

## Эффекты трансформации рынка такси под влиянием экспансии агрегаторов

Научный руководитель – Скрипкин Кирилл Георгиевич

*Артёменко Владимир Геннадьевич*

*Студент (магистр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Экономический факультет, Кафедра экономической информатики, Москва, Россия

*E-mail: vladimir037037@mail.ru*

За последние 10 лет многие локальные рынки такси претерпели значительную трансформацию в связи с распространением агрегаторов. Сегмент рынка такси, на котором работает агрегатор, соответствует устоявшемуся пониманию двустороннего рынка [1, 2, 3]:

- Наличие двух групп агентов на рынке,
- Наличие платформы, через которую две группы агентов осуществляют взаимодействие,
- Наличие перекрёстных сетевых эффектов,
- Возможность перекрёстного субсидирования двух групп агентов.

Наличие перекрёстных сетевых эффектов означает, что при увеличении численности одной группы агентов, возрастает полезность, которую получают агенты из другой группы. На рынке такси полезность для таксиста выражается, прежде всего, в заработке. Полезность пассажира [5] выражается, прежде всего, в стоимости поездки, времени подачи машины и в удобстве сервиса.

С точки зрения пассажира, время подачи машины будет тем меньше, чем изначально ближе к нему находится свободная машина, готовая выполнить заказ. Чем больше машин подключено к данному агрегатору, тем (при прочих равных) выше плотность машин в расчёте на 1 кв км, тем ближе окажется свободная машина к пассажиру, желающему сделать заказ.

С точки зрения таксиста ситуация зеркальна. Чем больше потенциальных пассажиров подключено к агрегатору, тем выше их плотность и тем ближе окажется пассажир к таксисту. Чем быстрее он приезжает к пассажиру, тем меньше у него порожний пробег, тем выше доля времени, в течение которого он едет с пассажиром. Поскольку таксист зарабатывает за то время, которое он возит пассажиров, то увеличение доли времени перевозки пассажиров, при прочих равных условиях, приводит к увеличению заработка таксиста.

При увеличении количества таксистов и потенциальных пассажиров, подключенных к агрегатору, сокращается среднее время подачи машины. В Москве бурная экспансия агрегаторов пришлась на 2012-16 годы. По данным Департамента транспорта Правительства Москвы, среднее время подачи машины сократилось с 30 минут в 2011 году до 12 минут в 2014 году [6]. Для компаний, оказывающих услуги такси, это означало сокращение порожнего пробега и, соответственно, постоянной части издержек на 1 поездку. В 2014 году сначала Яндекс такси [7], а потом и другие агрегаторы [4], снизили стоимость подачи машины, что отражало изменение структуры издержек таксопарков. Если представить стоимость поездки на такси в расчёте на 1 км, то снижение стоимости подачи машины наиболее сильно удешевило поездки на короткие дистанции. По данным Яндекс такси, в 2014 году около 60% поездок не превышали 30 минут [7]. В результате, в 2015 году наблюдалось резкое увеличение количества поездок на такси в Москве, сокращение средней цены и продолжительности поездок и дальнейшее плавное сокращение времени подачи машины [6].

Таким образом, сетевые эффекты, производимые агрегатором на рынке такси, привели к трансформации рынка, сделав выгодной работу с агрегатором и значительно увеличив легальный сегмент рынка. Для пассажиров, наблюдался как прямой эффект от сокращения времени ожидания, так и косвенный, вызванный сокращением стоимости подачи машины. Помимо этого, пассажиры отмечают упрощение заказа такси [5], что является следствием внедрения интернет технологий. С точки зрения отраслевой эффективности, сократилась доля простоев и порожних пробегов водителей такси, то означает рост производительности труда в отрасли.

### Источники и литература

- 1) Яблонский С. А. Многосторонние платформы и рынки: основные подходы, концепции и практики // Российский журнал менеджмента. 2013. Т. 11. №. 4. С. 57-78.
- 2) Rochet J. C., Tirole J. Platform competition in two-sided markets // Journal of the European economic association. 2003. Т. 1. №. 4. С. 990-1029.
- 3) Sanchez-Cartas J. M., Leon G. Multisided Platforms and Markets: A Literature Review. 2019.
- 4) Ведомости: <https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2014/12/25/smartfon-protiv-bombil>
- 5) ВЦИОМ: <https://wciom.ru/index.php?id=236&uid=115483>
- 6) Департамент транспорта Правительства Москвы: [http://transport.mos.ru/common/upload/public/%D0%98%D0%BD%D1%84%D0%BE%D1%86%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80/%D0%9B%D0%BE%D0%BD%D0%B4%D0%BE%D0%BD\\_%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8\\_%D1%80%D1%83%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9.pdf](http://transport.mos.ru/common/upload/public/%D0%98%D0%BD%D1%84%D0%BE%D1%86%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80/%D0%9B%D0%BE%D0%BD%D0%B4%D0%BE%D0%BD_%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8_%D1%80%D1%83%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9.pdf)
- 7) РБК: <https://www.rbc.ru/society/09/04/2014/57041ae49a794761c0ce8bea>