

Warszawa, 9 czerwca 2017 r.

**Komunikat FOR 11/2017:
Protest taksówkarzy przeciwko Uberowi kosztował Warszawiaków co najmniej 535 tys. zł**

- **Protest taksówkarzy przeciwko Uberowi w poniedziałek, 5 czerwca 2017 r., kosztował samych tylko Warszawiaków co najmniej 535 tys. zł. To dolny szacunek kosztu, bazujący na danych o średniej prędkości z systemu Yanosik. Uwzględnia on koszty opóźnień dojazdów do pracy i przejazdów w ramach pracy w sektorze przedsiębiorstw (firmy zatrudniające 10 i więcej pracowników). Oszacowanie nie uwzględnia więc pracujących w sektorze publicznym (administracja, oświata, szkolnictwo wyższe, służba zdrowi, itd.), mikroprzedsiębiorstwach oraz szarej strefie. Jednocześnie nie liczymy w ogóle kosztów jakie poniosły osoby podróżujące w sprawach niezwiązanych z pracą (np. osoba która spóźniła się na badanie lekarskie lub na zajęcia na prywatnej uczelni).**
- **W Łodzi, Poznaniu i Wrocławiu protest taksówkarzy nie miał znaczącego wpływu na średnie prędkości w całym mieście. Dlatego pomijamy te miasta w oszacowaniu kosztów, jednak z pewnością również tam lokalnie występowały opóźnienia, które generowały koszty.**

FOR dokonało oszacowania kosztu protestu taksówkarzy dla pracujących Warszawiaków na podstawie danych o średniej prędkości na drogach z systemu Yanosik, zleconego przez Ratusz "Warszawskiego Badania Ruchu 2015" (WBR2015)¹ wraz z tegoroczną aktualizacją modelu ruchu² oraz publikacji GUS dot. Warszawy³.

Protesty taksówkarzy miały miejsce w godzinach porannych w poniedziałek, 5 czerwca 2017 r., w Łodzi, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu. Jednak na podstawie danych z systemu Yanosik możemy jednoznacznie stwierdzić znaczące obniżenie średniej prędkości w całym mieście w stosunku do poniedziałków z maja oraz wtorku, 6 czerwca, jedynie w Warszawie. Dlatego właśnie Warszawy dotyczy nasze oszacowanie (oba sposoby szacunku pokazują w Warszawie obniżenie średniej prędkości ruchu o 11% w godzinach 9-10, to znacznie więcej niż w następnym w kolejności Wrocławiu, gdzie było to jedynie 4%).

Warszawiacy dojeżdżający do pracy i podróżujący w ramach pracy stracili w poniedziałek, 5 czerwca, w godzinach 7:30-12:00 w sumie 12,9 tys. godzin więcej niż w analogicznych godzinach we wtorek, dzień później. Przeliczając na przeciętne wynagrodzenie, daje to straty w wysokości 535 tys. zł.

Jak dokonano szacunku?

Według GUS, w Warszawie na koniec marca był 1 mln pracujących w sektorze przedsiębiorstw w firmach zatrudniających 10 i więcej osób (pełniejszy agregat pracujących jest niedostępny). Zarabiali

¹ <http://transport.um.warszawa.pl/wbr2015>

² <http://transport.um.warszawa.pl/warszawskie-badanie-ruchu-2015/model-ruchu-aktualizacja-20162017>

³

http://warszawa.stat.gov.pl/download/gfx/warszawa/en/defaultaktualnosci/806/1/9/1/przeglad_04_2015.pdf

oni średnio 6 039 zł brutto miesięcznie (mediana nie jest dostępna), w przeliczeniu na koszt pracodawcy na minutę jest to 0,69 zł. Liczymy dojazdy do pracy (dom-praca) oraz podróże w ramach pracy (praca-praca).

W przypadku dojazdów do pracy, na podstawie WBR2015 przyjęliśmy, że 62% z nich to dojazdy samochodem prywatnym lub autobusem. Dostępny jest również ich rozkład godzinowy, przy czym szczyt przypada w godzinach 7:00-8:00 rano, jeszcze sprzed znaczącego spadku prędkości w mieście. Średni czas dojazdu do pracy w Warszawie to 38 minut, tę wielkość korygujemy o podróże piesze i rowerowe, które są przeciętnie krótsza niż samochodowe i autobusowe.

W przypadku przejazdów w ramach pracy, trudna do oszacowania była ich liczba. Oszacowaliśmy ją na podstawie podróży niezwiązanych z domem z WBR2015. Sam rozkład godzinowy i czas porannych podróży praca-praca był już wprost dostępny w badaniu. Tutaj trzeba zaznaczyć, że w przypadku przewozów towarowych (np. samochody dostawcze) opóźnienie podróży w ramach pracy może być znacznie bardziej kosztowne niż samo wynagrodzenie pracownika.

Dlaczego nasz szacunek jest dolną granicą rzeczywistego kosztu protestu taksówkarzy?

Nasze oszacowanie jest dolną wartością strat spowodowanych przez protest taksówkarzy, ponieważ jest zaniżane przez:

- Całkowicie pomijamy koszty jakie poniosły osoby podróżujące w celach niezwiązanych z pracą, a przecież przegapienie badania lekarskiego lub spóźnienie na zajęcia na prywatnej uczelni również jest kosztem.
- Nie uwzględniamy Łodzi, Poznania i Wrocławia. Jakkolwiek protesty nie obniżyły tam znacząco średniej prędkości w całym mieście, to z pewnością lokalnie również zakłóciły dojazdy do pracy i w ramach pracy.
- Dane GUS na temat pracujących w Warszawie nie uwzględniają pracujących w administracji publicznej, w mikroprzedsiębiorstwach oraz w szarej strefie.
- Protest nieproporcjonalnie uderzył w osoby podróżujące do pracy samochodami, w późniejszych godzinach. Można przypuszczać, że wśród nich średnia zarobków jest wyższa niż w całej populacji pracujących.
- Liczenie kosztu opóźnienia dla dojazdów w ramach pracy na podstawie średniego wynagrodzenia pracownika może znacząco zaniżać rzeczywisty koszt.

Z drugiej strony, protest taksówkarzy był wcześniej zapowiadany, dlatego w poniedziałek, 5 czerwca, mniej Warszawiaków, niż zwykle, mogło wybrać podróż samochodami i autobusami do pracy (np. mogli wybrać zamiast tego tramwaj, metro lub pracę z domu). Jednak taka optymalizacja ze strony Warszawiaków również wiązała się z kosztami.

Podsumowanie

Naturalnym jest, że wszelkie innowacje zagrażające ugruntowanym modelom biznesowym, w tym przypadku licencjonowanym taksówkom, wzbudzają protesty. Powinniśmy je jednak analizować przede wszystkim z perspektywy konsumentów, którzy „głoszą portfelami” za dostępnością nowych usług w ramach ekonomii współdzielenia. Uber konkuruje z tradycyjnymi taksówkami nie tylko ceną, ale i szeregiem nowych udogodnień takich jak (1) automatyzacja płatności poprzez aplikację, (2) możliwość kontroli długości trasy przez pasażera poprzez aplikację, (3) decentralizacja kontroli jakości usług dzięki każdorazowemu wystawianiu ocen przez pasażerów, czy (4) automatyczna wycena przejazdu na podstawie popytu, co zwiększa liczbę kierowców Ubera w godzinach największego zapotrzebowania, utrzymując stałą dostępność usług dla klientów. Warto zauważyć, że nawet jeżeli tradycyjne taksówki będą działały poprzez aplikacje, to nie będą w stanie zaimplementować usług (3) i (4).

Forum Obywatelskiego Rozwoju

FOR zostało założone w 2007 roku przez prof. Leszka Balcerowicza, aby skutecznie chronić wolność oraz promować prawdę i zdrowy rozsądek w dyskursie publicznym. Naszym celem jest zmiana świadomości Polaków oraz obowiązującego i planowanego prawa w kierunku wolnościowym.

FOR realizuje swoje cele poprzez organizację debat oraz publikację raportów i analiz podejmujących ważne tematy społeczno-gospodarcze, a w szczególności: stan finansów publicznych, sytuację na rynku pracy, wolność gospodarczą, wymiar sprawiedliwości i tworzenie prawa. Z inicjatywy FOR w centrum Warszawy i w Internecie został uruchomiony licznik długu publicznego, który zwraca uwagę na problem rosnącego zadłużenia państwa. Działania FOR to także projekty z zakresu edukacji ekonomicznej oraz udział w kampaniach na rzecz zwiększania frekwencji wyborczej.

Wspieraj nas!

Zdrowy rozsądek oraz wolnościowy punkt widzenia nie obronią się same. Potrzebują zaplanowanego, wyężonego, skutecznego wysiłku oraz Twojego wsparcia.

Jeśli jest Ci bliski porządek społeczny szanujący wolność i obawiasz się nierozsądnych decyzji polityków udających na Twój koszt Świętych Mikołajów, wesprzyj finansowo nasze działania.

Wyślij przelew na konto FOR (w PLN): 68 1090 1883 0000 0001 0689 0629

W sprawie darowizn, możesz się skontaktować:

Patrycja Satora, dyrektor ds. rozwoju FOR

Tel. 500 494 173

patrycja.satora@for.org.pl

Już dziś pomóż nam chronić wolność - obdarz nas swoim wsparciem i zaufaniem.

Wyślij przelew na konto FOR (w PLN): 68 1090 1883 0000 0001 0689 0629

KONTAKT DO AUTORA



Rafał Trzeciakowski

Ekonomista

e-mail: rafal.trzeciakowski@for.org.pl

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju – FOR

ul. Ignacego Krasickiego 9A · 02-628 Warszawa · tel. +22 628 85 11

e-mail: info@for.org.pl · www.for.org.pl

[f](#)/FundacjaFOR · [t](#)@FundacjaFOR