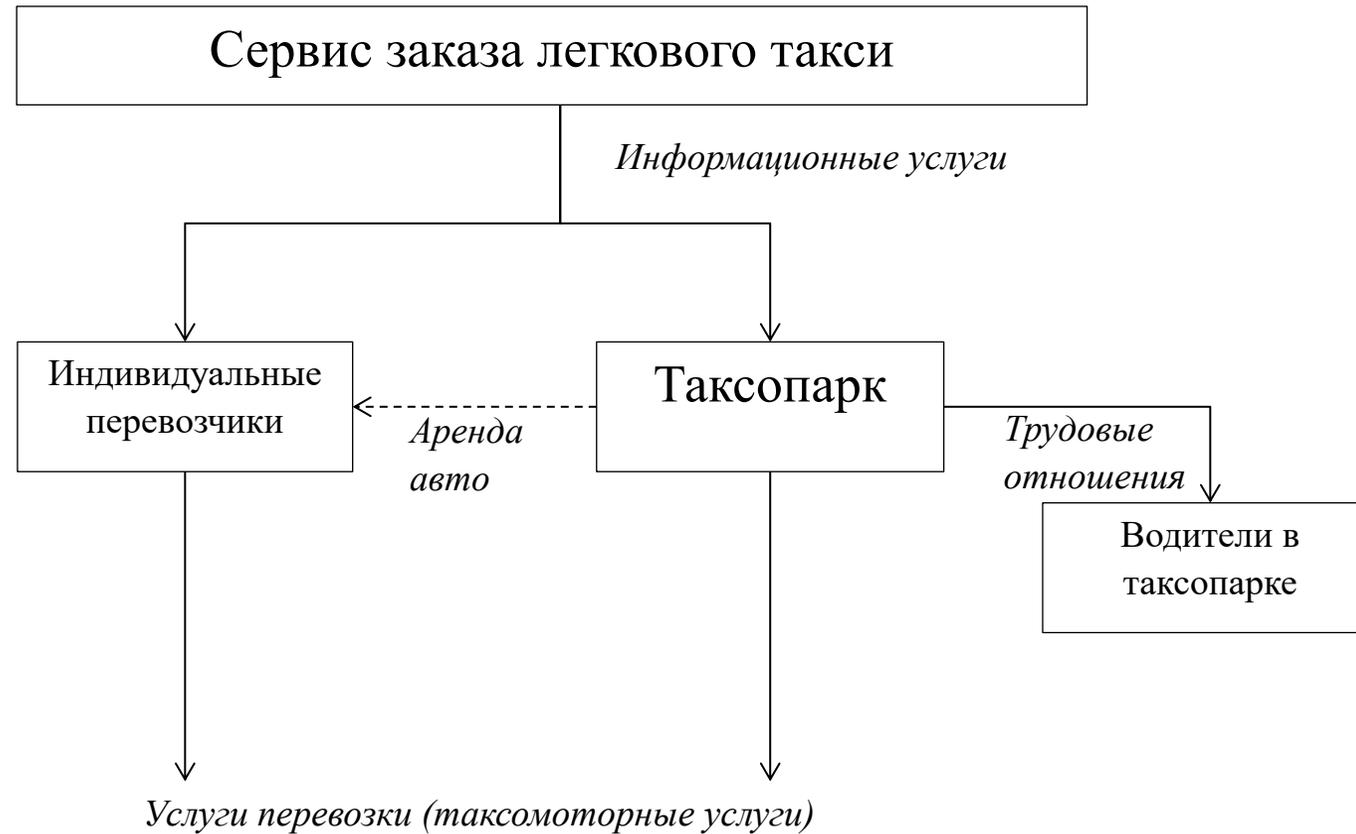
} Неспецифичные

} Специфичные

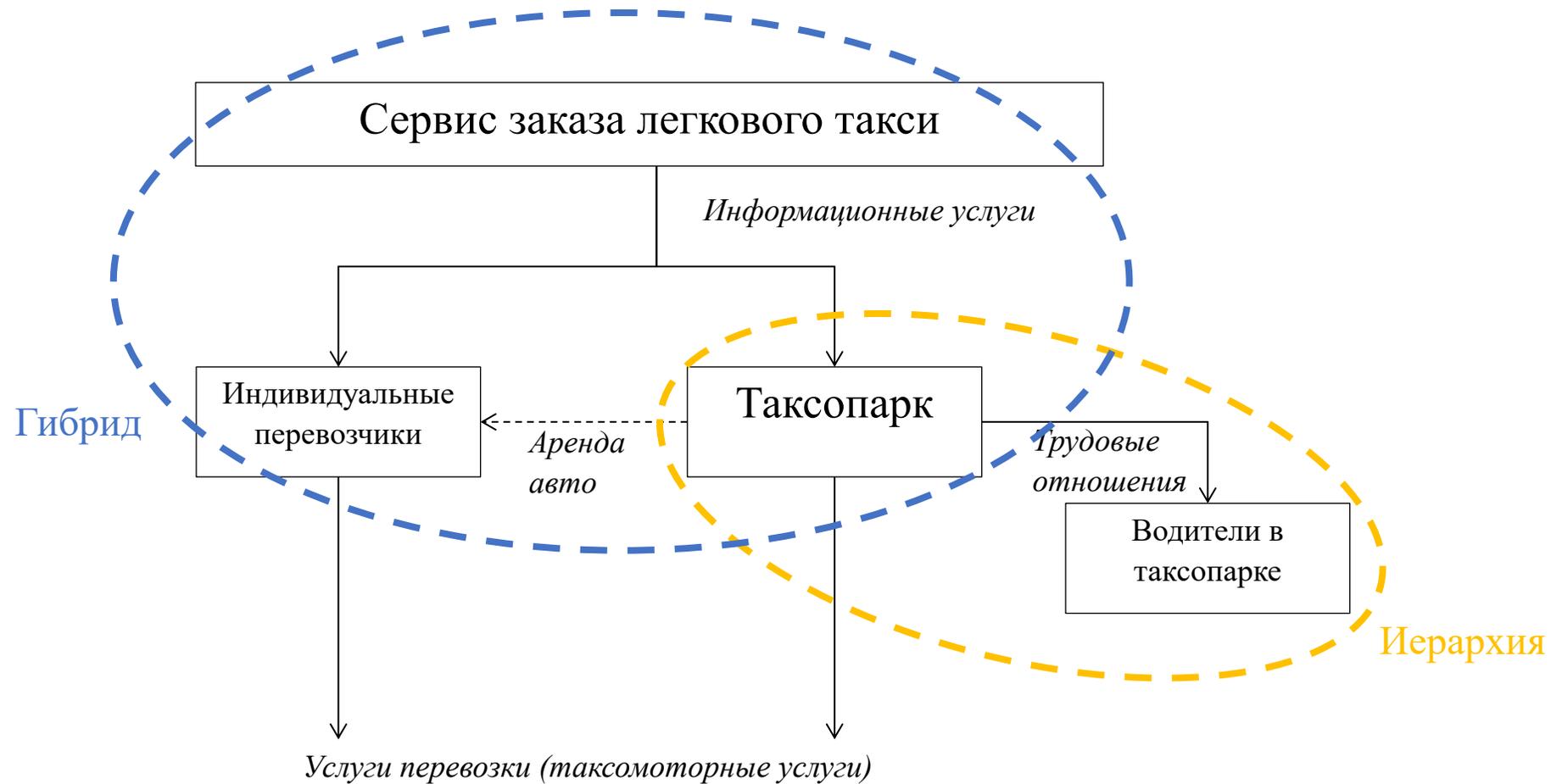
Распределение активов между участниками на стороне предложения

	Трудовые ресурсы	Транспортные средства	Инфраструктура	Информационные активы
Таксопарк	X	X	X	X
Индивидуальный перевозчик на личном транспортном средстве	X	X	-	-
Индивидуальный перевозчик на арендованном транспортном средстве	X	-	-	-
Сервис заказа легкового такси	-	-	-	X

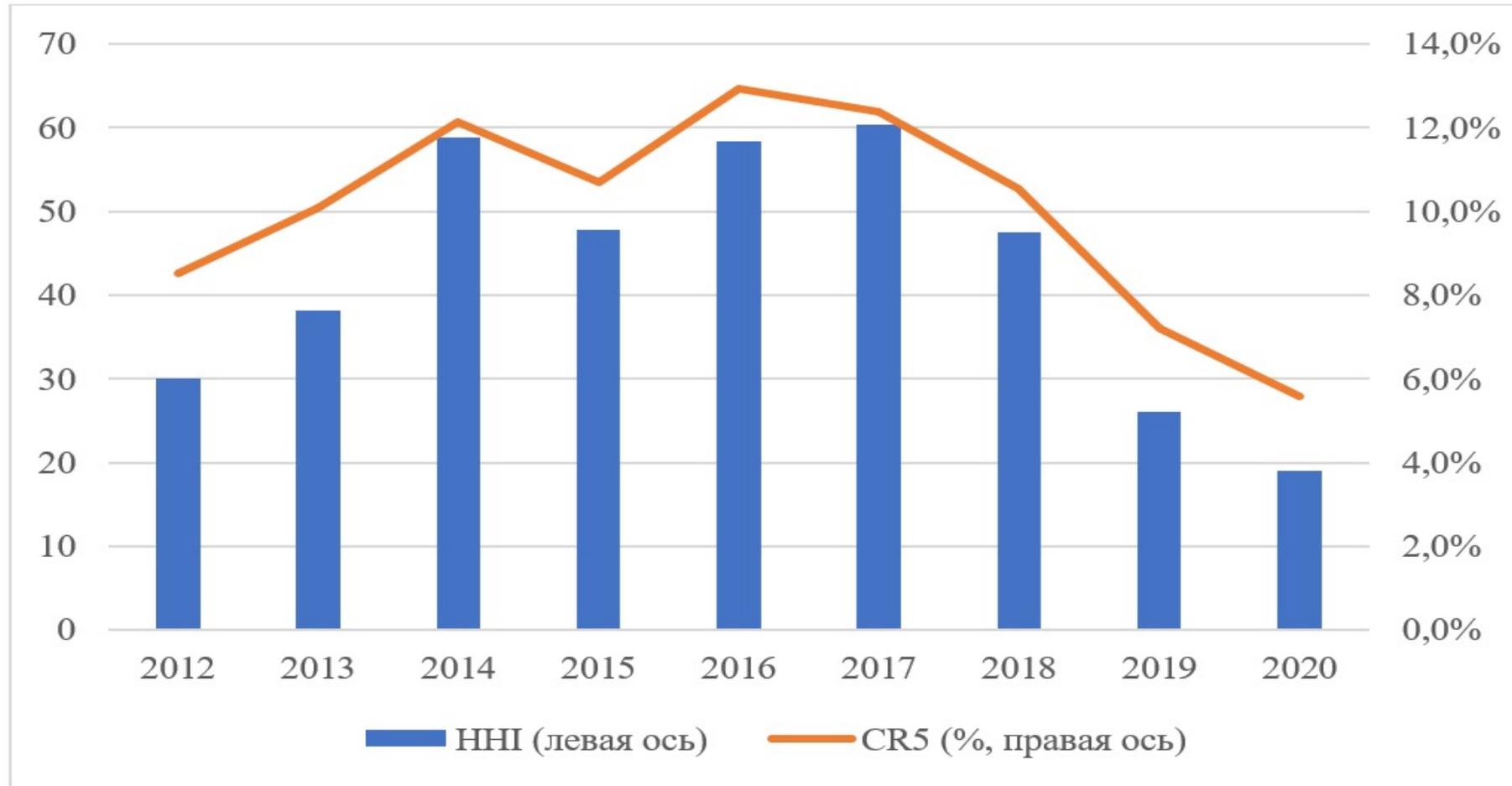
Общая структура транзакций на стороне предложения



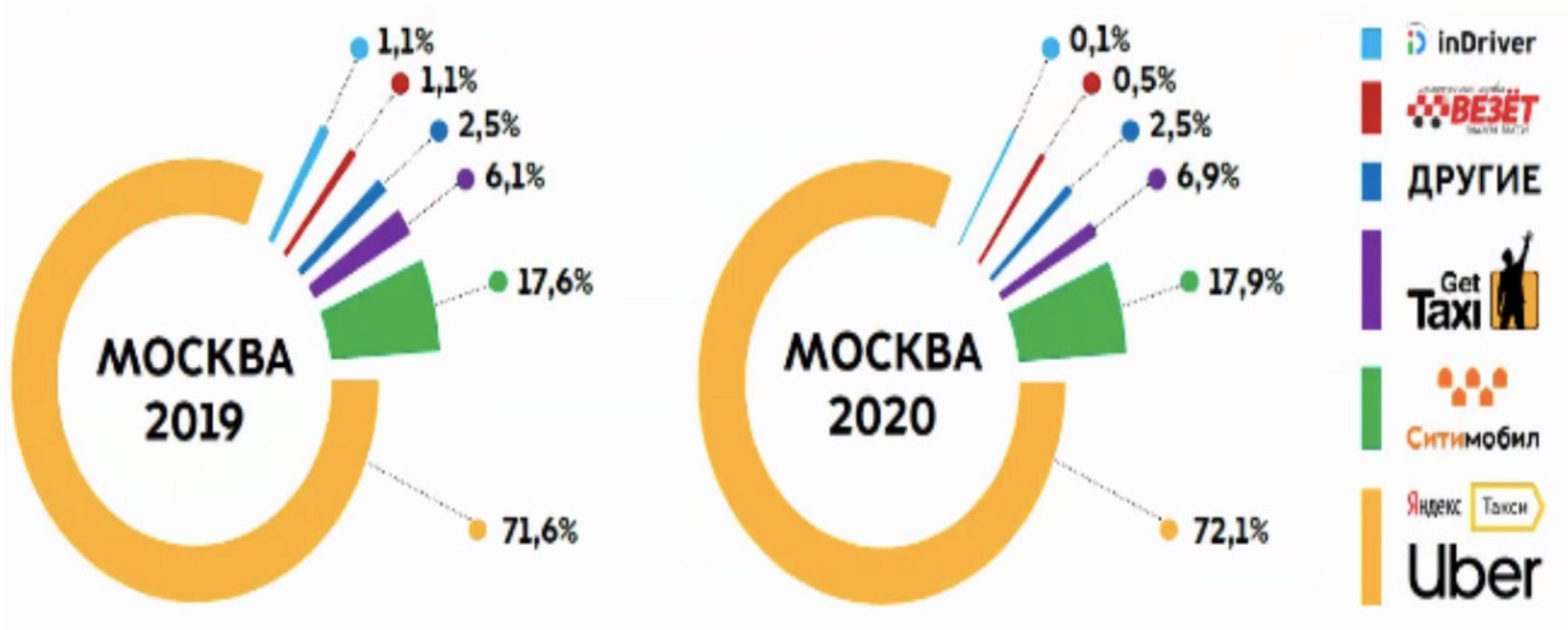
Общая структура транзакций на стороне предложения



Концентрация лицензий у таксопарков: Москва



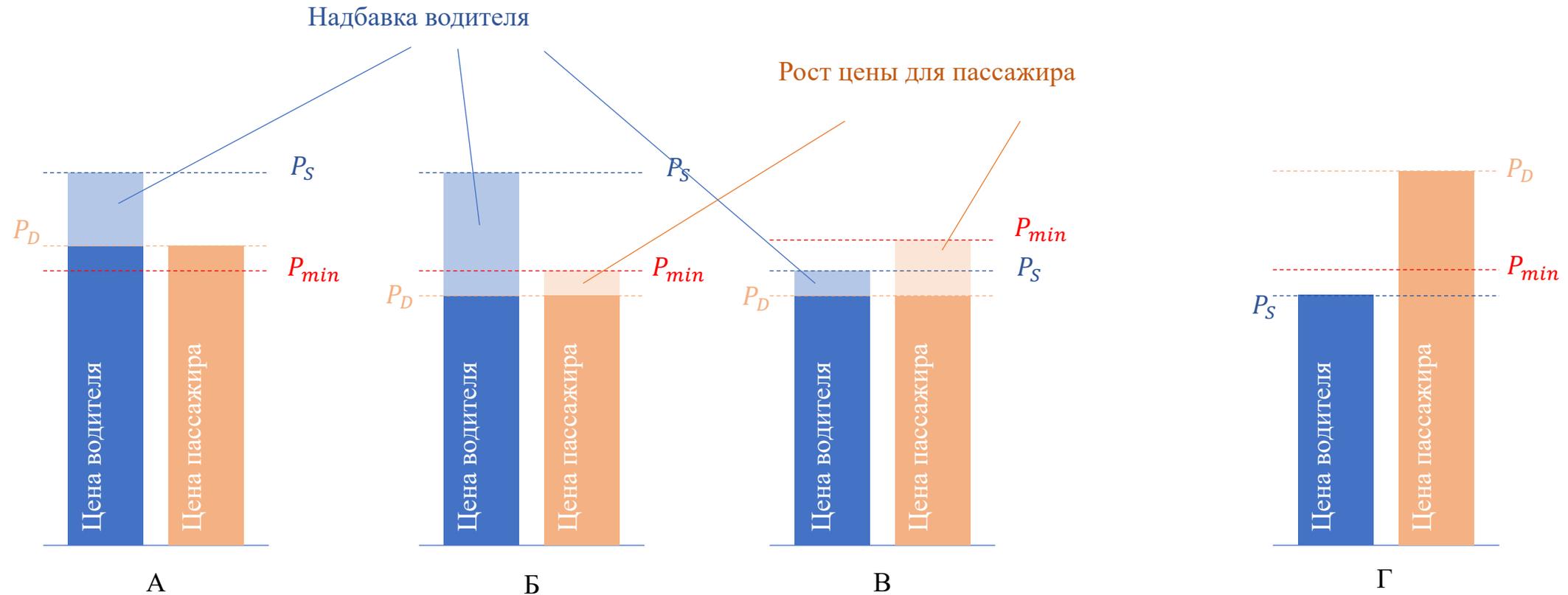
Ключевые сервисы заказа такси в Москве



Тарифная политика сервисов заказа такси

- Распределение заказов между водителями добровольное
 - Водитель может отказаться, тогда поездка не состоится
 - «Непривлекательные» для водителя поездки:
 - Слишком короткие
 - Удаленные точки высадки (спальные районы, пригород)
 - Их нужно стимулировать
 - Компенсирующие надбавки (surge)
- Тариф для водителя и цена для клиента не совпадают

Тариф и введение минимальной цены



Ожидаемые эффекты от регулирования на стороне предложения

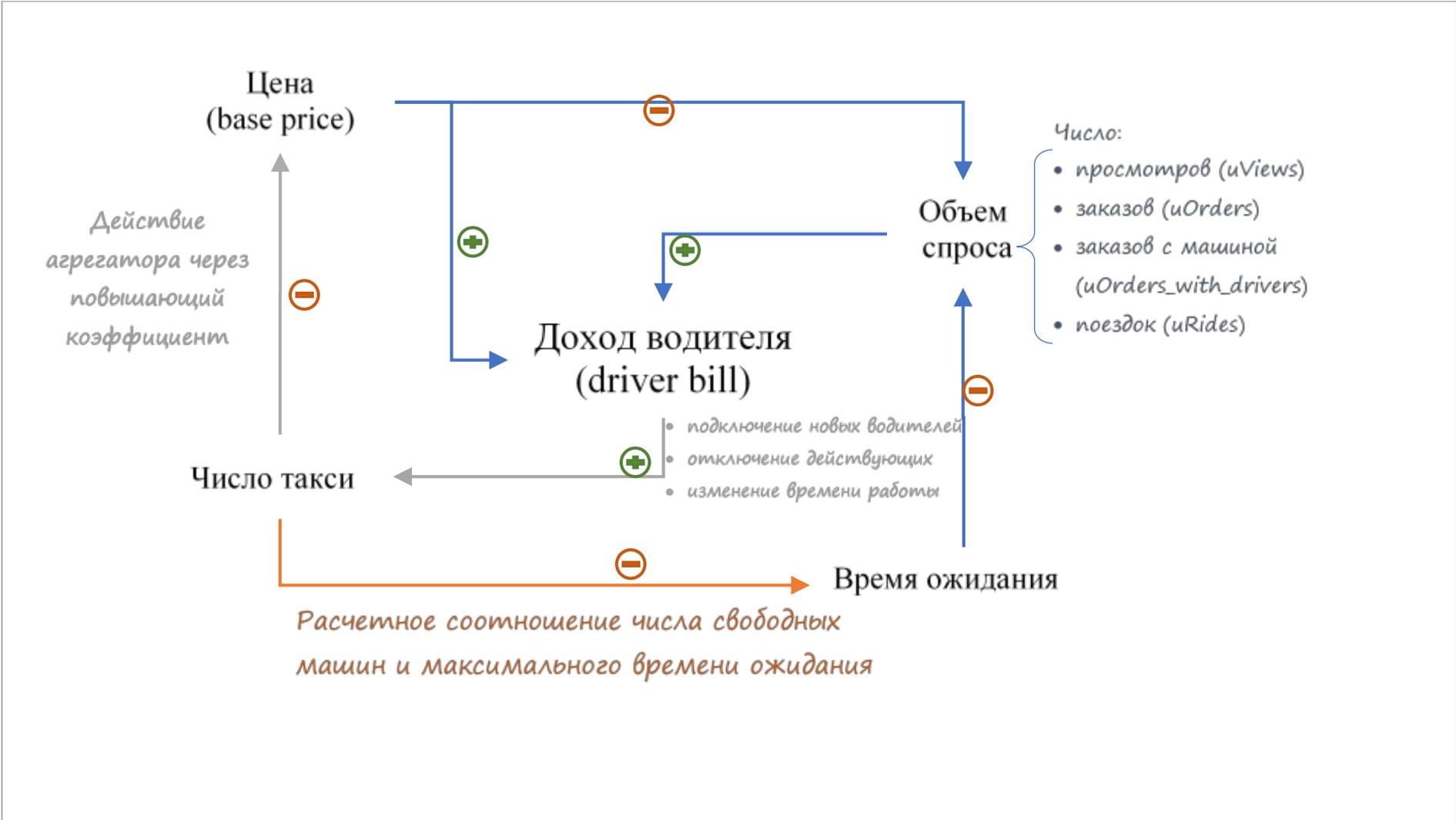
Введение минимальной цены поездки:

Участник	Доступные варианты	Эффект
Перевозчики и сервисы заказа легкового такси	Субсидирование водителей	Альтернатива доступна, эффект отсутствует
	Ценовое субсидирование пассажиров	Становится частично недоступной
	Неценовые механизмы стимулирования пассажиров	Становятся более актуальными
Водители	Продолжительность рабочего времени, превышающая нормативное значение	Эффект отсутствует

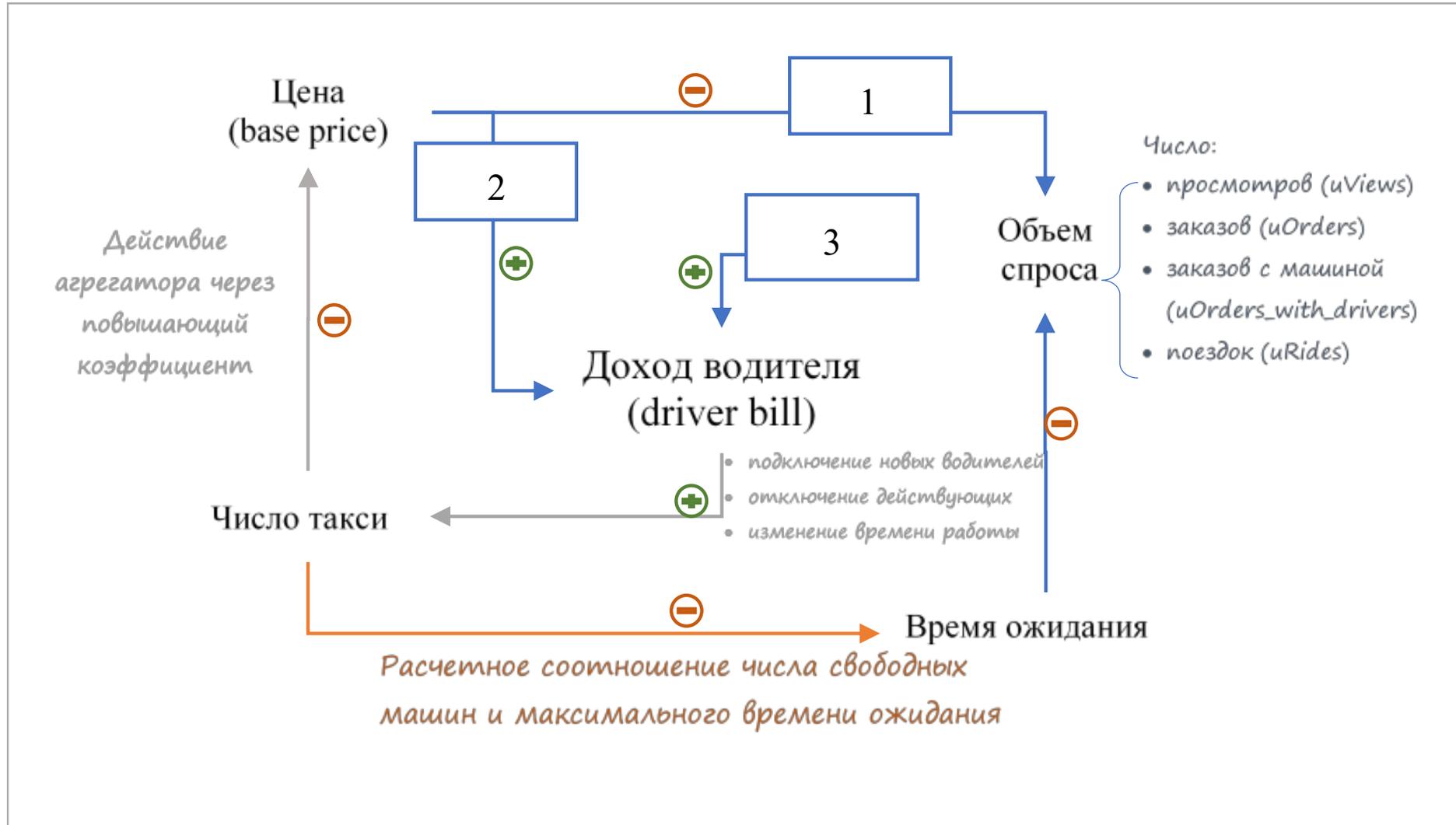
Введение квотирования:

Участник	Доступные варианты	Ожидаемый эффект
Перевозчики и сервисы заказа легкового такси	Решение о привлечении водителей	Подталкивает привлечь большее число водителей, чем было бы в оптимуме
	Решение о цене поездки	Цена возрастает
Водители	Участие в легальном/теневом рынке	Подталкивает к переходу в теневой сектор

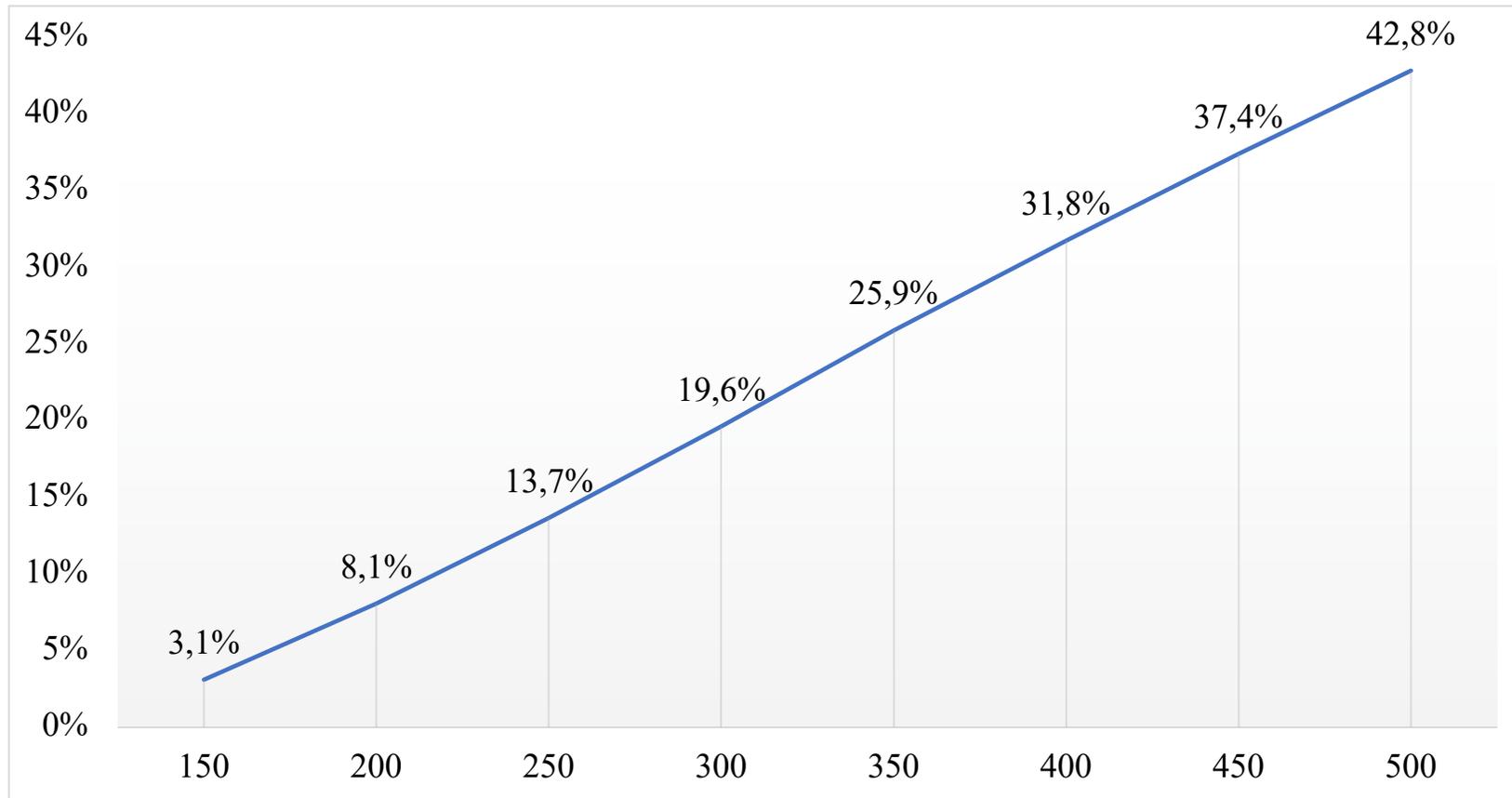
Схема связи между факторами спроса и предложения таксомоторных услуг



Оценка изменения доходов водителей в результате установления минимальной базовой стоимости поездки



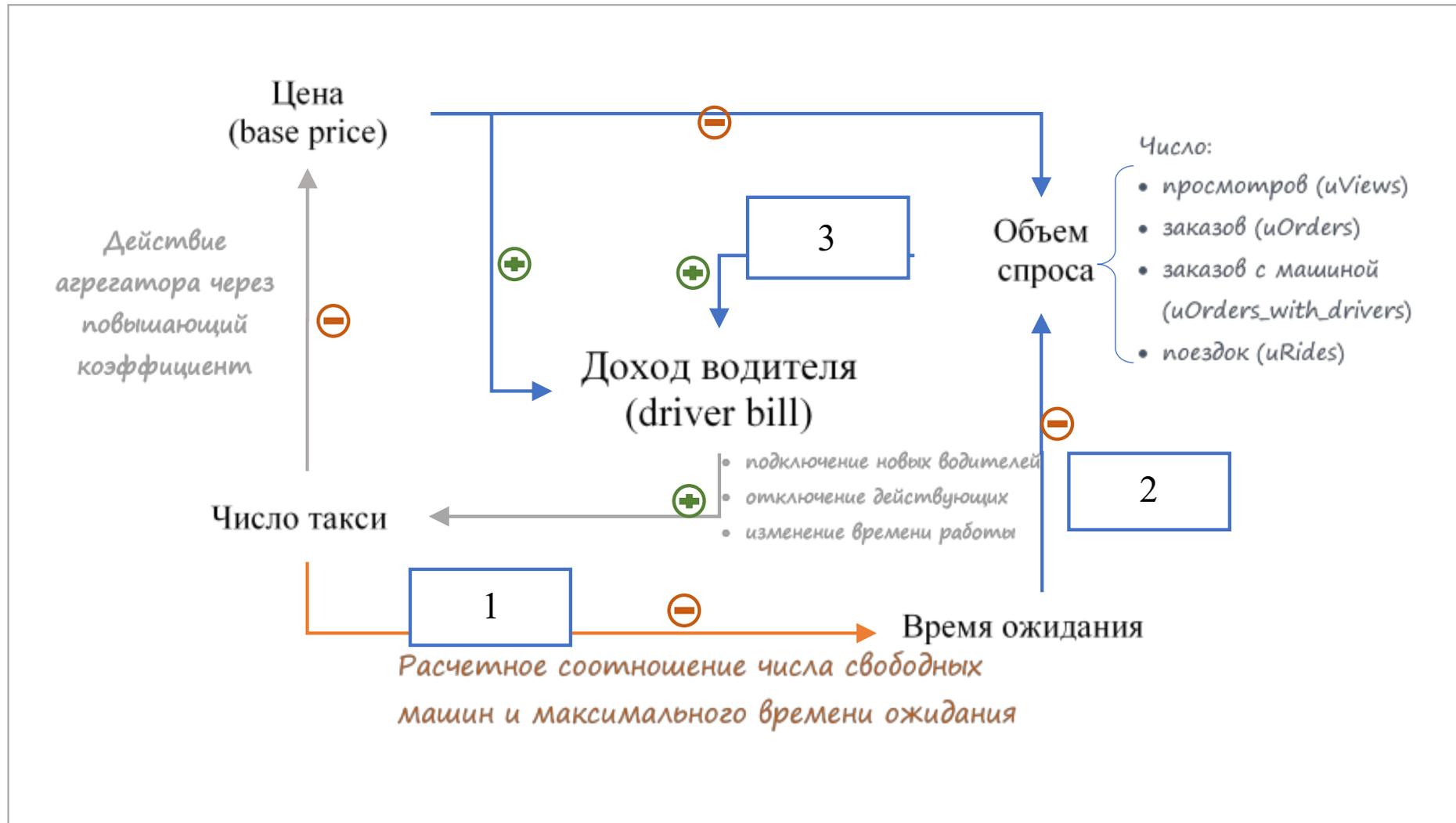
Результаты оценки изменения доходов водителей в результате установления минимальной базовой стоимости поездки



Результаты оценки изменения доходов водителей в результате установления минимальной базовой стоимости поездки

Рост базовой стоимости поездки со 100 руб. до:	Доля от общего дохода водителей за рассматриваемый период, %	Всего среднемесячные потери водителей, млн руб.		
150	9	377,4	-	427,6
200	22	922,6	-	1045,3
250	34	1425,8	-	1615,5
300	43	1803,2	-	2043,1
350	52	2180,6	-	2470,7
400	59	2474,2	-	2803,3
450	66	2767,7	-	3135,9
500	72	3019,3	-	3421,0

Оценка изменения доходов водителей в случае квотирования разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси



Результаты оценки изменения доходов водителей в случае квотирования разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси

При сокращении числа водителей на 10% и увеличении времени ожидания		Среднемесячные потери водителей, млн руб., в г. Москва		
Дневные и ночные поездки	На 7,9%	37,7	-	42,8
	На 9,8%	47,0	-	53,2
Дневные поездки	На 6,9%	30,6	-	34,7
	На 12,5%	55,4	-	62,7

Выводы

1. Установление регулируемых тарифов оказывает незначительный эффект на принятие решения водителем такси относительно продолжительности рабочего дня.
2. Тарифное регулирование по принципу минимального уровня тарифа является избыточным в условиях конкурентного ценообразования на таксомоторные услуги с участием сервисов заказа легкового такси.
3. Одним из ожидаемых последствий введения тарифного регулирования и квотирования разрешений является ухудшение финансового положения перевозчиков и водителей, ведущее к изменению равновесных параметров рынка таксомоторных услуг.
4. Вводимый режим регулирования (тарифное регулирование и квотирование разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси) сопряжен с риском ухудшения благосостояния конечного потребителя в части доступности поездок.

Спасибо за внимание!
aeshastitko@econ.msu.ru