

Јасна Атанасијевић



Доцент на департману
за математику
и информатику
Природно-
математичког
факултета
Универзитета
у Новом Саду

ГРАДСКИ ТАКСИ И НОВЕ ТЕХНОЛОГИЈЕ

Економски принципи и интерес грађана

Технолошким напретком не изумире потреба за улогом државе. У време када су технолошке промене озбиљно уздрмале темеље привређивања, мењају се и потребе за државном интервенцијом и алати за спровођење нових јавних политика

Већ недељама пљуште међусобне оптужбе на релацији таксисти – представници нове ИТ индустрије у виду онлајн платформе за градски превоз. Први кажу да нова конкуренција и њихови (политички) заштитници не знају ништа о такси бизнису и да остварују огромне профите. Други узвраћају да први не прате модерне трендове и нове технологије. Ни једни, ни други у дебату о новом закону о јавном превозу нису позвали у помоћ економску струку, не би ли се на узаврели терен убацио и по који економски аргумент. А можда би класични економски модели и рачуница помогли да се разуме које законитости овде делују, ко има који интерес и колико држава, регулисањем тржишта и другим јавним политикама треба да штити интересе грађана, што је, ваљда, основни циљ свих закона.

Таксисти хоће да се законски, лиценцирањем, ограничи број возила и отежа конкуренција, а постојећим возачима гарантује „довољна“ зарада. Град хоће да утврђивањем максималне цене грађане заштити од прескупог превоза. Кар го (Car:go), ИТ фирма која функционише као двострана интернет платформа за повезивање купаца (који траже превоз) и возача хоће да легално, попут Убера, настави да послује и зарађује на провизији.

Стара пракса у већини великих градова је да се лиценце издају са-

мо одређеном броју таксиста који су испунили прописане критеријуме, са циљем да се осигура квалитет, безбедан и удобан превоз за грађане. Тиме се, међутим, вештачки ствара монопол на том тржишту и лиценце постају извор (екстра) прихода, док се квалитет топи.

Логика прописивања максималне цене старта и километра у такси превозу – попут максималне цене хлеба, минималне зараде и слично – има за циљ да заштити грађане од потенцијално „прескупог“ производа (јавног превоза) који је социјално осетљив. А шта се заправо дешава када се ова регулатива суочи са неминовним законитостима „невидљиве руке“ тржишта? У режиму регулисане цене грађани су донекле заштићени јер унапред знају тарифу, али се и суочавају са потешкоћом да дозову такси кад ова цена мало коме од возача постане исплатива и када би се понуда и тражња „срели“ тек на некој вишој цени. То се дешава у екстремним приликама као што су кише, пољудица, градски шпиц или време неке важне утакмице – понуда се смањи (мање лиценцираних таксиста изађе на улице) или се тражња повећа, а понуда је законом ограничена. Тада често на терен излазе и „дивљи таксисти“, који наплаћују „тржишну“ цену, далеко вишу од прописане. С друге стране, када би због мале тражње,

за време празника и распуста, кад се град испразни, тржишна цена могла бити нижа од регулисане, таксисти не морају да је снижавају до нивоа који им покрива трошкове, већ и даље возње наплаћују по максимално дозвољеној цени. Због тога је интерес постојећих таксиста да остане овакав модел регулације.

Други бизнис модел базира се на онлајн платформи, којом се сужава избор у мноштву понуде на возаче који одговарају муштерији, јер свако пре избора може да види како су их оцениле претходне муштерије и да упореди оцене свих возача који хоће да возе тражену релацију. Платформа зарађује наплаћивањем провизија од реализованих возњи. Тиме се уз помоћ нове технологије превазилази један од проблема које је лиценцирањем за нас решавала држава, јер оцењивањем могу да се санкционишу, па и елиминишу са тржишта они који не испуњавају критеријуме (друштва). Овај механизам је вероватно савршенији и јефтинији него да то за нас ради градска управа.

Додатна погодност за грађане потиче и од чињенице да тржиште слободно делује. Без регулисане максималне цене, ове возње су обично јефтиније, јер се прилагођавањем понуде – укључивањем више возила на улице кад је цена виша – цене снижавају. А када се због нагле промене услова повећају трошкови за возаче – када је обично мало таксиста на улици – опет може да се нађе превоз, али по нешто вишој цени, с тим што ће она поново пасти када се додатни возачи укључе у жељи да искористе могућност веће зараде. Дакле, предности овако организованог транспорта су више возила, углавном јефтинији превоз и мање несташица.

Додатни је проблем ако власт покушава забраном да се одупре новим технолошким моделима. Онлајн трансакције је тешко контролисати инспекцијским надзором, а на терену је тешко открити у којем се од мили-



ПЕТАР МАРКОВИЋ

он возила „илегално“ превозе грађани уз надокнаду с краја на крај града. С друге стране, далеко од тога да с технолошким напретком изумире потреба за јавном политиком и одређеном улогом државе. У време када су технолошке промене озбиљно уздрмале темеље привређивања и друштва у целини, мењају се и потребе за државном интервенцијом и алати за спровођење нових јавних политика.

Технологија је помогла да се превазиђу стари проблеми. Стога је анахроно лиценцирањем штитити грађане, а монополем (ограниченим бројем лиценци) пружати таксистима екстраприход само зато што испуњавају стандарде (на страну што нека такси возила немају климу или амортизере). Регулисање максималне цене је економски неефикасно, а ефекти те популистичке мере су често супротни од жељених.

Нови проблеми које доносе нове технологије и о којима би свакако држава требало да брине односе се на употребу података о личности, које сакупљају платформе попут Кар го. Поготово након сазнања да је Фејсбук неетички продао личне податке корисника да би они били употребљени у предизборним анализама и кампања у САД.

Други потенцијални нови вид проблема који доноси нова технологија, тиче се политике заштите конкуренције на тржишту. Наиме, када једна платформа попут Фејсбука или Гугла уђе на неко тржиште, она отежава улазак конкуренције. Због високих улагања у развој и покривање тржишта, због постојања „мрежних

екстерналија“ (бенефита од постојања великог броја корисника) и чињенице да нам овакав производ или услуга у једном тренутку постају неопходни у свакодневном животу, платформа постаје нека врста природног монопола, попут водовода у „опипљивом“ свету. Тада се тешко постиже тржишна утакмица, а последице монопола могу бити монополске цене. У случају платформе за јавни превоз која нема конкуренцију у питању су висине провизија.

У остваривању своје мисије држава би требало и сама да се ослања на технолошка достигнућа. Као што Београд већ има Бус плус систем и апликацију за информисање о трасама и времену пристајања возила у јавном превозу, неки град би могао сам да развије и своју онлајн платформу за такси превоз. Па ако баш одлучи да лиценцира ограничен број таксиста може да користи достиг-

Када услуге неке ИТ платформе постану неопходне у свакодневном животу, она постаје нека врста монопола, попут водовода. Тада се тешко постиже тржишна утакмица, а последице могу бити монополске цене

Игла у пласту сена: Додатни је проблем ако власт покушава забраном да се одупре новим технолошким моделима, јер је на терену тешко открити у којем се од милион возила „илегално“ превозе грађани уз надокнаду

нућа технологије и изабере оне које грађани најбоље оцене. Ако је мало вероватно да државна администрација може да развије такво технолошко решење, постоји и модел јавно-приватног партнерства. Градски превоз у Београду је добар пример, јер су у систем укључени и приватни превозници. Партнерским односом могао би се регулисати ниво цене (провизија) коју платформе наплаћују за своје услуге, па би се са лиценцирања возача прешло на лиценцирање платформе – кроз јавно надметање. Додатно, држава би требало да осмисли начин да опорезује доходак који се стиче у новом онлајн окружењу на одговарајући, једноставан и правичан начин, имајући у виду и утицај дигиталне економије на редифинисање класичних радних уговорних аранжмана. И на крају, држава би требало да брине о постојећим таксистима (уопште о радно активној популацији) који нису „дигитално писмени“, да им помогне да се што брже „описмене“ и укључе у нове видове организације тржишта, како не би изгубили муштерије и били искључени са тржишта рада.

Да се вратимо питању са почетка – како то да се у овој дебати не чује више глас економиста. Неспорно је да приликом доношења закона постоји тражња на страни јавних доносиоца одлука. На страни понуде, међутим, додела титула, звања и диплома функционише слично круто и формалистички као лиценцирање таксиста (избећи ћемо овде разраду аналогije са „дивљим таксистима“). Упоредо с тим, вероватно је и овде деловала „невидљива рука“ тржишта, па се велики део компетентних економиста претежно усмерио на решавање проблема у приватном бизнису (или због „одлива мозга“ решава проблеме у другим земљама), тамо где се квалитет адекватно вреднује. Срећом и код овог вештачки креираног монопола, технологија може да помогне, помало узнемири и „пробуди“ успаване.