



## Исследование эффектов регулирования в сфере таксомоторных услуг: основные итоги

### Предпосылки исследования

В российском правовом поле уже много лет не прекращается дискуссия о необходимости введения дополнительного регулирования деятельности участников сферы таксомоторных услуг. В частности, рассматривается вопрос тарифного регулирования, а также ограничение количества выдаваемых разрешений на перевозку.

Так, один из предлагаемых законопроектов<sup>1</sup> содержит следующие формулировки:

*«Нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации – города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя могут быть установлены регулируемые тарифы на перевозку легковым такси, случаи и порядок их применения, а также порядок компенсации перевозчикам расходов, понесенных в связи с перевозкой по регулируемым тарифам».*

*«В целях совершенствования организации транспортного обслуживания населения, оптимизации транспортной нагрузки на улично-дорожную сеть законом субъекта Российской Федерации может устанавливаться максимальное количество транспортных средств, используемых для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, на территории субъекта Российской Федерации»*

Подобные попытки введения тарифного регулирования и квотирования разрешений уже предпринимались за рубежом. Как показывает международный опыт тарифное регулирование таксомоторных услуг снижает доступность такси в ночное время и выходные дни (кейс городов Норвегии), а установление и мониторинг тарифа сопряжены с высокими издержками администрирования (кейсы городов Италии). Последствиями квотирования разрешений на перевозку являются недостаточность предложения на рынке

---

<sup>1</sup> Проект Федерального закона «О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации» (<https://sozd.duma.gov.ru/bill/481004-7>)



таксомоторных услуг (кейсы городов Италии и Австралии), увеличение времени подачи такси (кейсы городов Италии, Нью-Йорка), рост теневого сектора (ОФТ Великобритании).

Такие противоречивые результаты особо подчеркивают необходимость проведения всестороннего анализа, прежде чем аналогичные меры будут приняты в России. Тем не менее, попытки получить количественную оценку эффектов от предлагаемого регулирования до настоящего времени не предпринимались. В своем исследовании мы определяем, какое влияние способно оказать введение тарифного регулирования и квотирования на благосостояние участников и условия конкуренции в сфере таксомоторных перевозок.

Хотя в приведенных формулировках законопроекта не содержится конкретного указания на механизм определения тарифа, исходя из международного опыта и предпосылок введения подобного регулирования мы полагаем, что речь идет об установлении минимальной величины тарифа. В частности, считается, что это позволит обеспечить желаемую минимальную оплату труда водителей такси.

Для проведения количественного анализа были использованы данные о числе просмотров, заказов и фактически совершенных поездок за период с января по март 2020 года и данные о доходе водителей за январь 2020 года в городе Москве (в пределах МКАД), предоставленные участниками рынка таксомоторных услуг, а также информация из открытых источников.

Законодательные и регуляторные инициативы должны приниматься взвешенно, с учетом всех ожидаемых выгод и издержек. Своим исследованием мы заполняем пробел, связанный с отсутствием количественных оценок эффектов экономического регулирования в сфере таксомоторных перевозок в России. Результаты показывают, что предлагаемые меры с большой вероятностью ведут к потерям благосостояния участников этой сферы. Тем не менее, мы не затрагиваем вопрос допустимости таких потерь с точки зрения общества и государства, оставляя его предметом открытой дискуссии.



## Основные результаты исследования

Регулирование стоимости поездки на такси: введение минимального тарифа

**Повышение базовой стоимости поездки будет существенным для пассажиров и приведет к уменьшению количества поездок на такси.**

- Введение минимального тарифа эквивалентно повышению цены для наиболее бюджетных категорий поездок.
- Повышение цены приведет к тому, что часть пассажиров откажется от поездок на такси, перейдя на использование другого вида транспорта, включая личные авто, каршеринг и общественный транспорт.
- При повышении цены поездки<sup>2</sup> с 100 до 150 руб. 70% поездок в этой ценовой категории не состоятся, что составляет 3,1% от общего числа поездок по всем категориям.
- При росте цены поездки до 250 руб. порядка 14% всех поездок не состоятся, а при росте до 350 руб. – каждая четвертая поездка не будет совершена.

Повышение минимальной цены поездки до	Доля отказов от общего числа поездок
150	3,1%
200	8,1%
250	13,7%
300	19,6%
350	25,9%
400	31,8%
450	37,4%
500	42,8%

<sup>2</sup> Здесь и далее использована базовая стоимость – стоимость поездки без учета скидок и повышенных коэффициентов.



**Рост базовой стоимости поездки приведет к падению доходов водителей из-за отказа пассажиров от поездок на такси.**

- Сокращение объема спроса, связанное с введением минимального тарифа, приведет к уменьшению доходов перевозчиков и водителей.
- В результате повышения минимальной цены до 150 руб. и связанного с этим отключением пассажиров, потери водителей, выполняющих поездки в Москве, могут составить порядка от 4,5 до 5,1 млрд руб. в год.
- Совокупные среднемесячные потери водителей при разном уровне базовой стоимости поездки в 2020 году:

Повышение минимальной цены поездки до	Доля потерь от общего дохода водителей за рассматриваемый период	В абсолютном выражении, млн руб. <sup>3</sup>
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

**Введение минимального тарифа на поездки на такси в малой степени будет способствовать обеспечению желательного минимального заработка водителя такси.**

- Введение минимальной стоимости поездки на такси предлагается как решение, которое позволит обеспечить желаемую минимальную оплату труда водителей такси. В этом случае было бы разумно предположить, что регулироваться должна та часть тарифа (стоимость поездки), которую получает водитель – это важно, поскольку стоимость поездки для водителя и пассажира не является одинаковой.
- В таком случае организация контроля за установлением данного тарифа потребует

<sup>3</sup> Среднемесячный заработок водителей по данным на февраль 2020 года составлял от 65,4 до 74,1 тыс рублей в месяц // URL: <https://iz.ru/974304/aleksandr-volobuev/taksui-poka-molodoi-podschitan-srednii-zarabotok-moskovskikh-voditelei>

В 2020 году в Москве действовало 64121 разрешений водителей такси



от государства дополнительных издержек мониторинга и администрирования получаемого водителем заработка, особенно учитывая риск манипулирования данными со стороны работодателей водителей (в случае, если перевозчики будут обязаны подавать отчетность о заработках водителей). В этих условиях осуществление регулярного мониторинга получаемого водителями заработка для определения необходимой минимальной стоимости поездки будет невыполнимым.

- В то время как законодателями не уточняется, о регулировании какого тарифа идет речь, с большой долей вероятности можно предположить, что регулироваться будет стоимость поездки для пассажира, поскольку это непосредственно наблюдаемая величина, контроль за которой не будет требовать значительных издержек (такую стоимость можно оценить, например, путем проведения контрольной закупки).
- Однако стоимость поездки для пассажира не может достоверно свидетельствовать о заработках водителей (вне анализа остаются комиссии, которые выплачиваются водителем с полученного заработка, скидки и субсидии от сервисов заказа такси, которые могут влиять на стоимость поездки). В результате введение минимального тарифа может стать неэффективным решением для повышения заработка водителей.

Квотирование разрешений на перевозку пассажиров и багажа легковым такси:  
ограничение количества машин такси

**Ограничение количества машин легкового такси приведет к ухудшению качества поездок на такси: к увеличению времени ожидания машины такси для пассажира.**

- Сокращение количества машин легкового такси на линии приведет к ситуации, когда количество желающих уехать пассажиров превышает число свободных машин. При этом водитель может находиться на значительном расстоянии от точки подачи, в результате чего водителю приходится проезжать большее расстояние, а пассажиру – ждать.
- Если общее количество выдаваемых разрешений на перевозку будет ограничено на 10%, то общее время ожидания подачи такси увеличится от 7,9% до 9,8%. Отдельно мы определили сокращение числа поездок только в дневное время, которое составит от 6,9% до 12,5%.
- Для поездок с посадкой в центре Москвы среднее время ожидания машины составляет 5 минут, интервал роста времени ожидания составит от 24 до 29 секунд.



Для дневных поездок среднее время ожидания составляет 5 мин. 22 сек., интервал роста времени ожидания в дневное время суток составит от 44 сек. до 1 мин. 2 сек.

**Ограничение количества машин легкового такси приведет к росту числа отказов пассажиров от поездок.**

- Если при сокращении числа машин легкового такси на линии на 10% время ожидания машины увеличится на 9,8–12,5%, то в результате не состоится 1,17–1,44% всех поездок.

При сокращении числа водителей на 10%, время ожидания увеличится на		Доля отказов от общего числа поездок
Дневные и ночные поездки	7,9%	0,94%
	<b>9,8%</b>	<b>1,17%</b>
Дневные поездки	6,9%	0,79%
	<b>12,5%</b>	<b>1,44%</b>

**Ограничение количества машин легкового такси приведет к падению заработков перевозчиков и водителей.**

- По мере увеличения времени ожидания растет количество отказов пассажиров от поездок. Так, при сокращении числа машин легкового такси, росте отказов пассажиров от дневных и ночных поездок водители за один месяц 2020 года потеряли бы до 53,2 млн рублей. В годовом исчислении совокупные потери водителей из-за отключения пассажиров в результате увеличения времени подачи такси составили бы 638,6 млн руб.

При сокращении числа водителей на 10% и увеличении времени ожидания		Доля потерь от общей величины дохода	Совокупные потери водителей, млн руб.
Дневные и ночные поездки	7,9%	0,90%	37,7 - 42,8
	9,8%	1,12%	47,0 - 53,2
Дневные поездки	6,9%	0,73%	30,6 - 34,7
	12,5%	1,32%	55,4 - 62,7



- Часть водителей в результате квотирования разрешений на перевозку будет вынуждена уйти с рынка или перейти в теневой сектор. Такие водители, которые не смогли получить разрешение, потеряли бы в общей сложности в среднем за один месяц 2020 года от 419,4 до 475,1 млн руб. Прямые потери водителей, которые не смогут получить разрешение, в расчете на 1 год составят от 5 до 5,7 млрд руб.

**Требуемое повышение заработка водителя скорее всего не приведет к сокращению количества часов, проводимых водителем на линии.**

- Законодателями отмечается, что повышение заработка водителей приведет к тому, что они перестанут перерабатывать. При этом, как показано в исследованиях по поведенческой экономике, получаемый доход водителя в малой степени влияет на количество его рабочих часов. Если водитель в начале смены заработал выше обычного, то для него важным фактором окончания смены станет то, сколько часов он отработал, а не какой доход он получил.
- Отмечается, что точка отсчета водителя по накопленному доходу начинает работать, если водитель в начале смены не получил высокий доход по сравнению с предшествующей сменой. Но если водители постоянно пересматривают свои точки отсчета, то общее повышение дохода водителей может и не приводить к сокращению продолжительности смены.



## Последствия для конкуренции

Помимо непосредственной оценки регулирующего воздействия необходимым представляется проведение оценки воздействия на конкуренцию (в соответствии с рекомендациями ОЭСР 2009 г.<sup>4</sup>) для идентификации рисков ухудшения условий конкуренции на рынке таксомоторных услуг, следствием чего является снижение благосостояния конечных потребителей – пассажиров. Спецификой рынка таксомоторных услуг является его принадлежность к рынкам с перекрестными сетевыми эффектами. В отсутствие регулирования крупные компании на данном рынке могут быть заинтересованы в сохранении в определенных пределах деятельности других участников – как корпоративных, так и индивидуальных перевозчиков с меньшими масштабами работы и, вероятно, более высокими издержками в силу недостаточного эффекта масштаба – именно благодаря наличию положительных внешних сетевых эффектов, пусть даже это приводит к интенсификации конкуренции.

Если регулятор вмешивается в рыночные процессы посредством ограничения предложения (например, через введение системы квотирования разрешений на перевозку) либо же директивным повышением цен, то эффекты этого будут аналогичны эффектам деятельности доминирующей фирмы, с тем исключением, что регулятор не будет получать никакой негативной обратной связи с другой стороны рынка и, соответственно, интернализация такого внешнего эффекта, выраженного в избыточном сокращении спроса на таксомоторные услуги, становится невозможной.

Анализ цепочки формирования выплат водителю такси позволяет утверждать, что при установлении режима квотирования разрешений на перевозку в большинстве случаев не учитывается тот факт, что владельцами разрешений на перевозку являются таксомоторные парки, а не сами водители. Вот почему эффект от квотирования может повысить барьеры входа на рынок таксомоторных услуг, способствуя концентрации разрешений в руках крупных таксомоторных парков, свободно устанавливающих комиссию за трудоустройство водителя и аренду автомобиля. Таким образом, в отсутствие государственного контроля комиссий таксопарков введение режима квотирования с низкой вероятностью повысит благосостояние водителей такси. В результате возникает риск «ползучего регулирования» (для компенсации изъянов одной регулирующей меры придется придумывать другую и так далее).

---

<sup>4</sup> <https://www.oecd.org/daf/competition/RU-OECD-Recommendation-Competition-Assessment-WEB.pdf>