

Конкурентная и промышленная политика

DOI: 10.38050/2078-3809-2021-13-3-25-45

УРОКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА ДЛЯ РОССИЙСКОЙ РЕГУЛЯТОРНОЙ ПРАКТИКИ В СФЕРЕ ТАКСОМОТОРНЫХ УСЛУГ

Моросанова Анастасия Андреевна
*Младший научный сотрудник,
МГУ имени М.В. Ломоносова, Экономический факультет;
Научный сотрудник,
РАНХиГС при Президенте РФ, ЦИКЭР
(г. Москва, Россия);*

Мелешкина Анна Игоревна
*Ассистент,
МГУ имени М.В. Ломоносова, Экономический факультет;
Научный сотрудник
РАНХиГС при Президенте РФ, ЦИКЭР¹
(г. Москва, Россия)*

Аннотация

Анализ международного опыта регулирования рынков таксомоторных услуг позволяет идентифицировать потенциальные риски регуляторного вмешательства в процесс функционирования рынка пассажирских перевозок в городах России. В разделе 1 рассмотрен международный опыт тарифного регулирования и дерегулирования рынка таксомоторных услуг с учетом эмпирических исследований результативности практики тарифных ограничений. Раздел 2 содержит примеры введения ограничений на число разрешений, необходимых для пассажирских перевозок легковым такси. Поскольку регуляторная практика не ограничивается данными методами, то в разделе 3 приведены кейсы установления дополнительных требований к деятельности перевозчика. В заключение представлено обобщение рассматриваемых кейсов и сформирован перечень потенциальных рисков реализации политики тарифного регулирования и квотирования в сфере таксомоторных услуг Российской Федерации. Сделан вывод о том, что рынки с динамическим ценообразованием, к числу которых относится рынок таксомоторных услуг, могут неоднозначно отреагировать на внедрение или ослабление как тарифного регулирования, так и режима квотирования.

Моросанова А.А., e-mail: nastya.komkova@gmail.com

Мелешкина А.И., e-mail: ann.meleshkina@mail.ru

¹ Центр исследований конкуренции и экономического регулирования

В основе исследования лежат теории институциональных изменений, включая разработки по проблемам институционального проектирования и оценке регулирующего воздействия.

Выбор кейсов обусловлен доступностью информации относительно результатов вводимого режима регулирования таксомоторных услуг, что обеспечивает возможность проведения анализа качественных характеристик динамики релевантных рынков без погружения в количественные расчеты и сбор статистики.

Ключевые слова: рынок таксомоторных услуг, оценка регулирующего воздействия, квотирование, тарифное регулирование.

JEL коды: R48.

Для цитирования: Моросанова А.А., Мелешкина А.И. Уроки международного опыта для российской регуляторной практики в сфере таксомоторных услуг // Научные исследования экономического факультета. Электронный журнал. 2021. Том 13. Выпуск 3. С. 25-45. DOI: 10.38050/2078-3809-2021-13-3-25-45

Введение

В российской практике регулирования сферы таксомоторных услуг уже на протяжении длительного периода времени происходит выбор между альтернативами регулирования деятельности перевозчиков и установления уровней тарифов перевозок. В 2021 г. Государственная Дума Российской Федерации вновь возвращается к обсуждению законопроекта, который может внести изменения в правила работы рынка². Так, законодателями предлагается ввести регулирование минимальных тарифов на поездки на легковом такси, а также ограничение количества выдаваемых разрешений на перевозку, которые необходимы для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси (далее – разрешение на перевозку/разрешение). В связи с планируемыми нововведениями представляется необходимым систематизировать методы регулирования рынка таксомоторных услуг с учетом международного опыта и его применимости на российском рынке, а также выявить потенциальные риски политики регулирования тарифов и режима квотирования разрешений.

Рынок таксомоторных услуг относится к рынкам с динамическим ценообразованием, которые обладают следующими характеристиками (Deksnyte, Lydeka, 2012; Song et al., 2020; Sun et al., 2020): временная специфичность актива, многофакторное сегментирование потребителей, различающееся по эластичности спроса группы потребителей, ценовая конкуренция с возможностью быстрой реакции на ценовую политику конкурентов.

Особенности функционирования рынков с динамическим ценообразованием создают ограничения для использования традиционных методов государственного регулирования рынков в силу невозможности применения к ним классических экономических моделей спроса и предложения, рыночного равновесия и ценообразования вида «издержки плюс».

² Здесь и далее понятие «рынок таксомоторных услуг» используется для описания характеристик отношений в сфере таксомоторных перевозок.

Кроме того, таксомоторные услуги в современных условиях предоставляются в рамках и посредством отношений, складывающихся на двусторонних рынках, для которых характерны косвенные (перекрестные) сетевые эффекты, наличие платформ, что оказывает значительное воздействие на формирование цен и балансировку спроса и предложения.

Международный опыт регулирования рынков таксомоторных услуг включает два основных этапа: 1) до появления сервисов заказа легкового такси; 2) после их становления в качестве посредников, координирующих участников рынка на стороне спроса (пассажиров) и предложения (перевозчиков). С приходом эпохи цифровых платформ классические методы регулирования (ценовые ограничения, квотирование) все чаще создают отрицательные последствия для пассажиров и перевозчиков, причиной чего является недооценка регулятором роли рыночного механизма организации трансакций и игнорирование методов алгоритмического ценообразования на рынке таксомоторных услуг, 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.

Далее рассматривается регуляторная практика на рынках таксомоторных услуг (в ретроспективе) с последующими выводами относительно ограничений применимости инструментов тарифного регулирования и квотирования разрешений в сфере перевозок пассажиров и багажа легковым такси на современном этапе развития рыночного взаимодействия.

Классификация методов регулирования рынка таксомоторных услуг включает (Cetin, Deakin, 2019): ограничения на вход (квотирование разрешений на перевозку, система «медальонов»³); тарифное регулирование (услуг автопарка и таксомоторных услуг); мониторинг возраста, маркировки и технического состояния транспортных средств; требования к квалификации водителей.

В большинстве страновых практик регулирования рынков таксомоторных услуг в обязательном порядке устанавливаются требования к квалификации водителя, состоянию транспортного средства и сервисам таксопарков, при этом *тарифное регулирование и регулирование входа на рынок распространены в значительно меньшей степени*. Если регулятор проводит одновременный контроль числа выдаваемых разрешений на перевозку, тарифов и качественных характеристик автомобилей, а также требований к водителям, то разрешение на перевозку (или «медальон») становится ценным активом. В некоторых странах разрешения стали перепродаваться (вторичная продажа), часто с премиальной наценкой. Наличие наценки обусловлено ожидаемыми будущими доходами и защитой от свободного входа на рынок потенциальных конкурентов-перевозчиков. В Великобритании средняя надбавка за разрешение на перевозку составляла 30 тыс. долл. (максимальная надбавка 100 тыс. долл.) (Gwilliam, 2005). В Гонконге и некоторых городах США надбавка могла быть еще выше. Такого рода тенденция стала причиной перехода во многих развитых странах к либерализации политики регулирования в сфере отношений по поводу таксомоторных услуг.

³ Медальонная система – практика ограничения предложения таксомоторных услуг через выдачу разрешений на осуществление пассажирских перевозок легковым такси (впервые была реализована на рынке таксомоторных услуг Нью-Йорка, продажа разрешений осуществлялась через аукцион и привела к значительному росту их стоимости).

1. Практика тарифного регулирования таксомоторных услуг

Тарифное регулирование, как правило, вводится для предотвращения манипуляций с ценами на рынке из-за асимметрии информации между поставщиками услуг и потребителями, а также для сглаживания асимметрии в переговорной силе участников рынка. До начала цифровизации сферы пассажирских перевозок пассажир такси наглядно видел разницу между «предварительным заказом такси» и поиском такси непосредственно на месте, в этот период тарифным регулированием устанавливались ценовые ориентиры для участников рынка, которые в большинстве случаев были направлены на ограничение стоимости поездок по предварительному заказу (как верифицируемой стоимости в отличие от стоимости поездки «от борта»). Однако цифровые платформы стирают границу между моментом бронирования такси и заказом такси по принципу «здесь и сейчас». Это вызвало дискуссию о том, обеспечивает ли тарифное регулирование оптимальный результат для игроков рынка в новых условиях взаимодействия пассажира, перевозчика и сервиса заказа легкового такси. В границах ЕС свободная тарификация услуг такси существует только в Литве, Словакии и Швеции, в других же государствах – членах ЕС регулятор устанавливает максимальные и (или) минимальные тарифы поездок. Фиксированные тарифы установлены в Австрии (Вена и Грац) и Будапеште (European Commission, 2016).

Согласно отчету Европейской комиссии, диапазон изменения тарифов по всей Европе за период 2009–2015 гг. имеет широкий разброс значений: встречается как значительный положительный прирост (например, +150% в Варшаве, +83% в Афинах, +78% в Милане), так и снижение тарифов (–31% в Лондоне, –20% в Любляне, –17% в Праге) (European Commission, 2016). Неоднородность изменений в тарифообразовании на таксомоторные услуги в странах ЕС (в большинстве своем придерживающихся политики тарифного регулирования рынков пассажирских перевозок легковым такси) дает основания предположить, что эффективность тарифных ограничений в существенной мере зависит от емкости рынка и алгоритма расчета коридора тарифов.

В условиях установления регулируемых тарифов перевозчики сталкиваются с падающим спросом, что создает стимулы к переходу в теневой сектор с последующим снижением качества обслуживания (Salanova et al., 2011). Кроме того, режим тарифного регулирования зачастую игнорирует возможности переключения пассажиров между таксомоторными услугами, общественным транспортом, каршерингом и приобретением собственного автомобиля – в большинстве случаев издержки переключения являются запретительно высокими (в том числе издержки времени) и бремя издержек полностью ложится на пассажира, вынужденного тратить больше времени на ожидание подачи такси или нести финансовые потери при повышении тарифов.

Среди неценовых факторов, влияющих на спрос на таксомоторные услуги, наиболее значимым для пассажира является время ожидания подачи такси, в связи с чем данный параметр используется для оценки доступности таксомоторных услуг. На рынке, где цена и предложение устанавливаются регулирующим органом, объем спроса в момент времени меняется за счет изменения времени ожидания подачи такси. Если данный показатель перманентно увеличивается, есть основания для пересмотра регуляторных мер, применяемых к рынку таксомоторных услуг.

Ирландия

В сентябре 2006 г. Комиссия по регулированию таксомоторных услуг Ирландии (the Commission for Taxi Regulation) ввела единую для всей страны структуру максимальных тарифов. С тех пор пересмотр тарифов проводился каждые два года при помощи оценки изменений в расходах на эксплуатацию автомобиля такси и рыночной конъюнктуры.

Тарифы были пересмотрены в 2017 и 2019 гг. (National Transport Authority, 2019) на основе оценки «уровня активности водителя» (измеряется годовым пробегом) и динамики затрат перевозчиков. Рекомендуемый уровень индексации максимального тарифа в 2019 г. составил 4,5%.

Стоит отметить, что тарифное регулирование на рынке такси Ирландии было введено на фоне режима свободного входа на рынок. Количество разрешений на перевозку увеличилось с 13 637 в 2000 г. до пикового значения 27 429 в 2008 г. Далее объем рынка уменьшился на 23% до 21 146 в 2015 г. Снижение произошло в основном из-за экономического спада, сокращения потребительского спроса и повышения требований к состоянию автомобилей.

По мнению потребителей, на рынке такси возник избыток предложения, обусловленный повышением тарифов в результате индексации и отсутствием ограничения выдачи разрешений на пассажирские перевозки легковым такси. По соотношению водителей такси и численности населения Ирландия занимает второе место в Европе (59 водителей на 10 000 жителей, для сравнения – во Франции 2,3 водителя на 10 000 жителей) (European Commission, 2016).

Нидерланды

В Нидерландах в 2000-х гг. были проведены две базовые реформы в сфере регулирования таксомоторных услуг. В 2000 г. был принят закон о пассажирском транспорте (Wet Personenvervoer; WP 2000), а в 2004 г. была проведена корректировка действий регулятора (Rienstra et al., 2015). Реформы 2000 г. включали регулирование тарифов (введение максимального уровня тарифа), которое заменило фиксированные тарифы и отмену ограничений на мощность двигателя автомобиля такси (что было равнозначно отмене квотирования). Отмена режима фиксированных тарифов и требований к транспортным средствам была вызвана низкой эффективностью данных мер из-за наличия большого числа «уличных такси» (не привязанных к операторам), т. е. теневого сегмента рынка.

Хотя тарифное регулирование в виде максимального уровня тарифа разрабатывалось в качестве временной меры, после анализа рынка таксомоторных услуг регулятор оставил ее в качестве постоянной. Переход от фиксированных тарифов к максимальному уровню тарифа привел к росту стоимости поездок, что отразилось на спросе. Количество поездок на такси уменьшилось, снизился показатель пассажирооборота. При этом изменилась структура предложения таксомоторных услуг: сократилось количество таксопарков, в то время как количество самозанятых водителей увеличилось (Rienstra et al., 2015). Положительным эффектом реформы для потребителя стала возросшая доступность такси по выходным дням.

Индия

Неэффективность тарифного регулирования также подтверждается (Chandar et al., 2019) на примере быстрорастущего рынка таксомоторных услуг Индии в ходе сопоставления возможностей Uber проводить балансировку спроса и предложения в условиях регулирования

тарифов двух городов: Хайдарабада, где тарифное регулирование отсутствует, и Бангалора, где установлен коридор тарифов (минимальный уровень тарифа 12 рупий/км, максимальный – 24 рупии/км). Результатом введенного режима тарификации в Бангалоре стали ограниченные возможности сервиса нивелировать расхождения между спросом и предложением.

В условиях повышенного спроса верхняя граница тарифа не позволяет снизить спрос и привлечь дополнительных водителей такси для удовлетворения спроса. Следствием дисбаланса спроса и предложения становится увеличение времени ожидания пассажиром подачи такси:

- недостаточное число водителей на линии сокращает число свободных автомобилей, готовых принять новый заказ;
- при относительно небольшом количестве водителей автомобили такси распределены равномерно по географической локации, и дорога от текущего местонахождения водителя к пассажиру с большой вероятностью займет больше времени по сравнению с условиями более сбалансированного рынка, когда на заказ был бы назначен ближайший водитель.

В свою очередь увеличение времени ожидания подачи такси создает стимулы для пассажиров отменить заказ, в результате чего водитель прерывает поездку к месту нахождения пассажира, потеряв время и упустив альтернативные заказы. Ответной реакцией водителей становится отказ от поездок на большую дистанцию. Таким образом участники рынка реагируют на вводимое тарифное регулирование уходом с рынка (так как данный вид занятости перестает обеспечивать желаемый уровень дохода) или проводят все больше времени в пути к пассажиру, что снижает их дневной доход и доступность поездок для пассажиров из-за долгого ожидания такси. Сокращение доли совершенных поездок в общем объеме заказов также является подтверждением наличия негативного эффекта тарифного регулирования рынка таксомоторных услуг – отмененные пассажирами заказы сигнализируют о наличии неудовлетворенного спроса, что с учетом издержек переключения на другой вид транспорта ведет к ухудшению благосостояния потребителя.

2. Практика квотирования разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси

Практика ограничения количества транспортных средств такси, призванная снизить степень рыночного дисбаланса между спросом и предложением, часто приводит к негативным последствиям, вероятность которых определяется точностью оценки регулятором конъюнктуры рынка таксомоторных услуг и жесткостью системы квотирования. В качестве элементов эффективной системы квотирования (при условии высокой точности оценок регулятором объемов спроса и предложения) можно выделить:

- «заморозку» числа транспортных средств, находящихся в эксплуатации на момент принятия регуляторного решения: такая система была принята в Бостоне, Чикаго и Нью-Йорке в 1930-е гг.;
- периодический пересмотр числа необходимых городу / региону транспортных средств, обоснование необходимости увеличения / сокращения количества такси.

При вводе системы квотирования основными последствиями данной меры являются рост стоимости разрешений на перевозку и сокращение объема предложения (Salanova et al., 2017). Квотирование, как барьер входа на рынок, сопряжено с риском рыночных искажений – монополизацией автомобилей с разрешением на перевозку и ростом тарифов на перевозки такси. Стоит обратить внимание, что владельцы разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси не всегда являются перевозчиками, и поэтому ограничения на вход не обязательно приносят пользу самим водителям (Salanova et al., 2011).

После отмены государственного регулирования в части квотирования были выявлены следующие эффекты (OECD, 2007):

- Швеция (1990 г.): рост предложения и доступности такси для пассажиров, сокращение времени ожидания подачи, появились новые классы услуг такси. При этом количество таксопарков сократилось, а занятость таксистов в рассматриваемый период увеличилась. Количество автомобилей с разрешением на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси увеличилось вдвое за первые два года после либерализации рынка, но одновременно с этим проводилась разработка инновационных схем стимулирования спроса на такси в непиковые периоды;

- Ирландия (2000 г.): дерегулирование в части отмены квот привело к четырехкратному увеличению количества выданных разрешений на перевозку (за первые два года после отмены регулирования количество такси в Дублине увеличилось на 216%). Однако регулятор установил систему тарифов (см. пункт 1.1) и ввел контроль обоснованности роста стоимости поездок. Уже в 2010-х гг. количество транспортных средств и водителей значительно уменьшилось (European Commission, 2016);

- Япония: в феврале 2002 г. были отменены правила регулирования предложения на рынке такси. Как следствие, наблюдалось увеличение количества таксопарков на 8,4% и рост числа автомобилей такси на 9,7%. Деререгулирование и соответствующий рост предложения на рынке такси стимулировали участников рынка к более эффективной конкуренции – диверсификации услуг (появилось социальное такси) и расширению линейки тарифов (включая скидочные схемы).

Описанные примеры международной практики дерегулирования рынка таксомоторных услуг позволяют идентифицировать упущенные возможности в развитии рынка в условиях режима квотирования разрешений на перевозку – снижаются стимулы к ведению эффективной конкурентной борьбы между таксопарками и перевозчиками, так как отсутствует угроза входа на рынок новых игроков. Следствиями этого являются снижение инновационной активности и ухудшение качества предоставления услуг.

Стоит отметить, что рост числа автомобилей такси при отмене количественных ограничений на выдачу разрешений не безграничен – при отмене системы квотирования предложение услуг такси увеличивается в определенных масштабах, в пригородах и маленьких городах предложение такси увеличивается меньше, чем на рынках крупных городов (Gwilliam, 2005). Данный факт является аргументом в пользу механизма рыночного взаимодействия, способного самостоятельно приводить спрос и предложения к балансу.

Система квотирования разрешений на перевозку оказывает прямое воздействие на уровень тарифов, в связи с чем зачастую режимы квотирования и тарифного регулирования вводятся одновременно. При установлении ограничений на количество разрешений ожидаемый эффект – повышение доходов водителя (в силу ограничения объема предложения на рынке), однако регулятор не учитывает фактор стоимости разрешений, которая закономерно возрастает как цена ресурса в условиях искусственного ограничения его доступности (особенно при перепродаже). Кроме того, защита перевозчиков от новых конкурентов дает им возможность установить более высокие тарифы без риска быть вытесненными с рынка (что также позволяет окупить возросшую стоимость разрешений). Тогда для защиты потребителей могут использоваться два основных инструмента (Gwilliam, 2005): ограничение максимального уровня тарифов, предотвращающее появление надбавки при продаже / перепродаже разрешений на перевозку в условиях режима квотирования; продажа разрешений на перевозку на аукционах с фиксированным сроком действия (например, три года).

Таким образом, в городах, где по причинам перегруженности применяется квотирование разрешений на перевозку, данный вид регулирования должен сопровождаться мерами тарифной политики или установлением платы за получение разрешения. Это, в свою очередь, создает дополнительную административную нагрузку на регулятора, в обязанности которого входит количественная оценка емкости рынка, издержек эксплуатации транспортного средства, оптимальной загрузки такси (utilization), индексация числа разрешений на перевозку и уровней тарифов. Кроме того, при одновременном использовании нескольких инструментов отраслевого регулирования необходимо обеспечивать сонаправленность, сопряженность их воздействия на стимулы участников рынка. В противном случае велика вероятность нивелирования положительных эффектов системы квотирования негативными последствиями тарифного регулирования и наоборот.

Нью-Йорк

До 1937 г. в Нью-Йорке не было ограничений на вход или иного контроля рынка таксомоторных услуг. Муниципалитет начал регулировать рынок такси в соответствии с Законом Хааса, принятым в 1937 г. (Cetin, Deakin, 2019). Город установил систему медальонов такси с ограничением их количества, которое оставалось неизменным до 1996 г. Затем потребовались корректировки из-за роста населения и увеличения интенсивности перевозок, включающие увеличение числа выдаваемых разрешений на перевозку и тарифное регулирование (Cumming, 2009).

Следует отметить, что желтые такси – не единственные перевозчики, работающие в Нью-Йорке, помимо этого есть «зеленое» такси, нелегальное «цыганское» такси, которые сглаживали отставание предложения легальных услуг такси от спроса. Пограничным периодом в развитии рынка такси Нью-Йорка стали 2000-е гг., когда цены на медальоны резко выросли, несмотря на увеличение их количества. Это объясняется опережающими предложение темпами роста спроса на таксомоторные услуги.

Анализ динамики цен медальонов такси в Нью-Йорке позволяет оценить:

1) уровень доходов водителя такси, заложенный в стоимость разрешения на перевозку как капитализация доходов, тогда разрешение становится ценным активом для инвесторов⁴ (Cumming, 2009);

2) уровень дисбаланса спроса и предложения. Снижение на 1% количества такси в расчете на 1000 человек населения Нью-Йорка приводит к увеличению стоимости медальонов на 0,45% (Cetin, Eryigit, 2013). В свою очередь повышение цен на медальоны на 1% приводит к росту тарифов на 0,12%.

Увеличение количества медальонов в Нью-Йорке на 10% (в том числе простимулированного в 2013 г. входом Uber на рынок таксомоторных услуг Нью-Йорка) ведет к сокращению времени ожидания подачи такси на 6,01%. При этом рост спроса практически полностью компенсирует потенциальное снижение доходов водителей такси от дополнительной конкуренции со стороны новых перевозчиков – в результате роста количества разрешений на перевозку почасовая оплата водителей снижается на 0,39% (Guillaume et al., 2016).

Стамбул

В Стамбуле действует режим количественных ограничений выдачи разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров легковым такси. В период с 1991 по 2015 г. число такси ограничивалось 17 395, хотя население Стамбула за этот период удвоилось. Рост спроса на услуги такси отразился на снижении доступности данной услуги – число автомобилей такси на 1000 человек населения города снизилось с 2,38 в 1991 г. до 1,19 в 2015 г.

Квотирование разрешений на перевозку сказалось и на цене выдаваемых разрешений, демонстрировавшей резкий рост с 1999 г. В частности, резкое повышение стоимости разрешений произошло после экономического кризиса в Турции 2001 г.: в 2001 г. цена составляла 60 000 турецких лир, в 2015 г. цена достигла 1 750 000 лир. При этом снижение количества такси на 1000 человек населения Стамбула на 1% привело к росту цены разрешения на перевозку на 0,71% (Cetin, Eryigit, 2011).

В то время как стоимость проезда на такси в Нью-Йорке удвоилась с 1947 по 2011 г., в Стамбуле тарифы выросли более чем вдвое за гораздо более короткий период – с 1995 по 2015 г. Каждый 1% роста стоимости разрешения на перевозку обеспечил рост тарифов такси в Стамбуле на 0,32% (Cetin, Deakin, 2019). Полученные результаты подтверждают значимую взаимосвязь между ценой разрешения на перевозку и стоимостью поездки на такси.

Италия

Опыт квотирования разрешений на перевозку пассажиров такси в городах Италии свидетельствует о слабых аналитических мощностях регулятора при расчете необходимого количества автомобилей такси, удовлетворяющего потребности населения в услугах пассажирских перевозок. За двадцатилетний период с 1980 по 2006 г. в большинстве городов Италии решения о выдаче разрешений на перевозку принимались без учета рыночных индикаторов (эластичности спроса и предложения, объемов спроса в «тихие» часы). При этом в качестве базы формирования квоты использовались темп инфляции и издержки перевозчика – страхование

⁴ Капитализация доходов – процедура оценки финансового актива путем расчета чистой приведенной стоимости ожидаемых будущих доходов.

автомобиля, стоимость топлива (Bentivogli, 2009). Корректировка квот проводилась фрагментарно или не проводилась вообще.

Следующим шагом в сфере регулирования рынков таксомоторных услуг Италии стало принятие пакета изменений в административных процедурах ряда профессиональных областей – «закона Берсани». Закон Берсани⁵ направлен на упрощение получения разрешений на перевозку и рост конкуренции (что вызвало протесты действующих перевозчиков). Однако на практике при реализации положений закона не наблюдалось существенное увеличение квоты, а рост предложения был реализован за счет предоставления дополнительных смен водителям. Законом предусматривается возможность передачи лицензированных автомобилей в пользование водителям (практика таксомоторных парков), при этом не менее 80% доходов от таксомоторных услуг должны получать локальные таксопарки и перевозчики. Кроме того, часть разрешений выдаются перевозчикам без возможности передачи автомобиля в пользование другому лицу и имеют короткий срок действия (данная мера направлена на удовлетворение сезонного спроса и обслуживание определенных групп пассажиров). В результате принятия закона Берсани увеличение предложения таксомоторных услуг в Милане и Риме было достигнуто за счет реорганизации смен, а также возможности использовать разрешение на перевозку пассажиров такси больше, чем в течение одной смены.

В Болонье, где новые разрешения на перевозку не выдавались с 1983 г., в марте 2007 г. муниципалитет выдал 42 разрешения (+6,4% от общего объема), часть из которых были предназначены для льготного обслуживания пассажиров с ограниченными возможностями (социальное такси) (Bentivogli, 2009). Увеличение предложения, наблюдаемое в ряде крупных городов Италии, сопровождалось повышением уровней тарифов, чему способствовало лоббирование интересов таксомоторных компаний.

В Милане новые разрешения на перевозку не выдавались на протяжении 20 лет – с 1984 по 2004 г., после чего администрация города объявила об увеличении квоты на 500 разрешений. После протестных акций водителей такси это количество было снижено до 240.

В 2005 г. муниципалитет Рима инициировал процедуру выдачи 450 новых разрешений на перевозку. Из-за большого количества запросов (6600) процедура заняла продолжительное время, и разрешения фактически были получены только в 2007 г.

В результате реформы тарифы во Флоренции выросли более чем на 20%, в Риме в начале 2008 г. стоимость проезда увеличилась на 18%, в Милане в июле 2007 г. – на 12,6%.

Опыт Италии показывает, что регулирование может создавать ренту⁶, которая усиливает влияние со стороны компаний-лидеров рынка на принимаемые регулятором решения.

3. Иные методы регулирования рынка таксомоторных услуг

Помимо количественных параметров предоставления таксомоторных услуг (время подачи такси, тарифы) на состояние рынка оказывают влияние требования, предъявляемые к квалификации водителя, техническим характеристикам автомобиля, финансовому состоянию

⁵ Параграф 6 закона № 248/2006 («закона Берсани»), который изменил положения закона № 223/2006.

⁶ Рента – дополнительный доход, получаемый экономическим субъектом благодаря уникальным свойствам объекта собственности, который он использует в своей деятельности.

таксопарков, системе страхования пассажиров и водителей, а также схемам лизинга лицензированных автомобилей такси (включая комиссии таксопарков).

Утверждение норм и правил безопасности

Опыт Канады по реформированию системы обеспечения безопасности пассажирских перевозок свидетельствует о положительном эффекте, оказываемом требованием обязательных обучающих программ для водителей такси, на уровень ДТП и безопасность поездок (в том числе в свете пандемии COVID-19) (Reid-Musson et al., 2020).

На муниципальном уровне проводятся проверки безопасности транспортных средств (Bartel et al., 2019; Rosenblat, Stark, 2016), однако появление сервиса заказа легкового такси и значительная доля самозанятых перевозчиков приводят к ослаблению строгости такого рода проверок. Стоит отметить, что стимулы водителей к безопасному вождению и поддержанию автомобиля в надлежащем состоянии выше в случае, когда автомобиль принадлежит водителю, а не находится в его временном пользовании (Tau, Choi, 2016).

Регулирование режима труда водителей

В Риме, Неаполе и Флоренции распространена практика назначения водителям фиксированных смен (чередование которых предусмотрено для контроля общего времени работы водителя в сутки). В Турине, Генуе и Болонье водители такси могут свободно распределять свои смены при условии, что они не превышают лимит в 12 часов вождения. Одной из основных проблем, с которыми сталкиваются муниципалитеты при попытке оптимизировать организацию смен в зависимости от структуры спроса, является сложность контроля за соблюдением смен.

Опрос потребителей, проведенный регулятором Рима в сфере транспортных перевозок (Rome Mobility Agency) в 2001 г., показал, что в среднем неудовлетворенный спрос составляет 20% от общего числа заказов (максимальное значение – 40% в ночное время) (Bentivogli, 2009). Расчетное среднее время ожидания такси составило 15 минут. Каждый третий постоянный клиент оценил услуги такси как неудовлетворительные в условиях действия режима фиксированных смен таксистов.

Минимальный гарантированный размер заработной платы водителя

С 2019 г. решением регулятора рынка таксомоторных услуг Нью-Йорка (New York City's Taxi and Limousine Commission, далее – TLC) введена система гарантированной минимальной оплаты труда водителей такси. Согласно установленным правилам, минимальная оплата труда водителей составляет 17,22 долл. в час после вычета расходов (что соответствует минимальному размеру заработной платы в Нью-Йорке). Исходя из предписания регулятора, формула расчета минимальной стоимости поездки с учетом километража и времени в пути принимает следующий вид (Asadpour et al., 2020):

$$\text{Минимальная стоимость поездки} = \frac{\$0,287 \cdot \text{время поездки} + \$0,631 \cdot \text{километраж поездки}}{\text{коэффициент загрузки}} .$$

Используемые в формуле коэффициенты:

0,287 долл. за минуту поездки эквивалентны 17,22 долл. в час;

0,631 долл. – издержки эксплуатации транспортного средства по оценке TLC;

коэффициент загрузки (utilization rate) – измеряется как соотношение времени, затраченного водителем на выполнение заказов, и времени, проведенного на линии в ожидании заказа и в пути к месту нахождения пассажира. Так, если коэффициент загрузки составляет 50%, водители должны получать, по крайней мере, 34,44 долл. в час при выполнении заказа, чтобы компенсировать время простоя и порожнего пробега, обеспечив минимальный уровень часовой оплаты труда в 17,22 долл. Коэффициент загрузки измеряется за 6 месяцев.

Ключевая проблема данного метода регулирования рынка таксомоторных услуг – это стимулы, создаваемые ростом (даже если он только потенциальный) доходов водителей такси, предложение услуг которых является высокоэластичным, что означает формирование следующей цепочки событий: повышение уровня оплаты приведет к повышению предложения (по оценкам (Asadpour et al., 2020) для Нью-Йорка рост предложения составит 10%). При этом для обеспечения уровня оплаты в 17,22 долл./час стоимость поездки должна возрасти на 67%, однако ответной реакцией на рост цен станет снижение спроса на 33%. В таком случае загрузка водителей такси снизится на 39%, что означает увеличение времени простоя (хотя в рамках разработки данной реформы TLC среди задач, решаемых с помощью данной меры регулирования, было сокращение времени простоя машины такси).

Другой альтернативой, предлагаемой регулятором в качестве метода контроля оплаты труда водителей такси, является изменение юридического статуса водителей по отношению к сервисам заказа легкового такси. В феврале 2021 г. компания Uber проиграла апелляцию в Верховном суде Великобритании, который признал работающих на нее водителей сотрудниками, а не самозанятыми (оставив без изменения решение суда низшей инстанции по иску к компании от 25 бывших водителей)⁷. Такое решение означает, что на водителей такси Uber будут распространяться правила о минимальной заработной плате, оплате отпусков и больничных, страховых выплатах (также возникает необходимость уплаты 20%-ного НДС). Среди аргументов суда наиболее значимыми для принятия решения о признании водителей сотрудниками Uber являются:

- Uber в одностороннем порядке устанавливала тарифы оплаты таксомоторных услуг;
- Uber в одностороннем порядке определяла условия сотрудничества, включая возможные санкции для водителей, а также отслеживала уровень предоставляемого ими сервиса пассажирам;
- связь между водителем и его пассажирами ограничена, водитель не получает информации о пассажире;
- механизмы мониторинга качества услуг водителя такси направлены на создание жестких условий, с трудом выполняемых водителями.

По мнению Верховного суда Великобритании, данные факторы дают сервису заказа легкового такси возможность полного контроля над действиями водителей, что характерно для модели взаимодействия работника и работодателя.

Риск разбалансировки спроса и предложения, реализуемый таким судебным решением, распространяется на всю сферу таксомоторных услуг – изменение формы взаимодействия между водителями и сервисами заказа легкового такси изменит структуру бизнес-модели

⁷ URL: <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf>

сервисов, поставив перед ними задачу оптимизации численности штата водителей. При этом решение этой задачи может оказаться не в пользу водителей, так как трудовые отношения, подразумевающие издержки мониторинга деятельности водителей и расчета зарплатных схем, отвлекают ресурсы сервиса от задачи предоставления информационных услуг и координации водителей и пассажиров. В таких условиях сервис заказа легкового такси выберет стратегию фиксированного штата водителей, что равноценно квотированию разрешений на перевозку (эффекты режима квотирования разрешений описаны выше). Кроме того, в судебном решении не разрешен вопрос относительно механизма учета рабочего времени в случае работы водителя с несколькими конкурирующими сервисами заказа легкового такси.

Компенсация расходов, понесенных участниками рынка в связи с вводимым режимом регулирования

Принимаемые регуляторные решения так или иначе сопряжены с перераспределением выгод и издержек, компенсация которых может снизить эффект блокировки нововведений и снизить отрицательные эффекты регулирования в краткосрочном периоде (Trebilcock, 2014).

По результатам исследования (Tzur, 2019) в 31 городе США муниципальные органы только восьми городов приняли решение о компенсации убытков действующих на рынке перевозчиков: в двух городах (Чикаго и Сиэтл) были назначены финансовые выплаты таксопаркам, потерявшим часть прибыли в результате пересмотра квоты разрешений на перевозку в пользу ее увеличения, в шести городах были использованы «слабые» компенсационные меры в виде временного снижения сборов и налогов.

Выводы

Международный опыт регулирования рынков таксомоторных услуг свидетельствует о наличии следующих эффектов, влияющих на параметры спроса и предложения в результате введения регулирования (см. табл. 1 в приложении):

1) последствиями квотирования разрешений на перевозку являются недостаточность предложения на рынке таксомоторных услуг (кейсы городов Италии и Австралии), увеличение времени подачи такси (кейсы городов Италии, Нью-Йорка), рост теневого сектора (OFT Великобритании);

2) тарифное регулирование таксомоторных услуг снижает доступность такси в ночное время и выходные дни (кейс городов Норвегии). Кроме того, эффективность тарифного регулирования в значительной степени зависит от установленных уровней тарифов, которые требуют частого пересмотра и должны учитывать как общеэкономические тенденции, так и динамику рынка таксомоторных услуг во избежание снижения спроса или дефицита предложения (кейс городов Италии), что обуславливает высокие издержки регулирования.

Рассмотренные кейсы подтверждают наличие риска возникновения негативных эффектов для рынка таксомоторных услуг как в случае регуляторного вмешательства, так и при его отсутствии. Принимая во внимание выявленные риски, регулятор должен учитывать вероятность обратной реакции рынков с динамическим ценообразованием на методы государственного регулирования, применяемые к традиционным рынкам: тарифы и квоты наряду с прямым воздействием на объем предложения таксомоторных услуг оказывают и косвенное влияние,

перераспределяя время и продолжительность занятости таксистов, меняя стимулы потребителей, а также структуру рынка.

Выявленные риски снижения доступности таксомоторных услуг, сопряженные с вводимым регулированием рынка, следует учитывать при проектировании положений проекта Федерального закона «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси...». В данном контексте критически важными являются понимание природы рынков с динамическим ценообразованием (к которым относится рынок таксомоторных услуг) и учет компонентной структуры доходов водителя.

Список литературы

Bartel E., MacEachen E., Reid-Musson E., Meye S., Saunders R., Bigelow P., Varatharajan S. Stressful by Design: Exploring Health Risks of Ride-Share Work // *Journal of Transport and Health*. 2019. № 14. P. 1–6.

Bentivogli C. Taxi regulation and the Bersani reform: a survey of major Italian cities // *European Transport*. 2009. № 41. P. 1–27.

Cetin T., Deakin E. Regulation of taxis and the rise of ridesharing // *Transport Policy*. 2019. № 76. P. 149–158.

Cetin T., Eryigit K. Estimating the effects of entry regulation in the Istanbul taxicab market // *Transportation Research*. 2011. № 45. P. 476–484.

Cetin T., Eryigit K. The economic effects of government regulation: evidence from the New York taxicab market // *Transport Policy*. 2013. № 25. P. 169–177.

Cumming D. Why has the price of taxi medallions increased so dramatically? An analysis of the taxi medallion market // *Park Place Economist*. 2009. № 17. P. 12–17.

Deksnyte I., Lydeka Z. Dynamic Pricing and Its Forming Factors // *International Journal of Business and Social Science*. 2012. № 3. P. 213–220.

Reid-Musson E., MacEachen E., Bartel E. Occupational safety and the city: Licensing regulation and deregulation in the urban taxi sector. *Relations Industrielles // Industrial Relations*. 2020. № 75. P. 101–122.

Rosenblat A., Stark L. Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers // *International Journal of Communication*. 2016. № 10. P. 3758–3784.

Salanova G., Josep M., Estrada M. Social optimal shifts and fares for the Barcelona taxi sector // *Transport Policy*. 2017. № 76. P. 1–16.

Salanova J., Estradab M., Aifadopoulou G., Mitsakisa E. A review of the modeling of taxi services // *Procedia and Social Behavioral Sciences*. 2011. № 20. P. 150–161.

Song J., Cho Y., Kang M., Hwang K. An Application of Reinforced Learning-Based Dynamic Pricing for Improvement of Ridesharing Platform Service in Seoul // *Electronics*. 2020. № 9. P. 1818.

Tay R., Choi J. Factors associated with crashes involving taxi owners and non-owners: A case of moral hazard and adverse selection? // *Accident Analysis & Prevention*. 2016. № 87. P. 78–82.

Trebilcock M. *Dealing with Losers: The Political Economy of Policy Transitions*. OUP: Oxford, 2014.

Tzur A. Uber Über regulation? Regulatory change following the emergence of new technologies in the taxi market // *Regulation & Governance*. 2019. № 13. P. 340–361.

Asadpour A., Lobel I., Ryzin van G. Minimum Earnings Regulation and the Stability of Marketplaces, 2020. [Электронный ресурс]. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3502607 (дата обращения: 07.09.2021).

Chandar B., Menon R., You C. Price Caps Harm Riders and Drivers, 2019. [Электронный ресурс]. URL: <https://medium.com/uber-under-the-hood/price-caps-harm-riders-and-drivers-eda1028fff40> (дата обращения: 07.09.2021).

European Commission. Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, 2016. [Электронный ресурс]. URL: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf> (дата обращения: 07.09.2021).

Guillaume F., Lizzeri A., Salz T. Frictions in a Competitive, Regulated Market Evidence from Taxis, 2016. [Электронный ресурс]. URL: <https://ssrn.com/abstract=2869080> (дата обращения: 07.09.2021).

Gwilliam K. Regulation of Taxi Markets in Developing Countries: Issues and Options, 2005. [Электронный ресурс]. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/11780> (дата обращения: 07.09.2021).

National Transport Authority. National Maximum Taxi Fare Review, 2019. [Электронный ресурс]. URL: https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2019/09/National_Maximum_Taxi_Fare_Review_Report_2019.pdf (дата обращения: 07.09.2021).

OECD. Taxi Services Regulation and Competition, 2007. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.oecd.org/daf/competition/sectors/41472612.pdf> (дата обращения: 07.09.2021).

Rienstra S., Bakker P., Visser J. International comparison of taxi regulations and Uber, 2015. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.researchgate.net/publication/285235126> (дата обращения: 07.09.2021).

Sun Z., Xu Q., Shi B. Dynamic Pricing of Ride-Hailing Platforms considering Service Quality and Supply Capacity under Demand Fluctuation, 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.hindawi.com/journals/mpe/2020/5620834/> (дата обращения: 07.09.2021).

Competition and Industrial Policy

DOI: 10.38050/2078-3809-2021-13-3-25-45

INTERNATIONAL PRACTICES FOR RUSSIAN TAXI MARKET REGULATION

Anastasia A. Morosanova
Junior Researcher,
Lomonosov Moscow State University, Faculty of Economics;
Junior Researcher, RANEPА⁸, CSCER⁹
(Moscow, Russia)

Anna I. Meleshkina
Teaching Assistant,
Lomonosov Moscow State University, Faculty of Economics;
Researcher, RANEPА, CSCER
(Moscow, Russia)

Abstract

The analysis of international experience in regulating taxi markets allows to identify potential risks of regulatory interference in the passenger transportation markets in Russia. Section 1 examines the international experience of tariff regulation and taxi market deregulation measures, taking into account empirical studies of the tariff restrictions effectiveness. Section 2 contains examples of quotas, restricted the number of passenger taxis or licenses. Since regulatory practice is not limited to these methods, section 3 provides cases of establishing additional requirements for the carrier's activities. The conclusion contains all cases summary and a list of potential risks of implementing the tariff regulation policy in taxi market in Russian Federation. It is concluded that markets with dynamic pricing may react ambiguously to the straightening or weakening of tariff and quotas regulation.

The research is based on the theory of institutional change, including developments on the problems of institutional design and regulatory impact assessment.

The choice of cases is determined by the information availability about the results of the introduced regime of taxi services regulation. This makes it possible to analyze the qualitative characteristics of relevant market dynamics without diving into quantitative calculations and collecting statistics.

⁸ Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration

⁹ Center for Studies of Competition and Economic Regulation

Keywords: taxi services market, regulatory impact assessment, quotation, tariff regulation.

JEL: R48.

For citation: Morosanova, A.A., Meleshkina, A.I. (2021) International Practices for Russian Taxi Market Regulation. Scientific Research of Faculty of Economics. Electronic Journal, vol. 13, no. 3, pp. 25-45. DOI: 10.38050/2078-3809-2021-13-3-25-45

References

- Bartel, E., MacEachen, E., Reid-Musson, E., Meye, S., Saunders, R., Bigelow, P., Varatharajan, S. (2019) Stressful by Design: Exploring Health Risks of Ride-Share Work. *Journal of Transport and Health*, no. 14, pp. 1–6.
- Bentivogli, C. (2009) Taxi regulation and the Bersani reform: a survey of major Italian cities. *European Transport*, no. 41, pp. 1–27.
- Cetin, T., Deakin, E. (2019) Regulation of taxis and the rise of ridesharing. *Transport Policy*, no. 76, pp. 149–158.
- Cetin, T., Eryigit, K. (2011) Estimating the effects of entry regulation in the Istanbul taxicab market. *Transportation Research*, no. 45, pp. 476–484.
- Cetin, T., Eryigit, K. (2013) The economic effects of government regulation: evidence from the New York taxicab market. *Transport Policy*, no. 25, pp. 169–177.
- Cumming, D. (2009) Why has the price of taxi medallions increased so dramatically? An analysis of the taxi medallion market. *Park Place Economist*, no. 17, pp. 12–17.
- Deksnyte, I., Lydeka, Z. (2012) Dynamic Pricing and Its Forming Factors. *International Journal of Business and Social Science*, no. 3 pp. 213–220.
- Reid-Musson, E., MacEachen, E., Bartel, E. (2020) Occupational safety and the city: Licensing regulation and deregulation in the urban taxi sector. *Relations Industrielles. Industrial Relations*, no. 75, pp. 101–122.
- Rosenblat, A., Stark, L. (2016) Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber’s Drivers. *International Journal of Communication*, no. 10, pp. 3758–3784.
- Salanova, G., Josep, M., Estrada, M. (2017) Social optimal shifts and fares for the Barcelona taxi sector. *Transport Policy*, no. 76, pp. 1–16.
- Salanova, J., Estradab, M., Aifadopouloua, G., Mitsakisa, E. (2011) A review of the modeling of taxi services. *Procedia and Social Behavioral Sciences*, no. 20, pp. 150–161.
- Song, J., Cho, Y., Kang, M., Hwang, K. (2020) An Application of Reinforced Learning-Based Dynamic Pricing for Improvement of Ridesharing Platform Service in Seoul. *Electronics*, no. 9, pp. 1818.
- Tay, R., Choi, J. (2016) Factors associated with crashes involving taxi owners and non-owners: A case of moral hazard and adverse selection? *Accident Analysis & Prevention*, no. 87, pp. 78–82.
- Trebilcock, M. (2014) *Dealing with Losers: The Political Economy of Policy Transitions*. OUP: Oxford.
- Tzur, A. (2019) Uber Über regulation? Regulatory change following the emergence of new technologies in the taxi market. *Regulation & Governance*, no. 13, pp. 340–361.

Asadpour, A., Lobel, I., Ryzin, van G. (2020) Minimum Earnings Regulation and the Stability of Marketplaces. Available at: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3502607 (accessed 07.09.2021).

Chandar, B., Menon, R., You, C. (2019) Price Caps Harm Riders and Drivers. Available at: <https://medium.com/uber-under-the-hood/price-caps-harm-riders-and-drivers-eda1028fff40> (accessed 07.09.2021).

European Commission. Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU, 2016. Available at: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf> (accessed 07.09.2021).

Guillaume, F., Lizzeri, A., Salz, T. (2016) Frictions in a Competitive, Regulated Market Evidence from Taxis. Available at: <https://ssrn.com/abstract=2869080> (accessed 07.09.2021).

Gwilliam, K. (2005) Regulation of Taxi Markets in Developing Countries: Issues and Options. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/11780> (accessed 07.09.2021).

National Transport Authority. National Maximum Taxi Fare Review, 2019. Available at: https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2019/09/National_Maximum_Taxi_Fare_Review_Report_2019.pdf (accessed 07.09.2021).

OECD. Taxi Services Regulation and Competition, 2007. Available at: <http://www.oecd.org/daf/competition/sectors/41472612.pdf> (accessed 07.09.2021).

Rienstra, S., Bakker, P., Visser, J. (2015) International comparison of taxi regulations and Uber. Available at: <https://www.researchgate.net/publication/285235126> (accessed 07.09.2021).

Sun, Z., Xu, Q., Shi, B. (2020) Dynamic Pricing of Ride-Hailing Platforms considering Service Quality and Supply Capacity under Demand Fluctuation. Available at: <https://www.hindawi.com/journals/mpe/2020/5620834/> (accessed 07.09.2021).

Приложение

Таблица 1.

Обобщение международного опыта регулирования рынков таксомоторных услуг¹⁰

Метод регулирования	Регион, временной интервал	Эффекты для участников рынка таксомоторных услуг	Потенциальный риск при реализации регуляторной практики на российском рынке таксомоторных услуг
Тарифное регулирование			
Установление максимального тарифа	Ирландия, 2006–2019 гг.	Избыточное предложение, обусловленное отсутствием количественного ограничения выдачи разрешений на перевозку и повышением максимального уровня тарифа в результате индексации	Выводы данного кейса применимы к условиям введения минимального уровня тарифа, так как индексация уровней тарифов в сторону увеличения создает стимулы для входа на рынок новых участников. Потенциальный риск – избыточное предложение в условиях снижающегося объема спроса, при отсутствии квотирования разрешений на перевозку, основанного на корректном анализе рыночной конъюнктуры
Ослабление жесткости тарифного регулирования	Нидерланды, 2000–2015 гг.	Снижение пассажирооборота и доходов перевозчиков из-за сохранения активности теневого сектора	Режим жесткого тарифного регулирования в части установления максимального тарифа сохраняет стимулы перевозчиков оставаться в теневом секторе, что снижает эффективность проводимых реформ
Установление коридора тарифов	Индия, 2019 г.	Увеличение времени ожидания подачи такси, рост числа отмененных заказов, снижение доходов перевозчиков	Коридор тарифов в значительной степени ослабляет эффект координации спроса и предложения, создаваемый сервисом заказа легкового такси. Тарифное регулирование сопряжено с риском увеличения неудовлетворенного спроса и снижения уровня доходов водителей

¹⁰ Источник: составлено авторами.

Метод регулирования	Регион, временной интервал	Эффекты для участников рынка таксомоторных услуг	Потенциальный риск при реализации регуляторной практики на российском рынке таксомоторных услуг
Квотирование разрешений			
Жесткое квотирование с системой «медальонов», частичная либерализация рынка в 1996 г.	Нью-Йорк, США, 1937–2015 гг.	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 разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси требует непрерывного мониторинга темпов роста спроса на услуги такси. В случае некорректной оценки емкости рынка растет риск завышения стоимости поездки и расширения теневого сектора таксомоторных услуг
Режим квотирования без пересмотра числа выдаваемых разрешений на перевозку	Стамбул, Турция, 1991–2015 гг.	Снижение доступности такси с последующим ростом тарифов, необоснованный рост стоимости разрешений на перевозку	
Частичная либерализация рынка в рамках закона Берсани	Италия, 1980–2010 гг.	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	Квотирование разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси может создавать дополнительные стимулы крупных таксопарков к концентрации разрешений на перевозку в своих руках и блокировке повышения квоты
Иные методы			
Утверждение норм и правил безопасности	Канада, 2000–2020 гг.	Повышение безопасности вождения и уровня технического обслуживания автомобилей такси	Появление сервисов заказа легкового такси (облегчающих доступ водителей к рынку таксомоторных услуг) и значительная доля самозанятых перевозчиков приводят к снижению эффективности правил безопасности
Регулирование режима труда водителей (смен)	Италия, 2000–2020 гг.	Значительный неудовлетворенный спрос, техническая невозможность мониторинга смен	Внешняя оптимизация режима работы перевозчика может не соответствовать оптимальному распределению времени водителя. Мониторинг режима работы сопряжен с дополнительными издержками
Минимальный гарантированный размер заработной платы водителя	Нью-Йорк, 2014–2017 гг.	Падение спроса в результате повышения стоимости поездок, увеличение времени простоя автомобиля такси	По своей сути минимальный размер оплаты труда представляет собой форму минимального тарифа, введение которого требует точной оценки рыночной конъюнктуры (объемов спроса и предложения,

Метод регулирования	Регион, временной интервал	Эффекты для участников рынка таксомоторных услуг	Потенциальный риск при реализации регуляторной практики на российском рынке таксомоторных услуг
			<p>эластичностей), что подразумевает мониторинг рынка регулятором (и соответствующие административные издержки). В противном случае будет реализован риск разбалансировки рынка.</p> <p>Кроме того, введение гарантированного размера заработной платы предполагает применение к водителю дополнительных требований относительно нормативов рабочего дня (количество совершенных поездок, часов работы в день / неделю / месяц), что ограничивает возможность формирования «гибкого» графика работы для водителя такси. При этом неочевидным является порядок предоставления гарантий минимальной заработной платы перевозчиками, так как доходы водителя и перевозчика в значительной степени зависят от экзогенного для них параметра – спроса на таксомоторные услуги</p>
Компенсация расходов, понесенных участниками рынка в связи с вводимым режимом регулирования	США, 2010–2014 гг.	Низкая вероятность предоставления компенсаций в силу бюджетных ограничений	Оценка размера компенсаций требует проведения ретроспективного и перспективного анализа рынка, включая оценку регулирующего воздействия (ОРВ) для каждой группы интересов. Данная регуляторная мера также сопряжена с риском лоббирования интересов лидеров рынка