

An Institutional Framework for Regulating New Business Models: A Case Study of Application-based Transportation

Meisam Narimani¹

Assistant Professor at Technology Studies Institute, Tehran, Iran

Zohreh Karimmian

PhD student in STI policy, University of Tehran., Tehran, Iran

Seyed Jafar Hosseini

PhD in Economics, Ferdowsi University of Mashhad., Tehran, Iran

(Received: 2019/07/30-Accepted: 2020/02/20)

Abstract

Business model innovation is application of a different business model to an existing economic sector, which can lead to elimination of businesses in sectors and will change the governance. This shift, raises the question of the appropriateness of existing regulation and highlights need to re-design the regulatory system, considering common-pool resources. The solution for regulating new businesses in order to meet the interests of the general public, existing and new businesses, is polycentric governance and to recognize the role of nongovernmentals. This paper provides a framework for regulation of new business models using the Ostrom framework and the application-based transportation has been selected as the case-study. The findings suggest that the centralization of national governance within the Ministry of the Interior at the constitutional level and oversight by the union, coupled with local governance at the municipal level at the collective choice level, would be an appropriate framework.

Keywords

Regulation, New Business Models, Ostrom Institutional Framework, Governance.

Copyright © 2020 The Authors. Published by Faculty of Law & Political Science, University of Tehran.



This Work Is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International \(CC BY-NC 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

1 - Corresponding Author's Email: Narimani@tsi.ir



فصلنامه علمی - پژوهشی سیاست‌گذاری عمومی، دوره ۶، شماره ۱، بهار ۱۳۹۹، صفحات ۳۴-۹

ارائه چارچوب نهادی برای تنظیم‌گری مدل‌های جدید کسب‌وکار در ایران؛ مطالعه موردی: ارائه‌دهندگان خدمات برخط جابجایی درون‌شهری

میثم نریمانی^۱

استادیار پژوهشکده مطالعات فناوری، تهران، ایران

زهرة کریمیان

دانشجوی دکتری سیاست‌گذاری علم و فناوری دانشگاه تهران، تهران، ایران

سیدجعفر حسینی

دکتری اقتصاد دانشگاه فردوسی مشهد، پژوهشگر پژوهشکده مطالعات فناوری، تهران، ایران

(تاریخ دریافت: ۹۸/۵/۸ - تاریخ پذیرش: ۹۸/۱۲/۱)

چکیده

در این مقاله به منظور ارائه چارچوبی برای تنظیم‌گری مدل‌های جدید کسب‌وکار، از چارچوب پیشنهادی استروم استفاده شده و ارائه‌دهندگان خدمات جابجایی برخط بعنوان مورد مطالعه انتخاب شده‌اند. منبع جمع‌آوری داده‌ها مصاحبه عمیق با خبرگان و تحلیل قوانین و مقررات این حوزه بوده و با بکارگیری روش تحلیل مضمون، داده‌ها تحلیل شده‌اند. استفاده از چارچوب سه‌سطحی استروم کمک می‌کند تنوع نقش‌آفرینان، ارتباطات آن‌ها و در نتیجه حکمرانی یک حوزه اقتصادی تحلیل شود. یافته‌ها نشان می‌دهد، تنظیم‌گری ملی (وزارت کشور) در سطح تأسیسی و نظارت اتحادیه با همراهی تنظیم‌گری محلی (شهرداری‌ها) در سطح انتخاب جمعی و هویت پلتفرم‌های واسطه‌ای با امکان تعریف نقش‌آفرینان ملی در سطح عملیاتی، چارچوب مناسبی برای تنظیم‌گری این کسب‌وکارها خواهد بود.

واژگان کلیدی: تنظیم‌گری، مدل‌های جدید کسب‌وکار، چارچوب نهادی استروم، حکمرانی.

مقدمه

حکمرانی مفهومی است که اهمیت روزافزونی در سیاستگذاری نوآوری پیدا کرده است و برخلاف حوزه مطالعاتی سیاستگذاری عمومی و علوم سیاسی که تا به امروز به خوبی به این مفهوم پرداخته‌اند، پیشینه قابل توجهی از حکمرانی در حوزه نوآوری وجود ندارد (Rickne, Læstadius, & Etzkowitz, 2012). حکمرانی در سیاستگذاری نوآوری، ارتباط میان شیوه حکمرانی در نظام نوآوری را با عملکرد نوآورانه و خلق ثروت کشورها مورد بررسی قرار می‌دهد. علی‌رغم این که نوآوری ماهیتی بین‌المللی دارد، الگوهای حکمرانی نوآوری در کشورهای مختلف کاملاً وابسته به بافتار تاریخی آنهاست (Arnold & Boekholt, 2002). با این وجود، موضوعات و چالش‌های مشترکی نیز در حکمرانی نوآوری در بین کشورها وجود دارد. در این میان نوآوری‌های برفکن^۱ سهم ویژه‌ای در پررنگ نمودن مسئله حکمرانی در سیاستگذاری نوآوری داشته‌اند. نوآوری در مدل کسب‌وکار^۲ در کنار نوآوری ریشه‌ای محصول^۳ دو گونه اساسی نوآوری برفکن هستند که می‌توانند به طور کلی حکمرانی یک حوزه نوآورانه را به چالش کشیده و تغییر دهند. در حقیقت، یکی از انواع نوآوری که می‌تواند رقبای جافتاده‌تر را از میدان به در کند و ترتیبات نهادی^۴ را دگرگون سازد، نوآوری در مدل کسب‌وکار است. نوآوری مدل کسب‌وکار، کشف یک مدل کسب‌وکار کاملاً متفاوت در یک کسب‌وکار موجود است (Markides, 2006). به عنوان نمونه، جستجو و رزرو آنلاین محل اسکان در برابر آژانس‌های مسافرتی سنتی، پلتفرم‌های آنلاین رزرو بلیط هواپیما در برابر دفاتر هواپیمایی، و شرکت‌های تاکسی اینترنتی در برابر تاکسی‌ها را می‌توان نوآوری در مدل کسب‌وکار دانست. نوآوری‌های مدل کسب‌وکار، ماهیت و ساختار محصولات و خدمات جدید را به طور کلی تغییر داده‌اند. مسیرهای جدید خلق ارزش، مجموعه‌های متنوع و پویایی از بازیگران را با اهداف و قابلیت‌های متنوع درگیر می‌کند که موجب دگرگونی قابل توجهی در خدمات و صنایع و به تبع آن حکمرانی این حوزه‌ها شده‌اند (Majchrzak, Nambisan, Lyytinen, & Song, 2017). این مدل‌های جدید کسب‌وکار، عقلانیت تنظیم‌گری^۵ حاکم بر بخش خود را با ارائه‌ی تجارب کاربری بهتر به کاربران خود به چالش کشیده‌اند (Cramer & Krueger, 2016). اما یکی از موضوعات اصلی در حکمرانی جدید، طراحی نظام تنظیم‌گری برای این مدل‌های کسب‌وکار

1 - Disruptive Innovations
 2 - Business-Model Innovations
 3 - Radical Product Innovations
 4 - Institutional Arrangement
 5 - Regulation Rationale

است. ماهیت خلق ارزش با استفاده از کالای عمومی^۱ و مشترکات عمومی^۲ توسط کسب‌وکارها که باید توسط دولت محافظت شوند (Kim & Hwang, 2019). ضرورت‌های متعدد و تقاضای عمومی برای تنظیم‌گری این قبیل کسب‌وکارها در دنیا به وجود آمده است (Greg Dickinson, 2018). پلتفرم‌های جدید کسب‌وکاری اغلب از طرف کسب‌وکارهای سنتی و نقش‌آفرینان دولتی بخش خود متهم به اختلال در فعالیت اقتصادی بخش شده‌اند و تلاش‌های متعددی برای مقابله با فعالیت این کسب‌وکارها صورت گرفته است. با این وجود، این کسب‌وکارها به دلیل بکارگیری فناوری‌های جدید کارایی بیشتری نسبت به سیستم سنتی دارند (Cramer & Krueger, 2016). علی‌رغم ضرورت تنظیم‌گری، شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات اینترنتی حمل‌ونقل که در ایران با عنوان ارائه‌کننده خدمات مجازی جایجایی هوشمند نیز شناخته می‌شوند، بر مبنای مدل کسب‌وکاری خود (اقتصاد اشتراکی) و عدم رابطه استخدامی مستقیم رانندگان یا تملک خودروها، خود را از قوانین و قواعد موجود برای تاکسی‌ها مبرا می‌دانند. با این وجود، دولت‌های ملی و محلی (وزارت کشور و شهرداری‌های هر شهر) موظفند هم‌زمان منافع این نقش‌آفرینان تازه وارد و نقش‌آفرینان پیشین حوزه حمل‌ونقل را لحاظ نموده و هم‌چنین به فکر افرادی که از مزایای نوآورانه این کسب‌وکارها بهره می‌برند نیز باشند. تاکنون، اقدامات متنوعی برای مقابله با این کسب‌وکارها صورت گرفته که در اغلب موارد به‌علت همپوشانی خدمات آن‌ها با تاکسی‌ها بوده است. تاکسی‌ها در ایران تنظیم‌گری محلی دارند (مشابه اغلب کشورها (Dempsey, 1996)) و مقابله‌ها معمولاً با پیگیری‌های شهرداری‌ها به ویژه شهرداری کلانشهرهایی مثل تهران و مشهد بوده است. در ایران نیز مانند بسیاری از کشورها، موضوع تنظیم‌گری مدل‌های جدید کسب‌وکار به چالشی جدی تبدیل شد و در نهایت با استفاده از ظرفیت قانون نظام صنفی، بخش عمده‌ای از وظیفه تنظیم‌گری مدل‌های جدید کسب‌وکار با تأسیس نهاد جدیدی به نام اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی به آن مجموعه واگذار گردید^۳. واگذاری تنظیم‌گری مدل‌های جدید کسب‌وکار به اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی ذیل قانون نظام صنفی کشور، رجوع به حکمرانی چندمرکزی^۴ و به رسمیت شناخته‌شدن نقش‌آفرینان غیردولتی در تنظیم‌گری است که پیشتر مورد تأکید نهادگرایانی نظیر اُستروم^۵ برنده جایز نوبل اقتصاد در سال ۲۰۰۹ و مکتب بلومینگتن^۶ بوده

1 - Public Goods
 2 - Common-Pool Resources (CPR)
 3 - <http://otaghasnafairan.ir>
 4 - Polycentric Governance
 5 - Ostrom
 6 - Bloomington School

است (Aligica & Boettke, 2011).^۱ تنظیم‌گری تاکسی‌های سنتی معمولاً بر تعداد مجوز ورود به کسب‌وکار (تعداد محدود)، قیمت و کیفیت سفر متمرکز است (Visser, Rienstra, & Bakker, 2015). مواردی از قبیل تأمین امنیت و ایمنی مسافران که از مزایای کلیدی تاکسی‌های سنتی به شمار می‌روند و اجتناب از ایجاد انحصار و اختلال در ترافیک شهری و تحمیل هزینه‌های مترتب بر آن به مردم (Greg Dickinson, 2018)، موضوعات اصلی تنظیم‌گری این مدل‌های جدید کسب‌وکار هستند. از آنجایی که نمی‌توان ادعا کرد که یک الگوی حکمرانی خاص برای یک حوزه‌ی خاص برای تمام کشورها بهترین خواهد بود، لازم است الگوهای حکمرانی کسب‌وکارهای جدید با در نظر داشتن شرایط موجود کشور طراحی شوند. در این مقاله تلاش شده است به منظور ارائه‌ی دلالت‌های سیاستی برای حکمرانی این حوزه، با بکارگیری چارچوب نهادی استروم (Ostrom, 2011)، وضعیت موجود در کشور تحلیل شده و دلالت‌های سیاستی پیشنهاد شود.

مبانی نظری

حکمرانی سیاست نوآوری گستره وسیعی از وظایف و فعالیت‌ها را در بر می‌گیرد و تمرکز آن بر تعاملات پیچیده میان نقش‌آفرینان مختلف است (Laranja, 2012) و (Arnold & Boekholt, 2002). همان‌طور که پیش‌تر ذکر شد، با ظهور یک مدل جدید کسب‌وکار در یک بخش، ترتیبات موجود نقش‌آفرینان به هم خورده و لازم است ترتیبات جدیدی برای وضعیت جدید استقرار یابد. اغلب مدل‌های جدید کسب‌وکار که مبتنی بر اقتصاد دیجیتال ظهور یافته‌اند، یک ویژگی مشترک دارند که راهگشای دولت‌ها در تنظیم‌گری این حوزه‌ها خواهد بود. این ویژگی مشترک، استفاده از مشترکات عمومی در خلق ارزش افزوده است. به عنوان نمونه، تعداد مجوز تاکسی‌های موجود که بخاطر ضرورت مدیریت ترافیک و آلودگی هوا طراحی شده، مبتنی بر مدیریت مشترکات عمومی به نفع مردم و کسب‌وکار تاکسی بوده اما با ظهور پلتفرم‌های جدید، با حذف ابزار تنظیم‌گری سقف تعداد خودروی مجاز، شرایط استفاده‌ی غیربهبوده از این مشترکات فراهم شده و خودروهای بیشماری به جابجایی مسافر می‌پردازند. بر این اساس، بمنظور طراحی الگوی حکمرانی جدید، لازم است مسئله اساسی مشترکات عمومی به عنوان خطوط راهنما در طراحی مورد توجه قرار گیرد. بر اساس الگوی نئوکلاسیکی اقتصاد، کالاها و خدمات به دو گروه کالاها و خدمات خصوصی (منافع انحصاری

۱ - چند مرکزی بودن به این معناست که مراکز قاعده‌گذاری دیگری غیر از دولت، در مورد یک مسئله وجود دارند که به موازات یکدیگر و حسب یک تقسیم کار نهادی، هر کدام بخشی از رگولاتوری را به عهده دارند (Ostrom et al., 2014).

و رقابتی) و کالاها و خدمات غیرخصوصی (منافع غیر انحصاری و غیر رقابتی) تقسیم می‌شوند (Samuelson, 1954). اما از منظر نهادی، علاوه بر کالاهای خصوصی و عمومی، می‌توان کالاهای باشگاهی (انحصاری و غیررقابتی) و کالاهای با منبع مشاع یا منبع مشترک (غیر انحصاری و رقابتی) را نیز شناسایی نمود. فعالیت افراد در کالاهای مشاع مستقل از یکدیگر نیست و استفاده بیش از حد یک نقش‌آفرین می‌تواند موجب تخلیه^۱ شدیدتر و سریعتر منبع یا بروز تراکم بیش از حد^۲ گردد و اصطلاحاً پدیده‌ای تحت عنوان تراژدی منابع^۳ را رقم زند (Ostrom, 2005). تحلیل‌های معاصر در خصوص آرایشات نهادی برای حکمرانی مشترکات عمومی عمدتاً بر پایه نظریه‌های اقتصادی کلاسیک ارائه شده است. در حالی که نظریات متفاوتی نیز وجود دارند که بر خلاف اقتصاد نئوکلاسیک، حکمرانی را تنها به صورت «دولت» و «بازار» نمی‌بینند و این امر منجر به معرفی مفهوم «چندمرکزی بودن» در تحلیل انواع فعالیت‌ها و روابط میان نقش‌آفرینان خصوصی و دولتی (بر خلاف اقتصاد کلاسیک) شده است. چندمرکزی بودن به این معناست که مراکز تصمیم‌گیری متعددی در مورد یک مسئله وجود دارند که مستقل از هم فعالیت می‌کنند (Ostrom, Ostrom, Sabetti, & Aligiã, 2014).

		خاصیت کاهش در کالای استفاده شده	
		بالا	پایین
دشواری در انحصاری نمودن منافع بالقوه کالا	بالا	منابع مشاع: آب‌های زیرزمینی، اتمسفر زمین، دریاها، جنگل‌ها، راه‌ها و جاده‌ها، نفت و گاز، اینترنت و شبکه‌های اطلاعاتی	کالاهای عمومی: صلح و امنیت یک جامعه، دفاع ملی، دانش، خدمات آتش‌نشانی، پیش‌بینی‌های آب و هوایی
	پایین	کالاهای خصوصی: انواع محصولات صنعتی و کشاورزی نظیر غذا، لباس، اتومبیل	کالاهای عوارضی: باشگاه‌های خصوصی، مراکز نگهداری از کودکان و سالمندان، تئاترها و سینماها

در دیدگاه‌های مبتنی بر اقتصاد نهادی، بر خلاف اقتصاد نئوکلاسیک که در تحلیل‌های اقتصادی مفاهیمی نظیر سود و مطلوبیت را مدنظر قرار داده است، مفهوم مبادله^۴ به معنای «انتقال کنترل حقوقی کالاها و خدمات» اهمیت دارد. وابستگی متقابل منابع^۵ منجر به آن

- 1 - Depletion
- 2 - Excessive Congestion
- 3 - Tragedy of Commons
- 4 - Transaction
- 5 - Mutually Dependent Interests

می‌شود که برای مواجهه با تعارضی ذاتی منافع، از طریق نهادها نظم^۱ بوجود آورده شود (Hosseini, Mahdavi Adeli, and Razmi, 2014). برای ایجاد نظم، مفهوم «کنش جمعی»^۲ اهمیت پیدا می‌کند که شامل مجموعه‌ای از تشکلهای سازمان‌یافته و یا رسوم^۳ سازمان‌نیافته است که در قالب مجموعه قواعد کاری مشخصی ایجاد شده‌اند و کارکرد اصلی آنها ایجاد بستر تحصیل مالکیت برای نقش‌آفرینان اقتصادی در انواع مختلف مبادلات است (Ostrom et al., 2014). بنابراین در تحقق تنظیم‌گری مشترکات عمومی مبتنی بر کنش جمعی وظیفه‌ی اساسی دولت برای صیانت از منافع مردم خواهد بود.

مدل‌های کسب‌وکار جدید: مشترکات عمومی و تنظیم‌گری حقوق مالکیت

در عرصه مشترکات عمومی و کالاهای عمومی، آگاهی از چیستی قواعد و همچنین تبعات، نتایج ترکیب‌ها و چینش‌های متعدد این مبادلات و قواعد حاکم بر آنها، از پیچیدگی ذاتی خاصی برخوردار است. علت این امر آن است که در فرآیند کسب درآمد از این کالاها، نوعی رانت طبیعی وجود دارد. با توجه به وجود این رانت و این که تحقق مالکیت افراد در این حوزه‌ها ممکن نیست، برخی محققان معتقدند که باید مالکیت آنها به دولت به عنوان نماینده آحاد جامعه واگذار گردد (Demsetz, 1967). اما محققان دیگری معتقدند که واگذار کردن چنین نقشی به دولت، نه تنها باعث کاهش هزینه مبادله و امکان حراست از مالکیت نمی‌شود، بلکه در بسیاری از موارد با تغییر بخش قابل توجهی از انگیزه‌های نقش‌آفرینان اقتصادی و اجتماعی در این قبیل حوزه‌ها، زمینه شکل‌گیری معضلات مختلفی فراهم خواهد شد (Ostrom, 2000). بر این اساس، الگوهای نوین سیاست‌گذاری عمومی با رویکرد خودحکمرانی^۴ به منظور پیاده‌سازی الگوهای نوین تقسیم کار اجتماعی و در نتیجه مدل‌های جدید حکمرانی بر اساس تنظیم‌گری خودجوش و درونی می‌تواند منجر به کاهش نقش مخرب دولت هم‌زمان با لحاظ نمودن الزامات مالکیت در حوزه‌های فوق‌الذکر شود. پنج حق مالکیت که بیشترین اهمیت را برای استفاده از منابع مشترک عمومی دارند، توسط استروم و شلاگر معرفی شده‌اند (Ostrom, 1999). حق دسترسی، شامل مجموعه حقوق در خصوص اجازه ورود به یک فعالیت اقتصادی برای عده‌ای از نقش‌آفرینان است. حق بهره‌مندی، مجموعه حقوق در خصوص اجازه استفاده، بهره برداری، تولید، خرید، اجاره و یا فروش در محدوده محیط فعالیت اقتصادی را در بر می‌گیرد. حق مدیریت

1 - Order

2 - Collective Action

3 - Custom

4 - Self-Governance

و حق/انحصار به ترتیب به معنای حق انحصار حق تولید قواعد حوزه بهره‌مندی و حق انحصار (تسلط بر) حق تولید قواعد حوزه‌های دسترسی و بهره‌مندی هستند و حق انتقال، شامل حق انتقال حق تولید قواعد حوزه‌های دسترسی و بهره‌مندی می‌شود. نکته اساسی در خصوص حقوق مالکیت این است که در حوزه‌های مختلف بویژه مشترکات عمومی، لازم است سیاستگذاری مسئله مالکیت به صورتی انجام شود که دارندگان حقوق دسترسی و بهره‌مندی، به نحوی در شکل‌گیری حقوق مدیریت، انحصار و انتقال سهم باشند. بدین ترتیب، با تغییر انگیزه‌های نقش‌آفرینان، نوعی سازگاری انگیزشی درونی از طریق افزایش حساسیت اعضا به تخلفات و رانت جویی در حوزه‌ی کالاهای عمومی ایجاد می‌شود که بر خلاف تصور اولیه منجر به رقابت منفی نشده و همکاری را جایگزین می‌نماید (Hosseini, Mahdavi Adeli, and Razmi, 2015). تحقق چارچوب فوق در حوزه مالکیت کالاهای عمومی، منوط به ارتباطات متقابل چندجانبه و در نتیجه قاعده‌گذاری محلی خواهد بود. بر این اساس، برای ارائه الگوی حکمرانی مبتنی بر حکمرانی محلی در حوزه‌ی مشترکات عمومی، نقش دولت از نقش سنتی تصدی کالاهای عمومی، به تنظیم‌گری تغییر پیدا می‌کند تا با ایجاد الگوهای حکمرانی متناسب (الگوهای توزیع قدرت متناسب)، بستر توزیع حقوق محلی در راستای بهره‌مندی نقش‌آفرینان دو ردیف اول از حقوق سه ردیف بعدی فراهم شود. بر این اساس، با تقسیم‌بندی هر فعالیت اقتصادی به سه سطح اصلی عملیاتی، انتخاب جمعی، تأسیسی (شکل ۱)، می‌توان در خصوص حقوق پنجگانه فوق در هر فعالیت اقتصادی و نحوه‌ی تحقق آن‌ها در این فعالیت تحلیل‌هایی ارائه نمود.



شکل ۱ - سطوح تحلیل و دستاوردها (Ostrom, 2005).

لایه عملیاتی شامل انتخاب‌های روزانه نقش‌آفرینان اقتصادی (چگونگی تولید، بهره‌برداری، مصرف، خرید، فروش و امثالهم)، لایه تصمیم‌گیری شامل انواع تنظیم‌گری‌ها (که می‌بایست به صورت محلی توسط نقش‌آفرینان لایه عملیاتی انجام شود؛ حکمرانی غیردولتی) و لایه تأسیسی نیز شامل قواعد کلان بسترساز توزیع قدرت (بستر حکمرانی محلی) است که عمدتاً وظایف دولت‌ها و یا سازمان‌های ملی در این لایه اخیر تعریف می‌شود.

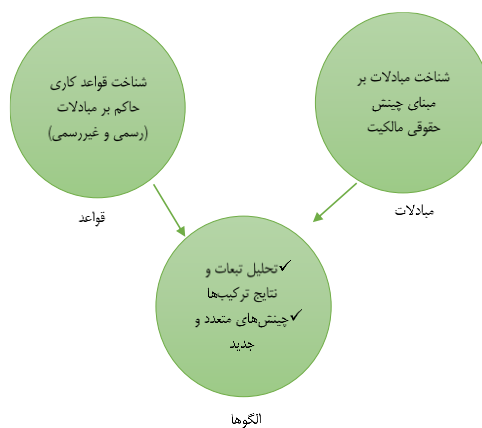
روش تحقیق

روش‌های پژوهش کیفی، به دلیل زمینه‌مند بودن سیاستگذاری عمومی نقش مهمی در پژوهش‌های این حوزه ایفا می‌کنند. تحلیل مضمون، یکی از مبنایی‌ترین روش‌های تحقیق کیفی است که به تعیین، تحلیل و بیان الگوهای موجود در داده‌های کیفی می‌پردازد. به عبارتی، تحلیل مضمون یک راهبرد تقلیل و تحلیل داده است که توسط آن داده‌های کیفی تقسیم‌بندی، طبقه‌بندی، تلخیص و بازسازی می‌گردند (Kamali, 2018). در این پژوهش به منظور استخراج و تحلیل الگوهای مورد نیاز توصیف و ارائه دلالت‌سیاستی در خصوص تنظیم‌گری مدل‌های جدید کسب‌وکار از روش تحلیل مضمون استفاده شده است. به این منظور و برای گردآوری داده از ابزار مصاحبه باز و بدون ساختار با خبرگان (شامل سازمان‌های ذینفع، مدیران و نمایندگان حقوقی شرکتهای اصلی، اعضای اتحادیه کسب‌وکارهای مجازی و خبرگان حکمرانی و تنظیم‌گری نوآوری) استفاده شده است. این مصاحبه‌ها تا اشباع نظری یعنی زمانی که اطلاعات جدیدی از خبرگان به دست نیاید ادامه پیدا کرده است. همچنین شیوه‌ی استربرگ برای تحلیل مضمون انتخاب شده که یکی از مفصل‌ترین شیوه‌هاست (Mehri, 2016). این روش پنج مرحله کلی دارد:

۱) مدیریت داده‌ها: این مرحله به تنظیم و سازمان‌دهی داده‌ها اختصاص دارد. به منظور دستیابی به مبادلات و قواعد این حوزه، مصاحبه با خبرگان انجام شد (۲) درگیری با داده‌ها: بر مبنای پرتکرار بودن مضامین و همچنین ارائه آن‌ها از سوی ذینفعان متفاوت، موارد اصلی شناسایی شدند (۳) ترسیم داده‌ها: در این مرحله، مقوله‌ها و مضامین در قالب نقشه‌های جدول یا نمودار دسته‌بندی می‌شوند (۴) توسعه‌ی تحلیل: در این مرحله، تحلیل‌های مبتنی بر مقوله‌ها و مضامین انجام شده و توسعه می‌یابند. در این قسمت الگوهایی از داده‌ها به ایجاد می‌شود (۵) سنخ‌شناسی: این مرحله آخرین گام تحلیل است. در اینجا، پژوهشگر الگوهای ایجاد شده بر حسب شباهت و تفاوت دسته‌بندی می‌شوند. مضامین اصلی در این تحقیق، طیف قواعد (رسمی-غیر رسمی) /

صنفی - حمل و نقلی / موجود و جدید) و طیف مبادلات (از فعالیتهای اعزام خودرو تا فعالیتهای پلتفرمی) بودند.

به منظور روایی تحقیق، نتایج با ذینفعان مرتبط مطرح شده (مثلت سازی) و با اصلاحات جزئی تأیید شده است. برای تحقیق پایایی نیز، پروتکل مصاحبه بر اساس چارچوب نهادی استروم مدون شده و مطابق با طرح تحقیق، فرایند پژوهش تکمیل شده است. بر مبنای الگوی تحلیل نهادی استروم و متناسب با نمونه مورد بررسی در این مقاله طرح تحقیق بعنوان راهنمای گام‌های اجرایی پژوهش به شرح شکل ۲ طراحی و تدوین شده است و مبنای کار قرار گرفته است.



شکل ۲ - طرح تحقیق بر مبنای چارچوب نهادی استروم به عنوان رهنمود انجام گام‌های سه گانه تحقیق.

بر اساس طرح تحقیق که بر مبنای الگوی نهادی طراحی شده است، سه گام ذیل در این پژوهش طراحی می‌شود:

۱- گام اول (شناخت مبادلات): در این گام لازم است بر اساس الگوی تحلیل منافع و مرز درونی یا بیرونی پیامدهای ناشی از انتخاب نقش آفرینان، طیف مبادلات مرتبط با حوزه مطالعه موردی پژوهش با چشمت‌های مختلف از حقوق مالکیت بررسی شود. بر این اساس دوگان کارکردی برای توضیح طیف مبادلات و ساختار حقوق مالکیت تدوین می‌شود.

۲- گام دوم (شناخت قواعد): در این گام در دو بخش قواعد رسمی مبتنی بر نظام قوانین و مقررات و قواعد غیررسمی مرتبط با نقش آفرینان و تعارضات ذینفعان مختلف بررسی انجام شده و دوگان حکمرانی برای توضیح طیف قواعد ارائه شده است.

۳- گام سوم (طراحی الگوها): در این بخش تناسب مبادلات شناسایی شده در گام اول و ساختار قواعد شناسایی شده در گام دوم بررسی شده و از ترکیب گونه‌های مبادلات و نظام قواعد معین، چیش‌های متعددی استخراج می‌شود. تحلیل تبعات و نتایج این ترکیب‌ها و ارائه الگوهای جدید ملهم از رویکرد نهادی استروم در این قسمت ارائه می‌شود.

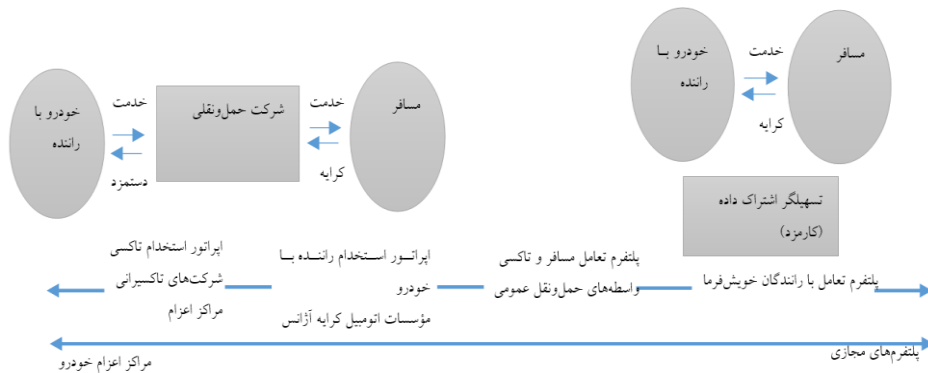
تجزیه و تحلیل یافته‌ها

شناخت مبادلات

بر مبنای چارچوب نوین حقوق مالکیت مدرن از منظر استروم، حق مبادله داوطلبانه و آزاد مالکیت خصوصی در سطوح معین، اهمیتی به مراتب بیشتر از صرف به رسمیت شناختن مالکیت خصوصی دارد (Ostrom, 2005). از منظر میزان درجه آزادی در چارچوب مبادله حقوق مالکیت، طیفی از مبادلات حوزه حمل‌ونقل قابل تدوین می‌باشد. یک سوی طیف، ارائه خدمات مستقیم حمل‌ونقلی منحصراً توسط تاکسی‌های رسمی و با مسئولیت نظام پرداخت است. سوی دیگر طیف، به اشتراک گذاری داده مسافران و خودروها (اعم از تاکسی و غیر آن) حتی بدون واسطه‌گری پرداخت و با حداقل مسئولیت‌پذیری در حوزه حمل‌ونقلی است. بر این مبنای، یک سر طیف به عنوان مؤسسات رسمی حمل‌ونقل^۱ به عنوان بخشی از حمل‌ونقل عمومی تلقی شده و نقش تکمیل وسایل نقلیه انبوه بر (مترو و اتوبوس) را داشته و یا خدمات لوکس ارائه می‌دهند. این مؤسسات در بازار مشتری رقابت کرده و به دلیل امکان سود بالا در هر خدمت و اطلاعات ناهمگون و نامتقارن تنوع در خدمت و کیفیت، ناگزیر از اعمال مقررات خصوصاً در حوزه کرایه هستند. هرچند این الزام با ابزارهای فناوری نوین به چالش کشیده شده است. سوی دیگر طیف، پلتفرم (سکو)های بازارگاهی^۲ واسط مبادله بمنابۀ بستر به اشتراک گذاری داده هستند که بیشتر ماهیت خصوصی داشته و هم در بازار مسافر و هم در بازار راننده با یکدیگر رقابت می‌کنند. این پلتفرم‌ها در حجم بازار بزرگ، اقتصادی شده و ناگزیر از حاشیه سود موردی پایین هستند. طیف مبادلات بر مبنای میزان حق مبادله داوطلبانه مالکیت خصوصی با معیارهایی همچون مکمل / رقیب حمل‌ونقل عمومی، تعامل صرف با تاکسی یا تعامل آزاد با همه (اعم از تاکسی، شخصی، آژانس و نیز واسطه‌گری یا عدم مسئولیت‌پذیری در پرداخت‌ها در نظام مالی در شکل ۳ نشان داده شده است.

1 - Transportation network Company (TNC)

2 - Market Place Platform



شکل ۳ - طیف مبادلات بر مبنای میزان حق مبادله داوطلبانه مالکیت خصوصی.

در سمت راست این طیف که واسطه مبادله در آن بمتابجه نظام اشتراک داده است الگوهای متنوع به هم‌رسانی همچون کرایه خودرو با راننده آنلاین^۱، تجمیع سفر^۲ و خودرو اشتراکی جای می‌گیرند. سوی سمت چپ این طیف نیز مؤسسات تاکسی‌رانی رسمی و آژانس‌ها قرار دارند که الگوی مبادلات حقوق مالکیت در آن‌ها میان مسافر، راننده و شرکت عموماً بصورت استخدام راننده و خودرو می‌باشد. این در حالی است که الگوی مبادلات حقوق مالکیت در سمت راست، گرفتن کارمزد (بخشی از کرایه) در سفرهای موفق است. شرکت‌های مجاز تاکسی‌رانی و آژانس‌ها و مؤسسات اتومبیل کرایه به صورت سنتی در بازار حمل و نقل ایران فعالیت دارند و در عین حال پلتفرم‌های مجازی به عنوان رقیب آژانس‌داران و تاکسی‌رانان محسوب می‌شوند چرا که محصول آن‌ها جانشین یکدیگر است^۳. لیکن به دلیل فقدان مسئولیت‌پذیری مدون و چارچوب مشخص فعالیت این پلتفرم‌ها، جانمایی آن‌ها اگرچه در سمت راست طیف موضوع شکل ۳ قرار می‌گیرد، لیکن نمی‌توان آن‌ها را دقیقاً در حداکثر سمت راست جای داد چرا که علاوه بر اشتراک داده، برخی مسئولیت‌های حمل و نقلی را نیز می‌پذیرند. شناخت طیف مبادلات بر مبنای فضای تحصیل و مبادله حقوق مالکیت در این مقاله، گام مهمی جهت بررسی نظام قواعد بهینه مرتبط با گونه‌های مختلف مبادله است تا بتوان به هدف مهم چارچوب نهادی استروم یعنی تبیین نقش

۱ - پلتفرم‌های کرایه خودرو با راننده (Street Hailing) الگوهایی هستند که در آن مبدأ و مقصد توسط مسافر تعیین و توسط راننده تأیید می‌شود و هدف آن افزایش درآمد راننده و کاهش هزینه مسافر است.
 ۲ - پلتفرم‌های تجمیع سفر (Ride sharing/Carpooling) الگوهایی هستند که در آن مبدأ و مقصد توسط راننده تعیین و توسط مسافر تأیید می‌شود و هدف آن کاهش هزینه راننده است.
 ۳ - مطابق رأی جلسه ۳۰۶ شورای رقابت مورخ ۱۳۹۶/۰۷/۱۷ درخصوص شکایت آژانس‌های تاکسیرانی از قیمت‌گذاری تهاجمی پلتفرم‌های آنلاین جابجایی.

کنش جمعی در تحصیل و مبادله حقوق مالکیت نایل آمد. بر این مبنا، در گام دوم که در ادامه تشریح می‌شود، طیف قواعد ارائه شده است.

شناخت قواعد

شناخت قواعد به عنوان مسیر تحلیل فضای تحصیل مالکیت و کنش جمعی در قالب دوگان حکمرانی در دو بخش رسمی و غیررسمی به شرح ذیل تدوین شده است.

قواعد رسمی (دوگان قوانین)

در این بخش، در ابتدا نظام قواعد رسمی سنتی تحلیل شده و در بخش دوم، قواعد رسمی پس از ورود مؤسسات جابجایی هوشمند آنلاین به عنوان نقش‌آفرینان جدید مورد بررسی قرار می‌گیرد.

قواعد رسمی سنتی (پیش از ورود نقش‌آفرینان جدید)

از منظر تحلیل قوانین و مقررات مرتبط با حوزه حمل‌ونقل شهری، برای حکمرانی نقش‌آفرینان این حوزه به صورت سنتی دو گونه قوانین و مقررات وجود دارد:

الگوی اول محوریت شهرداری در مدیریت و ساماندهی حمل‌ونقل شهری که بر اساس قانون «راجع به تمرکز امور تاکسی‌رانی تهران و تبصره الحاقی^۱، اداره امور تاکسی‌رانی شهری بر عهده شهرداری قرار گرفته است. این موضوع در ادامه، ذیل قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی^۲ به «مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه» تعمیم پیدا کرد. نظام حکمرانی شهری با تدوین سازوکار «صدور پروانه فعالیت» توسط آیین نامه مدیریت حمل‌ونقل^۳ و نیز تعیین چارچوب رسیدگی به تخلفات^۴ حمل‌ونقلی مؤسسات دارای مجوز در قانون رسیدگی به تخلفات تکمیل شد. مرکزیت این الگو با شورایعالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور می‌باشد.^۵ شهرداری‌ها به عنوان حکمرانی محلی، اعمال حکمرانی بر حمل‌ونقل عمومی شهری را انجام می‌دهند و شورای شهر نیز بر عملکرد آن‌ها و نیز برخی ضوابط قیمتی نظارت دارد.^۶

۱ - قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران مصوب ۱۳۵۹ شورای انقلاب و قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون مذکور مصوب ۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی و آیین نامه‌های اجرایی آن‌ها.
 ۲ - ماده ۹ قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶.
 ۳ - آیین نامه مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در شهر و حومه مصوب ۱۳۸۸ (۶۱۵۸۵/ت/۴۴۲۲۸۲).
 ۴ - مواد ۳۱ و ۳۲ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹.
 ۵ - مواد ۴ و ۵ قانون تأسیس شورایعالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.
 ۶ - ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخاب شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران.

الگوی دوم محوریت قانون نظام صنفی و نقش آفرینی اتحادیه‌ها در مدیریت و نظارت بر امور حمل و نقل بار و مسافر به عنوان یک فعالیت صنفی است. بر این اساس، امور حمل و نقل بار و مسافر به عنوان فعالیت اقتصادی در وسیله سیار و نیز دفاتر ارائه خدمات به واحدهای صنفی سیار، واحد صنفی تلقی می‌شوند و ساماندهی، اعطای مجوز و نظارت بر آن‌ها بر عهده اتحادیه‌های صنفی، اتاق‌های اصناف، کمیسیون‌های نظارت و در نهایت سازمان تعزیرات حکومتی خواهد بود.^۱ لذا اتحادیه صنف مؤسسات توریستی و اتوموبیل کرایه کشور بر این اساس رسماً تشکیل و به موازات نظام حکمرانی شهرداری بر تاکسی‌رانی، ساماندهی و نظارت بر بخشی از جابجایی بار و مسافر شهری را در قالب آژانس‌ها بر عهده گرفت. نظام قوانین و مقررات مرتبط با هر الگو در جدول ۲ نشان داده شده است.

قواعد رسمی جدید (پس از رود نقش آفرینان جدید)

دو الگوی رسمی در قاعده‌گذاری حوزه حمل و نقل شهری باعث دو مسیر متفاوت در ورود نقش آفرینان جدید شد. عده معدودی از نقش آفرینان جدید، ذیل قواعد مدیریت شهری، با شهرداری‌ها تعامل کرده و با مجوز و حمایت شهرداری‌ها به فعالیت ادامه دادند. لیکن عده بیشتری از نقش آفرینان جدید، ذیل قانون نظام صنفی نسبت به تشکیل «اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی» اقدام نموده که علاوه بر مؤسسات ارائه خدمات مجازی جابجایی هوشمند، سایر ارائه دهندگان خدمات مجازی در حوزه‌های گردشگری، خرده فروشی، و غیره را نیز شامل می‌شود. جدول ۱، ویژگی‌های این الگوها را نشان می‌دهد. دسته اول به دلیل اعمال حکمرانی سختگیرانه و بالا به پایین مدیریت شهری به عنوان بخشی از حمل و نقل عمومی، با دشواری‌های بیشتری در رونق کسب و کار مواجه بودند. در حالیکه دسته دوم به دلیل ماهیت خصوصی و سطح تنظیم‌گری ساده‌تر ذیل قانون نظام صنفی، توسعه بازار بیشتری داشته لیکن با تعارضات دنباله دار حکمرانی شهری مواجه بودند. توضیح این تعارضات در بخش آینده ارائه می‌شود.

جدول ۱ - قواعد رسمی و ارتباط آن با ورود نقش آفرینان جدید

قواعد رسمی	سطح تنظیم‌گری	الگوی نظارت	ماهیت فعالیت	وضعیت نقش آفرینان جدید
محوریت مدیریت شهری	محلی	بالا به پایین (دستوری)	عمومی	رقابت با تاکسی‌ها - نیاز به تنظیم‌گری جدید (تمایل کمتر)

۱ - ماده ۳ قانون نظام صنفی کشور.

رقابت با آژانس‌ها - نیاز به صنف جدید (تمایل بیشتر)	خصوصی	مشارکت رقبا (ذینفعان)	محلی	محوریت اصناف
--	-------	-----------------------	------	--------------

قواعد غیررسمی (تعارضات ذینفعان)

بررسی و تحلیل فضای تحصیل مالکیت و کنش جمعی در حوزه قواعد غیررسمی مرتبط با نقش‌آفرینان و تعارضات ذینفعان مختلف در دو بخش قواعد غیررسمی سنتی و قواعد غیررسمی جدید مرتبط با قبل و بعد از ورود نقش‌آفرینان جدید به شرح ذیل ارائه می‌شود.

قواعد غیررسمی سنتی (پیش از ورود نقش‌آفرینان جدید)

تعارض دو الگوی رسمی قاعده‌گذاری باعث بروز چالش‌های اجرایی در نظام مدیریت شهری با محوریت تاکسی و نظام مدیریت صنفی با محوریت آژانس‌ها شد. این تعارض با رد درخواست شهرداری‌ها در دیوان عدالت اداری برای ابطال مصوبه هیات عالی نظارت بر سازمان‌های صنفی کشور مبنی بر به رسمیت شناختن امور آژانس‌ها از مصادیق واحد صنفی به اوج خود رسید^۱. در ادامه نیز که هیئت وزیران رای به عدم ضرورت اخذ مجوز از شهرداری برای آژانس‌ها داد^۲، شکایت وزارت کشور برای ابطال آن در دیوان عدالت اداری مصوب^۳ نشد. تثبیت دو الگوی حکمرانی در عمل و در شهرهای مختلف با وحدت رویه همراه نشد. به عنوان نمونه، دخالت قیمتی شورای شهر و شهرداری رشت در حوزه آژانس‌ها توسط دیوان عدالت رد شد^۴ لیکن واگذاری مدیریت و نظارت بر آژانس‌ها به سازمان تاکسی‌رانی اهواز مصوب شورای شهر اهواز در دیوان عدالت تأیید شد^۵. به این ترتیب، تعارض نقش‌آفرینان محلی ذیل دو الگو بنا به میزان قدرت محلی و توانایی اقناع نقش‌آفرینان دو حوزه نتایج متفاوتی داشت. در این فضای تعارض، ورود نقش‌آفرینان جدیدی به عنوان ارائه دهندگان خدمات مجازی جابجایی هوشمند باعث شکل‌گیری تعارضات جدید و ورود ذی‌نفعان تازه‌ای شد.

جدول ۲ - قوانین و مقررات مترتب بر آرایشات نهادی حوزه خدمات مجازی جابجایی هوشمند^۶

ماده قانونی	توضیحات	طیف قواعد
ماده ۹ قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی	مدیریت شهرداری در	الگوی اول

۱ - آرای ۱۱۵ و ۱۱۶ دیوان عدالت مصوب ۱۳۸۶/۰۲/۲۳.

۲ - مصوبه ۵۰۵۰۱ هیئت وزیران سال ۱۳۹۵.

۳ - رای ه-ع/۵۳۱/۹۵ دیوان عدالت مصوب ۱۳۹۶/۰۳/۰۱.

۴ - رای ه-ع/۵۶۰/۹۰ دیوان عدالت مصوب ۱۳۹۴/۰۶/۳۰.

۵ - رای ه-ع/۴۹۴/۹۳ دیوان عدالت مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۲۷.

۶ - موارد ۱ (لایحه) و ۳ (طرح) در جریان تصویب در مجلس شورای اسلامی قرار دارد.

ماده قانونی	توضیحات	طیف قواعد
و مدیریت مصرف سوخت	حمل و نقل بار و مسافر شهری	(محوریت مدیریت شهری)
مواد ۳۱ و ۳۲ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی	نظارت و ساماندهی مؤسسات و شرکت‌های حمل و نقل تعاونی و خصوصی توسط شهرداری	الگوی دوم (محوریت اصناف)
ماده واحده قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسی‌رانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران	بقیه شهرها ۱۳۷۲	الگوی اول (محوریت مدیریت شهری)
ماده ۷۱ قانون تشکیلات، وظایف و انتخاب شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران	تصویب نرخ کرایه وسایل نقلیه درون شهری	الگوی اول (محوریت مدیریت شهری)
ماده ۱۷ قانون نظام صنفی کشور	الزام رعایت سایر قوانین کشور توسط اصناف	الگوی اول (محوریت مدیریت شهری)
ماده ۹۱ قانون نظام صنفی کشور	لزوم اخذ سایر مجوزها در کنار پروانه کسب	الگوی اول (محوریت مدیریت شهری)
آیین نامه مواد ۲، ۱۲ و تبصره ماده ۸۷ قانون نظام صنفی کشور	پروانه کسب فعالیت صنفی در فضای مجازی	الگوی دوم (محوریت اصناف)
بند ج ماده ۳۷ قانون نظام صنفی کشور	ضوابط خاص و داخلی اتحادیه	الگوی دوم (محوریت اصناف)
تصویب نامه ۴۷۳۴/۱۱۹۲۸۱ مورخ ۱۳۹۰/۰۶/۱۲، اصلاح و جایگزین تصویب نامه ۲۰۳۳۴/ت/۵۰۱۵۰۵ مورخ ۱۳۹۵/۰۲/۲۲	تفکیک نظارت شهرداری و پروانه کسب از اتحادیه صنفی	الگوی دوم (محوریت اصناف)
ماده ۳ قانون اصلاح مواد ۱ و ۶ و ۷ قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی	تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار (هیأت مقررات زدایی)	الگوی دوم (محوریت اصناف)
ماده ۵۷ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور	تسهیل صدور مجوزهای کسب و کار (هیأت مقررات زدایی)	الگوی دوم (محوریت اصناف)
ماده ۴ و ۵ قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور	وظایف هماهنگی امور حمل و نقل شهری/لازم الاجرا بودن مصوبات شورای عالی ترافیک	الگوی اول (محوریت مدیریت شهری)
مصوبه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور جلسه ۱۰۸ مورخ ۱۳۹۳/۴/۲۲	ضوابط آژانس‌های حمل و نقل و تاکسی تلفنی	الگوی اول (محوریت مدیریت شهری)
آیین نامه مدیریت حمل و نقل بار و مسافر مصوب ۱۳۸۸	صدور پروانه فعالیت توسط شهرداری	الگوی اول (محوریت مدیریت شهری)
بخشنامه دادستانی کل کشور شماره ۹۰۰۰/۴۳۸/۱۳۹۷/۱۴۰/۶۱	منع فعالیت استارت‌آپ‌ها با شکایت شهرداری	الگوی اول (محوریت مدیریت شهری)

طیف قواعد	توضیحات	ماده قانونی
		مورخ ۱۳۹۷/۰۱/۰۸
الگوی دوم (محوریت اصناف)	ضرورت حفظ اسرار تجاری کسب‌وکار	ماده ۶۵ قانون تجارت الکترونیکی و ماده ۱۶ قانون انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات
الگوی دوم (محوریت اصناف)	تعریف واحد صنفی: فعالیت در محل سیار نیز به عنوان فعالیت صنفی قابل قبول است. دفاتر ارائه خدمات به واحدهای سیار نیز واحد صنفی هستند.	ماده ۳ قانون نظام صنفی

قواعد غیررسمی جدید (پس از ورود نقش آفرینان جدید)

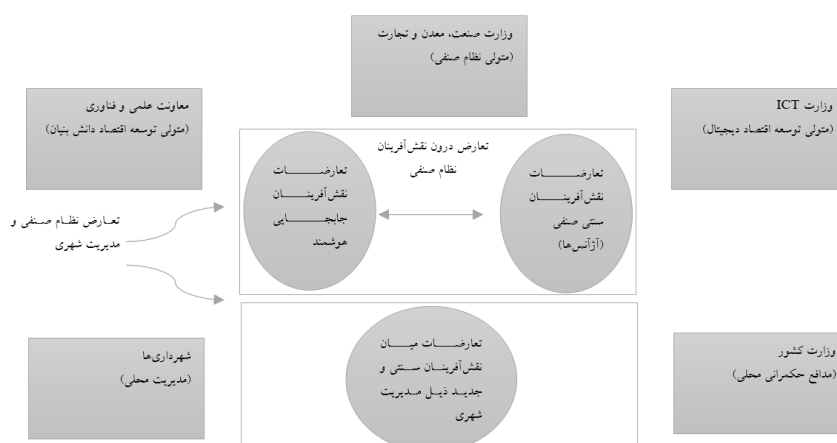
با ورود مؤسسات خدمات مجازی جابجایی هوشمند به بازار حمل‌ونقل بار و مسافر شهری در ایران، تعارضات جدید بروز پیدا کرد. دسته اول تعارضات میان این نقش‌آفرینان جدید و نقش‌آفرینان صنفی حول سوء استفاده از مجوزهای صنفی موجود بود. چرا که به دلیل فقدان اتحادیه صنفی متولی، کسب‌وکارهای مزبور مجوزهای صنفی سایر اتحادیه‌ها همچون اتحادیه صنف فناوریان رایانه را اخذ نموده بودند. با شکایت اتحادیه مزبور و نقش‌آفرینی نقش‌آفرینان جدیدی همچون وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات (از منظر حامی کسب‌وکارهای نوین و دیجیتال) و معاونت علمی و فناوری رئیس‌جمهور (از منظر حامی شرکت‌های دانش‌بنیان و فناوری)، اتحادیه جدیدی با عنوان اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی شکل گرفت که زیرساخت قانونی مناسبی برای صدور مجوز به نقش‌آفرینان جدید حمل‌ونقلی ایجاد می‌کرد. از این مقطع زمانی به بعد، اختلاف درون نقش‌آفرینان نظام صنفی کمرنگ شده و دوگان سنتی محوریت صنف/محوریت شهرداری مجدداً قوت گرفت. سازمان تاکسی‌رانی از کسب‌وکارهای جدید به شورای رقابت با ادعای دامپینگ و قیمت‌گذاری تهاجمی شکایت کرد^۱ و شهرداری‌ها با شکایت به قوه قضائیه و با اخذ دستور دادستانی، شعب مختلفی از کسب‌وکارهای جدید را پلمپ کردند. موضوعی که با ابلاغیه دادستان کشور به دادستان‌های عمومی و انقلاب سراسر کشور جلوی آن گرفته شد و برخورد با این نقش‌آفرینان جدید را منوط به تصویب دستورالعمل نظارتی وزارت کشور و وزارت صنعت، معدن و تجارت نمود^۲.

۱ - رای جلسه ۳۰۶ شورای رقابت مورخ ۱۳۹۶/۰۶/۱۳.
۲ - ابلاغیه دادستانی شماره ۹۰۰۰/۲۷۵۱۳/۱۳۹۷۱۴۰ مورخ ۱۳۹۷/۱۰/۱۱.

بر این اساس، در کنار شکل‌گیری تعارضات درون نقش‌آفرینان صنفی که به مرور کم‌رنگ شد^۱، تعارضات شدیدی میان دوگان سنتی موجود شکل گرفت تا برخوردهای قضایی و انتظامی نیز گسترش پیدا کرد. هم‌چنین نقش‌آفرینان جدیدی به دوگان مزبور وارد شده و جریان نیل به تعادل در عرصه حکمرانی نقش‌آفرینان جدید را متأثر نمودند. شکل ۴ تعارضات میان نقش‌آفرینان و ورود ذینفعان جدید را نشان می‌دهد.

طراحی چارچوب تنظیم‌گری

بر مبنای دوگان کارکردی در طیف مبادلات و دوگان حکمرانی در طیف قواعد (رسمی و غیررسمی)، ترکیب‌های مختلفی بدست می‌آید که سه الگوی اصلی در ابتدای این بخش در قالب ماتریس چینش‌ها معرفی می‌شوند.



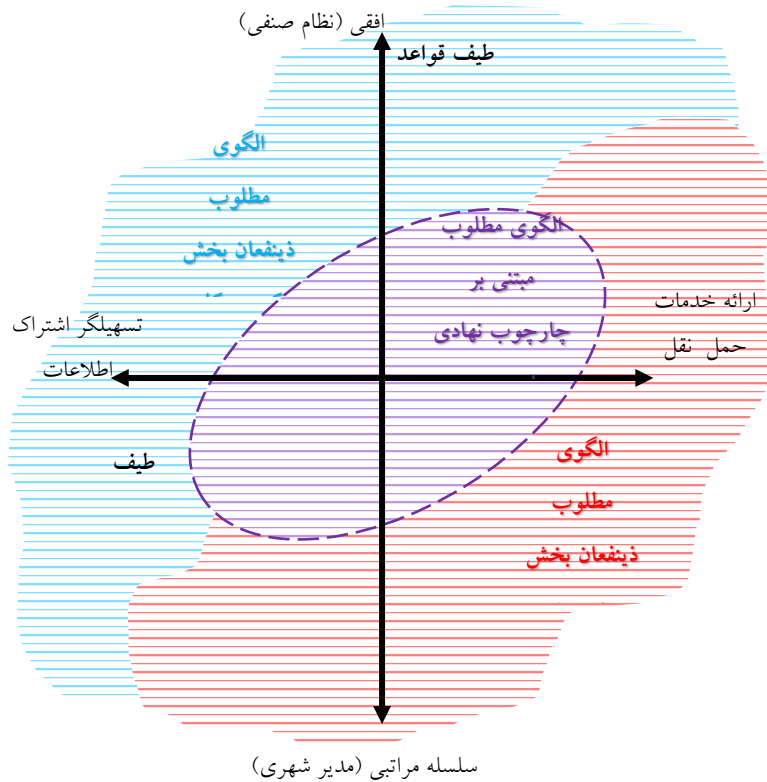
شکل ۴ - نقشه ذینفعان و تعارضات در قالب قواعد غیررسمی پس از ورود نقش‌آفرینان جدید به حوزه حمل‌ونقل شهری.

ماتریس چینش‌ها

از ترکیب دوگان کارکردی طیف مبادلات اعم از این که واسطه‌های مبادلاتی با هدف اشتراک اطلاعات یا ارائه خدمات حمل‌ونقل فعالیت نمایند، با دوگان حکمرانی اعم از این که تنظیم‌گری با مشارکت ذینفعان و بصورت افقی در قالب نظام صنفی انجام می‌شود یا اینکه ساماندهی از بالا

۱ - اگرچه تعارض میان نقش‌آفرینان صنفی و نقش‌آفرینان جدید بمرور کم‌رنگ شد، لیکن تعارضات جدیدی خصوصاً انحصار در بازار میان نقش‌آفرینان جدید به وجود آمد که به شکایت شورای رقابت نیز منجر شد. ر.ک. رأی جلسه ۳۰۶ شورای رقابت مورخ ۱۳۹۶/۰۶/۱۳.

به پایین و دستوری توسط مدیریت شهری اعمال شود، فضای ماتریس چهاربخشی به شرح نشان داده شده در شکل ۵ تشکیل می‌شود.



شکل ۵ - ماتریس چهاربخشی طیف مبادلات - طیف قواعد.

بر این اساس، سه الگوی نهادی از یکدیگر متمایز می‌شوند. در الگوی اول، نقش‌آفرینان جدید بیشتر به عنوان فعالین بخش خصوصی در ایجاد پلتفرم به اشتراک گذاری داده قلمداد می‌شوند که ذیل قانون نظام صنفی و با محوریت ساماندهی اتحادیه صنفی (متشکل از مشارکت رقبا) فعالیت می‌کنند. در الگوی دوم، نقش‌آفرینان جدید بیشتر به عنوان مؤسسات ارائه خدمات حمل‌ونقل شهری به عنوان بخشی از نظام حمل‌ونقل عمومی شهری قلمداد می‌شوند که ذیل مدیریت شهری و تحت دستورالعمل‌های شهرداری‌ها و به صورت از بالا به پایین ساماندهی می‌شوند. الگوی سوم نیز که بر اساس نگاه نهادی استروم در این مقاله پیشنهاد شده است، به عنوان الگوی میانه سعی دارد با تحلیل سطوح حقوق مالکیت، الگویی جایگزین پیشنهاد نماید.

در ادامه ویژگی‌های این الگوها بر اساس تحلیل سطوح حقوق مالکیت برگرفته از نگاه نهادی اُستروم ارائه می‌شود.

جمع‌بندی

همان‌طور که پیشتر بیان شد، از منظر نگاه نهادی اُستروم، حق مالکیت یک حق معین برای مالک آن نیست بلکه طیفی از حقوق و تکالیف بر مبنای سطوح حقوق مالکیت متعلق به طیفی از نقش‌آفرینان بر مبنای قواعد و مبادلات مختلف باید مورد توجه قرار گیرد. همچنین تنظیم قواعد باید به گونه‌ای باشد که مبادلات داوطلبانه بر نگاه ساده حفظ حق مالکیت خصوصی رجحان یافته و نقش‌آفرینان محق به حقوق دسترسی و بهره‌مندی به نحوی از مسیر مذاکرات عادی و کم‌هزینه و ارتباطات متقابل و چندجانبه در تعیین قواعد سایر سطوح حقوق مالکیت سهیم باشند و دولت‌ها تسهیلگر فرایندهای مذکور و پیوندها میان نقش‌آفرینان باشند. بر این اساس، چارچوب سه‌سطحی حقوق مالکیت برای تحلیل تبعات و نتایج الگوهای مورد نظر این مقاله انتخاب شده است. سطح اول این چارچوب، لایه فعالیت عملیاتی را مشتمل بر حقوق دسترسی و بهره‌مندی شامل می‌شود که موضوعات دسترسی به بازار نظیر تقسیم کار نقش‌آفرینان جدید با تاکسی‌رانان و آژانس‌داران، الگوهای استخدام و نظایر آن را شامل می‌شود. سطح دوم لایه تصمیم‌گیری است که مشتمل بر حقوق مدیریت بوده و موضوعاتی نظیر محتوای الزامات اعم از شرایط خودرو، راننده، کرایه، الزامات زیست‌محیطی، ایمنی و پایگاه داده اطلاعات سفر و غیره را شامل می‌شود. سطح سوم لایه تأسیسی مشتمل بر حقوق انحصار و انتقال است که موضوع آن سطح تنظیم‌گری اعم از ملی یا محلی بودن و ذینفعان حاکمیتی را مورد توجه قرار می‌دهد. سه الگوی معرفی شده در بخش قبل در قالب جدول ۳ نشان داده شده است.

جدول ۳ - تحلیل الگوهای حکمرانی

موضوعات	لایه‌های فعالیت	سطوح حقوق مالکیت	الگوی ۱ (صنفی)	الگوی ۲ (شهرداری)	الگوی ۳
تقسیم کار با آژانس‌ها (تاکسی‌رانان و حمل‌ونقل عمومی) دسترسی به بازار/استخدام	عملیاتی	حقوق دسترسی و بهره‌مندی	محوریت سفر (راننده-مسافر)	محوریت تاکسی	محوریت با پلتفرم
محتوای الزامات (جهت حفاظت از مسافران و جامعه)	تصمیم جمعی	حقوق مدیریت	الزامات را پلتفرم بررسی و تأیید کند	الزامات را شهرداری بررسی و تأیید کنند	نظارت مدیریت شهری/تصمیم‌گیری اتحادیه
سطح تنظیم‌گری (ملی/منطقه‌ای/شهری)	تأسیسی	حقوق انحصار و انتقال	تصمیم‌گیری اتحادیه	تصمیم‌گیری شهرداری (وزارت کشور)	تصمیم‌گیری (وزارت کشور) سایر نهادهای حاکمیتی

در الگوی ۱ محتوای الزامات مدیریتی در قالب اتحادیه صنفی تصویب شده و عملاً مؤسسات درگیر در فرایند قاعده‌گذاری، مشارکت مطلوبی دارند. لیکن بدلیل ضعف در لایه تأسیس و محوریت رقبا اتحادیه در این لایه، عملاً رجحان لایه عملیاتی بر لایه تصمیم جمعی به لایه تأسیسی هم رسیده و نتیجه آن فقدان نظام تخصصی مدیریت حمل‌ونقل خصوصاً در سطح ملی است (فلش رو به پایین). در الگوی شماره ۲ نیز اگرچه محوریت حکمرانی ملی (وزارت کشور و شورای عالی ترافیک) در لایه تأسیسی باعث شکل‌دهی به نظام یکپارچه حمل‌ونقل می‌شود، لیکن غلبه این لایه بر لایه‌های تصمیم جمعی و عملیاتی و جایگزینی تصمیم‌گیری جمعی با مدیریت سلسله‌مراتبی شهرداری و ضوابط مشابه تاکسی در لایه عملیاتی باعث می‌شود عمده نقش‌آفرینان از حق دسترسی و بهره‌مندی محروم شده و قاعده‌گذاری مرتبط با کنش جمعی عملاً مختل شود. لیکن در الگوی مرسوم با قرار دادن محوریت تصمیم‌گیری اتحادیه و نظارت مدیریت شهری در لایه تصمیم جمعی، تلاش شده نقش‌آفرینان محق در حقوق دسترسی و بهره‌مندی در تعیین قواعد مشارکت کنند و برای تنظیم نظام یکپارچه حمل‌ونقل، نظارت مدیریت شهری پذیرفته شود. همچنین با خارج کردن اتحادیه‌های صنفی از لایه تأسیسی و واگذاری آن به وزارت کشور، تلاش شده است مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل به رسمیت شناخته شده و استقلال لایه تأسیس در برابر لایه تصمیم جمعی و ایجاد فرایند دموکراتیک تولید قواعد

مرتبط با حقوق دسترسی و بهره‌مندی محقق شود. بنابراین چارچوب پیشنهادی در چهار بعد اصلی به صورت زیر پیشنهاد می‌شود:

یک: محوریت نقش آفرینان ملی

در حوزه حمل‌ونقل شهری ایران، محوریت شهرداری‌ها از یک سو و محوریت اتحادیه‌های صنفی آژانس‌ها از سوی دیگر، هر دو به صورت محلی و منطقه‌ای بوده و نظام مدیریت حمل‌ونقل یکپارچه ملی کمتر مورد توجه قرار گرفته بود. ظهور نقش آفرینان جدید در قالب مؤسسات ارائه خدمات مجازی جابجایی هوشمند با پایگاه داده متمرکز و مدیریت یکپارچه و برندینگ باعث شد اعتبار بخشی به هویت‌های ملی مورد توجه قرار گیرد. انعطاف موجود در قانون نظام صنفی باعث شد تشکیل اتحادیه کشوری به لحاظ قانونی پشتیبانی شود و این امر زمینه لازم برای به رسمیت شناخته شدن نقش آفرینان ملی را فراهم آورد. این در حالی است که در حوزه مدیریت شهری، محوریت حکمرانی محلی شهرداری‌ها اجازه تعریف نقش آفرین ملی را نمی‌دهد. به صورت سنتی، میان شورایعالی ترافیک وزارت کشور به عنوان تنظیم‌گر ملی حوزه حمل‌ونقل شهری و شهرداری‌ها به عنوان حکمرانان محلی حمل‌ونقل چالش‌ها و تعارضات زیادی وجود داشته است. ظهور نقش آفرینان جدید با منطق نقش آفرینی ملی، تعارض شهرداری (حکمرانی محلی) با وزارت کشور (حکمران ملی) را به نفع حکمرانی ملی تغییر داد و این امکان را ایجاد کرد که شورایعالی ترافیک محوریت بیشتری یافته و نقش ناظر و نه قاعده‌گذار محلی را به شهرداری بسپارد. بر این اساس، بدلیل انعطاف نظام صنفی، امکان تعریف نقش آفرینان ملی تسهیل شد لیکن چالش‌های میان حکمرانی ملی و محلی در حمل‌ونقل شهری باعث شد هویت بخشی به نقش آفرینان ملی در حوزه مدیریت شهری با دشواری‌های زیادی همراه شود. این موضوعی است که حتماً بر میزان تمایل نقش آفرینان جدید به حرکت ذیل قوانین و مقررات نظام صنفی کشور تأثیرگذار بوده است این مقاله، الزام مهم محوریت نقش آفرینان ملی را مورد توجه قرار داده و تلاش دارد با محوریت حکمرانی ملی در لایه تأسیسی توسط نهادهای متخصص حمل‌ونقل شهری در قالب وزارت کشور و شورایعالی ترافیک، امکان تعریف نقش آفرینان ملی در حوزه حمل‌ونقل شهری را تسهیل نماید. نقش تنظیم‌گری اتحادیه در لایه تصمیم جمعی و همراهی نظارت حکمرانی محلی در قالب شهرداری‌ها در مدل پیشنهادی نیز باعث می‌شود الزامات کنش جمعی در ساماندهی کسب‌وکار و وابستگی‌ها و تفاوت‌های شهری و محلی مختلف نیز به عنوان مکمل نقش آفرینان ملی مورد توجه قرار گیرد.

دو: هویت واسطه‌ای

تا پیش از ظهور نقش‌آفرینان جدید، نظام حمل‌ونقل شهری (غیر از حمل‌ونقل عمومی انبوه‌تر همچون مترو و اتوبوس) شامل مسافربرهای شخصی در قالب گردشی و آژانس بود. قوانین تاکسی به مراتب سخت‌گیرانه‌تر بود و تلاش می‌شد شخصی‌ها و آژانس‌ها با فشار یا تشویق، به تاکسی تبدیل شوند. ورود نقش‌آفرینان جدید حمل‌ونقل شهری بازی را به نفع رانندگان شخصی تغییر داد و باعث شد آنان بتوانند با درآمد بیشتر و هویت قانونی جدیدی فعالیت نمایند. از این منظر چالش قدیمی نظام تاکسی‌رانی با مسافربرهای شخصی و آژانس‌ها به نفع گروه اخیر تغییر کرد. در این شرایط دو الگو مطرح شد: اول این که برای تنظیم رقابت بهتر است دست تاکسی‌ها را بازتر نمود تا با مقررات سخت از گردونه رقابت خارج نشوند و دوم اینکه قوانین سختگیرانه حوزه تاکسی را به نقش‌آفرینان جدید نیز تعمیم داد تا شرایط رقابتی منصفانه شود. این در حالی است که نه مدیریت شهری حاضر به کاهش استانداردها و مقررات تاکسی‌ها بود و نه نقش‌آفرینان جدید حاضر به پذیرش تنظیم‌گری سنگینی مشابه تاکسی‌ها بودند. از این منظر در الگوی پیشنهادی هویت‌های واسطه‌ای تعریف شدند که نه همچون مسافربران شخصی گردشی، از کلیه مقررات حمل‌ونقلی فاصله داشته و بمثابه بازار غیررسمی حمل‌ونقل شهری عمل می‌کردند و نه همچون تاکسی‌ها با الزامات متعددی فعالیت کنند. این هویت‌های جدید نه آزادی عمل شخصی‌ها را دارند و نه مزایای کامل تاکسی را دریافت می‌کنند و به تبع آن سخت‌گیری در شرایط آن‌ها همچون سن خودرو، بیمه، معاینه فنی، و ایمنی آسان‌تر از تاکسی می‌باشد. شدت سخت‌گیری در الزامات فعالیت نقش‌آفرینان جدید اگرچه باعث می‌شود فاصله تاکسی‌ها با نقش‌آفرینان جدید کم شده و امکان رقابت تاکسی‌ها تقویت شود، لیکن باعث می‌شود مسافربران شخصی از پلتفرم‌های جدید خارج شده و مجدداً به صورت آزاد و به صورت غیررسمی فعالیت کنند و چالش مدیریت حمل‌ونقل شهری با شخصی‌ها بازتولید شود. آسان‌گیری نیز اگرچه باعث می‌شود مسافربران شخصی از بازار سیاه خارج و به صورت رسمی در پلتفرم‌های جدید فعالیت نمایند، لیکن نقطه منفی آن تضعیف تاکسی‌رانی رسمی شهری و کوتاه آمدن سیستم حمل‌ونقل شهری از برخی استانداردهای ضروری و حمل‌ونقلی است. این دوگانه در نوع تعامل نظام حکمرانی حمل‌ونقل با نقش‌آفرینان جدید به دنبال یافتن نقطه تعادل نهایی خود می‌باشد.

سه: تعارضات انتقال اطلاعاتی

تجمیع اطلاعات خصوصی رفت‌وآمد افراد در قالب پلتفرم‌های اطلاعاتی نقش‌آفرینان جدید باعث می‌شود حریم خصوصی افراد هم از منظر بنگاهی، هم از منظر محلی و هم از منظر ملی

تهدید شود. تجمیع الگوی رفتاری، وابستگان، مقاصد و زمان سفر مشتریان این الگوی جدید حمل و نقل از سوی نقش آفرینان جدید به عنوان اسرار تجاری شرکت قلمداد شده و خرید و فروش آن‌ها می‌تواند به محل در آمدزایی مهمی برای شرکت‌ها تبدیل شود. از سویی حکمرانی محلی و ملی نیز تلاش می‌کنند تا با فشارهای مستقیم و غیرمستقیم، به داده‌های سفر دسترسی داشته و از آن بهره برداری می‌نمایند. بر این اساس، یکی از چالش‌های مهم نظام حکمرانی با نقش آفرینان جدید، اطلاعات ذی قیمت خصوصی افراد است که باید از دست اندازی‌های مختلف مصون بماند. ورود نقش آفرینان جدید و امکان تجمیع اطلاعات خصوصی افراد به همراه پیشرفت فناوری‌های اطلاعاتی و ارتباطی، اهمیت این چالش را باگذشت زمان بیشتر می‌کند و لازم است قواعد محدود کننده و در این خصوص بیشتر مورد توجه نظامات حکمرانی حمل و نقل ملی قرار گیرد.

چهار: ماهیت بازار

حمل و نقل شهری خدمتی پرتکرار بوده و تقاضای آن نسبت به قیمت پرکشش است و لذا کاهش قیمت آن می‌تواند مشتریان جدیدی جذب بازار نماید. پلتفرم‌های جدید هم در بازار راننده و هم در بازار مسافر رقابت نموده و تلاش می‌نمایند تا شبکه‌ای از رانندگان و مسافران را با ابزارهایی همچون جایزه جذب مشتری، یارانه ساعات پیک، تخفیفات و نظایر آن شکل دهند تا بتوانند کسب و کار خود را تداوم بخشند. ماهیت این کسب و کار به دلیل قیمت گذاری پویا، ایجاد صرفه مقیاس در زمان انتظار راننده و مسافر و عدم نیاز به هزینه‌های سربار باعث می‌شود متوسط قیمت این کسب و کارها نسبت به رقبای سنتی هم چون تاکسی و آژانس پایین تر باشد. وقوع اخلال یا انجام اقدامات مخل رقابت خصوصاً قیمت گذاری تهاجمی و انحصار یکی از مسائل مهم در توسعه آن‌هاست. بعلاوه، مقیاس ملی فعالیت این کسب و کارها باعث می‌شود پلتفرم‌های جابجایی هوشمند محلی نتوانند مقابل نقش آفرینان بزرگ مقاومت کرده و در نهایت از رقابت خارج می‌شوند.

توصیه‌های سیاستی

بر مبنای رویکردهای خود حکمرانی، بخشی از تنظیم‌گری (قاعده گذاری) به صورت کاملاً محلی توسط نقش آفرینان لایه عملیاتی (سطح کسب و کار) شکل خواهد گرفت. بر این اساس، سازمانی متشکل از مجموعه قاعده پذیران (فعالین اقتصادی لایه عملیاتی) می‌تواند بخش قابل توجهی از تنظیم‌گری شامل مدیریت تقاضا، ایجاد الگوی مناسب مصرف، تعیین استانداردهای

تولید، وظایف نظارتی و تنظیم روابط حقوقی دولت و بخش خصوصی را عهده‌دار شده و برخلاف نقش‌آفرینان دولتی، با کاهش هزینه‌های مبادله این امر را به سرانجام رساند. بر این اساس در این مقاله سعی شد وضعیت فعالین حوزه جابجایی هوشمند با این چارچوب تحلیل شده و پیشنهادات لازم برای واگذاری حکمرانی بخش غیردولتی در این حوزه ارائه شود. به طور خلاصه توصیه‌های زیر برای تنظیم‌گری مدل‌های جدید کسب‌وکار حمل‌ونقلی ارائه شده‌اند:

- تنظیم‌گری با محوریت نقش‌آفرینان ملی در قالب وزارت کشور و شورای عالی ترافیک، تنظیم‌گری اتحادیه در لایه تصمیم جمعی و نظارت حکمرانی محلی در قالب شهرداری‌ها و نقش‌آفرینان واسطه‌ای در سطح ملی در لایه عملیاتی.
- طراحی و اجرای نظام تنظیم‌گری به نحوی که در دراز مدت منجر به حذف هیچ یک از کسب‌وکارها نشود (نه تاکسی و نه هوشمند)
- حفاظت امنیت داده‌های شخصی و اسرار تجاری شرکت‌ها به نحوی که داده‌های مورد نیاز مدیریت شهری به خوبی در اختیار حکمرانی محلی قرار گیرد.
- جلوگیری از انحصار در بازار جدید شکل گرفته به نحوی که همواره بازیگران جدی امکان ورود به بازار را داشته باشند.

References:

- 1- Aligica, P. D., & Boettke, P. (2011). The Two Social Philosophies of Ostroms' Institutionalism. *Policy Studies Journal*, 39(1), 29–49.
- 2- Arnold, E., & Boekholt, P. (2002). The Governance of Research and Innovation An international comparative study. (December).
- 3- Cramer, J., & Krueger, A. B. (2016). Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber. *American Economic Review*, 106(5), 177–182.
- 4- Dempsey, P. S. (1996). Taxi Industry Regulation, Deregulation & (and) Reregulation: The Paradox of Market Failure. *Transportation Law Journal*, 24. Retrieved from <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/tportl24&id=81&div=&collection=>
- 5- Demsetz, H. (1967). Toward a Theory of Property Rights. *The American Economic Review*, 57(2), 347–359.
- 6- Greg Dickinson. (2018). How the world is going to war with Uber. Retrieved July 30, 2019, from <https://www.telegraph.co.uk/travel/news/where-is-uber-banned/>
- 7- Hosseini, S., Mahdavi Adeli, M., and Razmi, M. (2015). Analysis of property rights in the light of Strom's institutional model and its implications for public policy. *Imam Sadiq University*, 8(1), 135-156 [in Persian].
- 8- Hosseini, S., Mahdavi Adeli, M., and Razmi, M. (2014). An institutional reading of the system of policy issues in property rights; A case study of Iran's oil industry. *Journal of Islamic Law*, 15(40), 29-54 [in Persian].
- 9- Kim, J., & Hwang, J. (2019). The Future of Local Governance for Appropriately Adapting the Ride-Sharing Platform: Case Study of Seoul, New York, and Maryland. Retrieved from <http://dlc.dlib.indiana.edu>.
- 10- Laranja, M. (2012). Network governance of innovation policies: The Technological Plan in Portugal. *Science and Public Policy*, 39(5), 655–668.

- 11- Majchrzak, A., Nambisan, S., Lyytinen, K., & Song, M. (2017). Digital Innovation Management: Reinventing Innovation Management Research in a Digital World. <https://doi.org/10.25300/MISQ/2017/41:1.03>
- 12- Markides, C. (2006, January). Disruptive innovation: In need of better theory. *Journal of Product Innovation Management*, Vol. 23, pp. 19–25.
- 13- Ostrom, E. (1999). PRIVATE AND COMMON PROPERTY RIGHTS Elinor. 97(Libecap 2008), 1175–1191.
- 14- Ostrom, E. (2000). American Economic Association Collective Action and the Evolution of Social Norms. Source: *The Journal of Economic Perspectives*, 14(3), 137–158.
- 15- Ostrom, E. (2005). *Understanding institutional diversity*. Princeton University Press.
- 16- Ostrom, E. (2011). Background on the Institutional Analysis and Development Framework. *The Policy Studies Journal*, 39(1), 7–27.
- 17- Ostrom, E., Ostrom, V., Sabeti, F., & Aligičá, P. D. (2014). Choice, rules and collective action : the Ostroms on the study of institutions and governance.
- 18- Rickne, A., Læstadius, S., & Etzkowitz, H. (2012). *Innovation Governance in an Open Economy: Shaping Regional Nodes in a Globalized World*. Routledge.
- 19- Rubin, H. J., & Rubin, I. S. (2012). *Qualitative Interviewing: The Art of Hearing Data*. Sage Publishing.
- 20- Samuelson, P. A. (1954). The Pure Theory of Public Expenditure. *The Review of Economics and Statistics*, 36(4), 387.
- 21- Visser, J., Rienstra, S., & Bakker, P. (2015). International comparison of taxi regulations and Uber. Retrieved from <https://www.researchgate.net/publication/285235126>