



ИССЛЕДОВАНИЕ

РЫНОК ТАКСИ В РОССИИ: НОВАЯ ЦИФРОВИЗАЦИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

Резюме	2
Цифровизация: “революция” рынка такси	2
Эффекты цифровизации: рост и масштабирование	2
Конкуренция и снижение цен: фиксированные поездки	2
Повышение качества услуг: кастомизация и программы лояльности	2
Аварии и потери бюджета: нелегальные такси	2
Увеличение эффективности надзора за такси: вторая цифровизация	3
Ситуация на рынке такси	4
Описание рынка такси	5
Появление и развитие рынка такси в России и мире	5
Появление агрегаторов и суть их работы	5
Сегментация рынка	7
Портрет потребителя	11
Экономика рынка такси и последствия существования “серого” рынка	12
Объем рынка такси	12
“Серый” сегмент рынка такси	13
Емкость рынка такси	15
Социальные последствия “серого” рынка	16
Безопасность поездок	16
Анализ аварийности такси. Региональный разрез	17
Дисклеймер	20
Авторская группа	20
Аналитическая компания-визионер Digital Vision	20

1. Резюме

Аналитическая компания-визионер Digital Vision представляет результаты исследования главных тенденций цифрового развития рынка таксомоторных перевозок в России в 2018 году. Основные выводы по итогам работы следующие:

I. Цифровизация: “революция” рынка такси

Цифровизация произвела настоящую “революцию” в индустрии такси. В 2009 был создан сервис Uber, в 2010 — Gett, а в 2011 был основан “Яндекс.Такси”, являющиеся крупнейшими онлайн-агрегаторами заказов на перевозку. Uber и его аналоги в разных регионах мира заставили национальные рынки такси перейти на новый формат работы: клиенты заказывают поездки через мобильные приложения. Результат: прозрачное ценообразование, увеличение скорости оказания услуги (до 3-4 минут в среднем), повышение качества оказания услуг и их диверсификация. Диспетчерские службы и колл-центры, которые не ушли с рынка, утратили от 50 до 90% своих парковых автомобилей и сохранились в регионах с низким уровнем экономического развития и цифровизации. Цифровизация привела к многократному увеличению объемов рынка. В результате такси в России превратилось в полноценный вид общественного транспорта.

II. Эффекты цифровизации: рост и масштабирование

Согласно размеру выданных разрешений, число такси в России в 2018 году достигло более 466 тыс. При этом, общее количество таксистов достигло 584 тыс. Кроме того, в течение года временно работали в этой сфере до 120 тыс. человек. За 10 лет этот показатель вырос на 300 тыс. Однако по экспертным оценкам, количество транспортных средств, оказывающих услуги такси на дорогах колеблется от 1,0 до 1,6 млн. Такси, в том числе и “серые”, получают заказы от крупных цифровых агрегаторов, зачастую от нескольких. Объем рынка такси в России за 10 лет вырос более чем в 2,5 раза и в 2018 году превысил 575 млрд. руб.

III. Конкуренция и снижение цен: фиксированные поездки

С начала 2017 года стоимость услуг крупнейших сервисов такси стала сокращаться от 50 до 150 руб. за поездку в зависимости от региона и маршрута, поскольку крупнейшие онлайн-агрегаторы начали вводить тарифы с фиксированной стоимостью поездки. Новые тарифы в условиях сравнительно прежних объемов автопарков привели к росту числа поездок на 1 машину и усталости водителей.

IV. Повышение качества услуг: кастомизация и программы лояльности

Сервисы-агрегаторы все активнее вводят программы лояльности для постоянных клиентов, предусматривающие значительные скидки, возможность выбора водителя, а также дополнительные настройки, повышающие качество оказания услуг: например, выбор оптимального по цене места вызова, отслеживание маршрута до начала поездки, профиль водителя и так далее.

V. Аварии и потери бюджета: нелегальные такси

В 73% из 2,000 аварий в 83 субъектах России произошли по вине водителей-нелегалов, то есть такси без соответствующего разрешения. Субъекты России - лидеры по числу происшествий с участием нелегальных такси: Приморский край (4,51), Челябинская область (4,51), Костромская область (4,87), Саратовская область (4,87), Ростовская область (5,60), Амурская область (6,34), Курская область (6,34), Новосибирская область (6,34), Омская область (6,70), Ставропольский край (6,70).

Регионы, в которых такси реже всего попадают в ДТП: Москва (9,93), Санкт-Петербург (9,89), Севастополь (9,10), Рязанская область (9,08), Республика Калмыкия (9,00), Орловская область (8,85), Мурманская область (8,83), Калужская область (8,78), Ивановская область (8,76), Вологодская область (8,74).

Таксисты, не имеющие разрешений, чаще водят машину в состоянии алкогольного опьянения и без прав, создают аварийные ситуации, незаконно повышают цены, работают без медицинского освидетельствования, автомобили не оснащены детскими креслами. Наибольшее количество ДТП происходят по причине изможденности водителей. Они засыпают, теряют сознание, впадают в кому и умирают за рулем. Вместе с тем, потери бюджетов всех уровней от “серого” частного извоза составляют почти 25 млрд. руб. и складываются из недополученных налоговых поступлений и сборов.

VI. Увеличение эффективности надзора за такси: вторая цифровизация

Регулирование (соблюдение законов и разрешительный контроль) рынка такси в России ведется на уровне органов власти субъектов России уполномоченными органами в составе ведомств правительства субъекта, состоящими в среднем (за исключением мегаполисов) из 2-4 человек, и успевает лишь выдавать разрешения, хранящиеся в форматах Word или Excel. В результате широкое распространение получила выдача разрешений фирмам пустышкам или однодневкам, не имеющим штата или реального парка машин (работают по доверенности), закрытие юр. лиц, на которые выдаются разрешения для уклонения от уплаты налогов.

Непосредственный надзор за наличием бумажных разрешений на дорогах ведется силами сотрудников ДПС России без возможности проверки действительности разрешения. Общая информационная база такси на национальном уровне отсутствует, что затрудняет государственный контроль рынка и увеличивает его нелегальный сегмент. Увеличение эффективности контроля требует внедрения цифровых технологий, объединяющих важную для регулирования информацию, а также сервисы по анализу и работы с ней на государственном уровне.

2. Ситуация на рынке такси

До недавнего времени рынок такси в России был одним из самых проблемных и криминализованных. Большая часть водителей, в том числе, и в крупных городах работали без лицензии, часто нарушали правила дорожного движения, завышали цены на услуги, не заботились о безопасности пассажиров и других участников дорожного движения. Кроме того, такие таксисты, работали неофициально, а потому не платили налогов, из-за чего в бюджеты всех уровней ежегодно недополучали десятки миллиардов рублей, а безопасностью многих диспетчерских служб занимались криминальные элементы, в том числе, и наркоторговцы. Как показывают различные исследования, до сих пор эти явления имеют место на рынке услуг такси, хотя и не в таком масштабе.

Из-за преобладания в регионах нелегального такси возникает целый комплекс проблем, которые можно сгруппировать в две большие категории:

- ❑ Экономические последствия (например, неуплата налогов и сборов, от которой больше всего страдают регионы, больше всего нуждающиеся в дополнительных деньгах и т.д.);
- ❑ Социальные последствия (рост количества ДТП, криминализация отрасли, рост коррупции, общее снижение безопасности всех участников дорожного движения, низкое качество услуг такси для потребителей и т.д.).

3. Описание рынка такси

3.1. Появление и развитие рынка такси в России и мире

С развалом СССР, в новой России начали появляться предприниматели, которые копировали бизнес из-за рубежа, создавая коммерческие таксопарки. Были также и частные водители — «бомбилы».

Этот процесс развивался и к 2010 году было уже достаточно таксопарков. Какие-то из них были обычными, а какие-то под свою аудиторию: такси для женщин, для бизнесменов, для недорогих поездок.

Стоимость для представителей среднего класса была достаточно высока. Чтобы проехаться по Москве дешевле рублей 500 — надо было торговаться, а добраться в аэропорт дешевле 3 000-5 000 тысяч просто невозможно.

За последние два года, благодаря агрегаторам, в России стало меньше нелегальных таксистов, а средняя цена поездки снизилась на треть. Российский рынок такси с 2015 г. рос на 14,2% в год и по итогам 2017 г. достиг 575 млрд руб., подсчитали эксперты Аналитического Центра при Правительстве. Последний раз такое исследование проходило два года назад. Тогда эксперты оценивали, что на нелегалов приходится 21% рынка, или 116 млрд руб. Но за два года теневой сектор заметно сократился. За 2017 г. рынок нелегальных такси составил 90 млрд руб., или 16% рынка.

Падает и число таксистов-нелегалов — на 10% в год. В середине 2018 г., по данным исследования Digital Vision, незаконно перевозили пассажиров около 80 000 водителей, или чуть менее 20% от общего числа таксистов в стране. Больше всего легальных таксистов в Санкт-Петербурге и Москве. Здесь на 1000 жителей приходится 7,32 и 7,36 такси соответственно.

3.2. Появление агрегаторов и суть их работы

До конца 2000-х гг. в России и мире основными способами вызова такси были звонок на телефон диспетчерской службы или поиск свободного автомобиля на улице. Увеличение числа пользователей смартфонов послужило стимулом к созданию мобильных приложений для онлайн-служб вызова такси в городах, где таксомоторные парки были объединены общей диспетчерской службой, а также систем каршеринга (краткосрочной аренды автомобиля).

В 2009 г. американские предприниматели Гаррет Кэмп и Трэвис Каланик основали компанию Uber, создав мобильное приложение для вызова и оплаты такси и услуг частных водителей. Эта компания произвела настоящую революцию на рынке таксомоторных перевозок во всем мире. Мобильное приложение ищет по запросу ближайшую к пользователю машину, водитель которой зарегистрирован в системе Uber, программа автоматически рассчитывает стоимость поездки (по индивидуальному алгоритму для различных городов). После окончания поездки ее

стоимость списывается с банковской карты пользователя. Реквизиты банковской карты указываются пользователем при регистрации. Впоследствии в некоторых странах была введена возможность оплаты поездки наличными.

В 2010-2012 гг. в мире появились аналоги Uber. В ноябре 2010 г. израильскими предпринимателями Шахаром Вайзером и Роем Мором в Тель-Авиве был основан сервис GetTaxi (с 2015 г. - Gett), который с 2012 г. активно развивается на российском рынке.

"Яндекс.Такси" основан в октябре 2011 г. поисковой системой "Яндекс". 13 июля 2017 г. интернет-компания "Яндекс" и онлайн-агрегатор услуг такси Uber подписали соглашение об объединении бизнеса по онлайн-заказу поездок в России и ряде стран СНГ и ближнего зарубежья. Партнеры оценили объединенный бизнес в \$3,8 млрд.

Uber не только самый первый подобный агрегатор, но и наиболее распространенный в мире. Эта платформа позиционирует себя как сервис профессиональных водителей, при этом до сделки с "Яндексом" компания не связывала себя как-либо с такси.

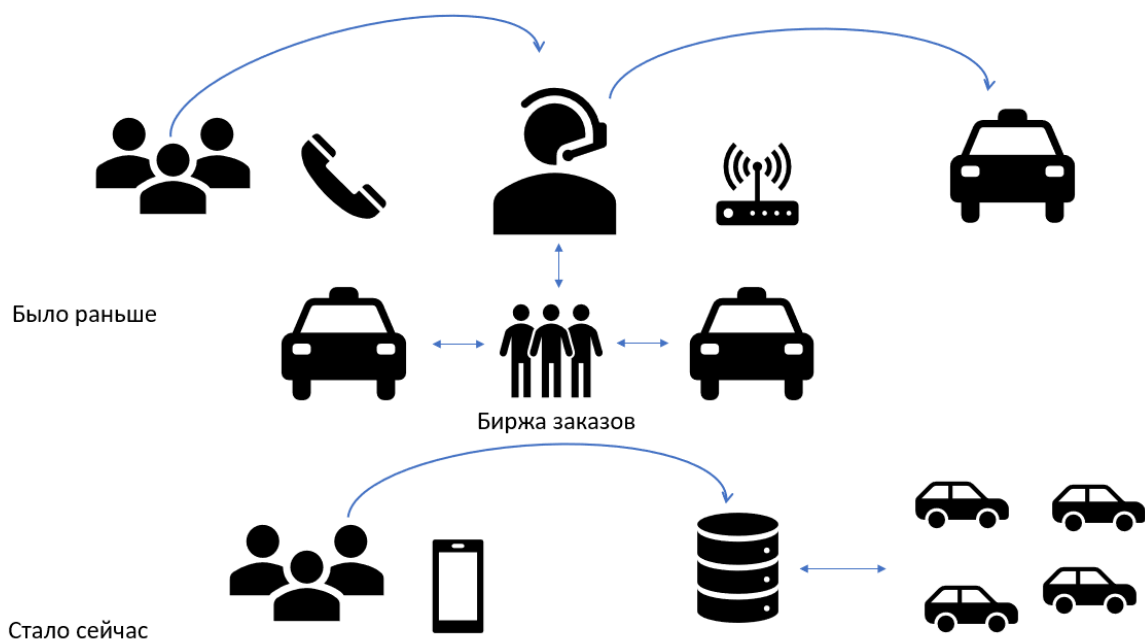
Агрегаторы стерли и уравнили между собой различные бренды такси. Пассажир, заказывая такси через агрегатор, получает адекватную и фиксированную цену за поездку. Заказав такси в Яндекс-такси, пассажир и не узнает, что к нему приехал водитель из таксопарка «Вист-М». Для пассажира это будет просто Яндекс.Такси.

Агрегаторы изменили рынок — владельцу автопарка выгоднее работать не над развитием бренда, а над набором автомобилей и обучением водителей.

Благодаря тому, что агрегаторы объединили сотни тысяч такси пассажир, заказывая машину, ждет меньше 10 минут в любое время. В радиусе нескольких километров всегда есть "свободные" водители.

Далеко не все пассажиры задумываются о различиях между агрегаторами и таксомоторными компаниями полного цикла. «Просто увидели рекламу», «Скачали приложение», «Нам посоветовали друзья, они часто пользуются этой компанией» — и вот мы уже клиенты какого-то определенного такси, будь то Uber или «Такси 068». И зачастую мы не очень-то и хотим разбираться существует ли разница между ними, если цена и качество устраивают.

Онлайн-сервисы заказа такси набирают стремительную популярность во всем мире. На этот рынок приходят крупные компании, которые предлагают привлекательные условия для водителей и клиентов, очень быстро становятся монополистами. Агрегаторы появились в России уже давно, но активизировались несколько лет назад и очень быстро обрушили цены. В борьбе друг с другом они продолжают держать стоимость поездки на очень низком уровне. Так, у «Яндекс.Такси» стоимость поездки по Твери начинается от 49 рублей. При этом, комиссия за услугу сервиса составляет 18%.



Водители соглашаются работать на таких невыгодных условиях, поскольку сервис доплачивает им за невыгодные заказы. При этом, по словам самих сотрудников, уровень доплат постепенно снижается.

Всего за несколько лет мобильные технологии произвели революцию на рынке такси, обострив конкуренцию. Это стало большим плюсом для пассажиров: стоимость поездки и время подачи машины сократились в несколько раз.

По мнению экспертов, жители крупных городов стали вдвое чаще ездить на такси — они довольны ценой и качеством услуги (скорость подачи, вежливость водителей, возможность оплаты картой). По данным Digital Vision, за три года приложения для заказа такси сократили долю нелегальных водителей на рынке с 80% до 30%. Кроме того, рост популярности такси снижает нагрузку на городскую инфраструктуру и улучшает экологию. Таким образом, цифровизация рынка такси принесла выгоду городу, пользователям, посредникам — всем, кроме самих водителей, которым из-за демпинга приходится работать больше за меньшие деньги.

3.3. Сегментация рынка

Из специального реестра столицы следует, что право на осуществление перевозки пассажиров путем предоставления легкового автомобиля имеется у 15 638 различных юридических лиц, а также индивидуальных предпринимателей. В 2015 году по заявлению мэра города Сергея Собянина на постоянной основе в столице занимаются легковыми перевозками 758 различных компаний.

При этом пристальный анализ реестра точное их число выявить не позволяет. Причиной тому является присутствие в перечне большого количества ИП, а также

юридических лиц с балансом транспортных средств менее 5 шт. Основной их род деятельности никак не связан с перевозкой пассажиров.

Суммарное количество крупных таксомоторных компаний, на балансе которых присутствует более 600 легковых автомобилей, чуть более десятка. Рынок между различными компаниями поделен следующим образом (по данным «СПАРК-интерфакс» на 2016 год):

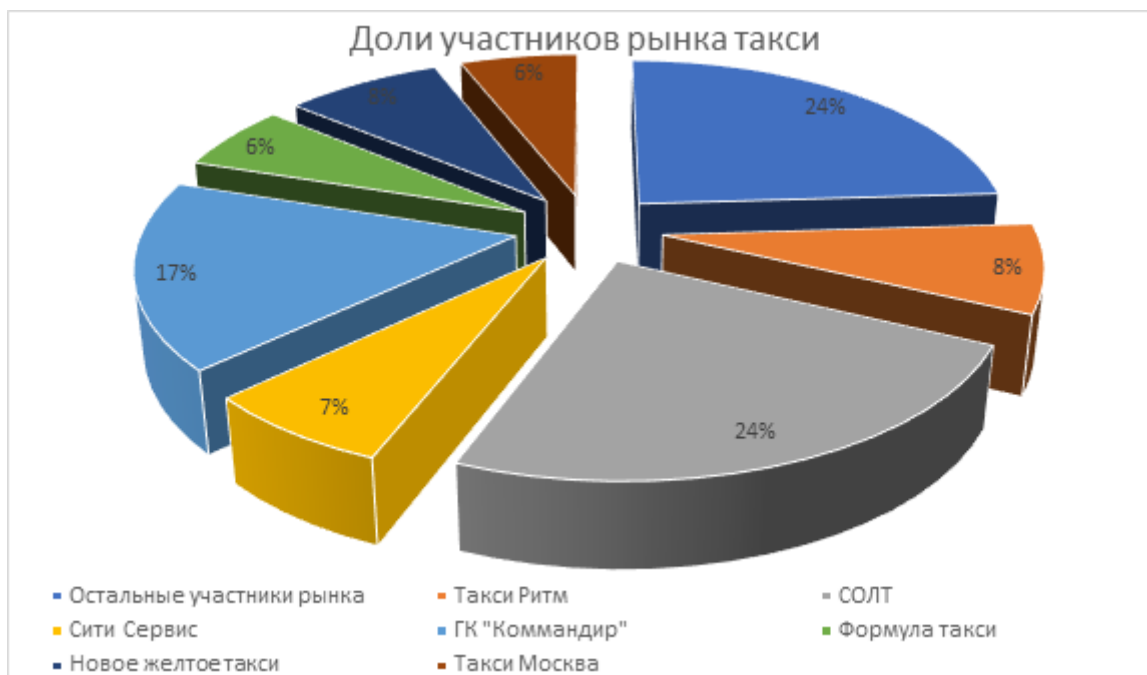
- ❑ СОЛТ («МСК.Такси») – на балансе имеется 2 787 транспортных средств (компания является подразделением «Авилон», перевозки выполняются на автомобиля Solaris)
- ❑ ГК «Командир» — услуги предоставляются 2 044 автомобилями.

До недавнего времени наиболее крупным таксомоторным парком обладала компания ASAP – на балансе в 2016 году находилось 2 806 транспортных средств. Компания работала под брендами «Такси NEXI» и «Grendy» (последний для сегмента VIP-перевозок). Однако в феврале 2018 года ВЭБ-лизинг (основной кредитор компании) подала в суд иск с требованием признать ASAP банкротом.

Обозначенные выше компании являются наиболее крупными. Также имеется перечень предприятий, на балансе которых находится приблизительно 1 000 и менее транспортных средств. Данный сегмент рынка представлен следующими брендами:

- ❑ «Новое желтое такси» (Новая транспортная компания) – 1 003 транспортных средства;
- ❑ «Такси Ритм» — 890 транспортных средств;
- ❑ «Сити Сервис» работает под брендом «Cabby» — 855 автомобилей;
- ❑ «Формула такси» — 660 единиц транспортных средств;
- ❑ АО «Такси-Москва» — 696 автомобилей (данная компания является собственностью Правительства Москвы).

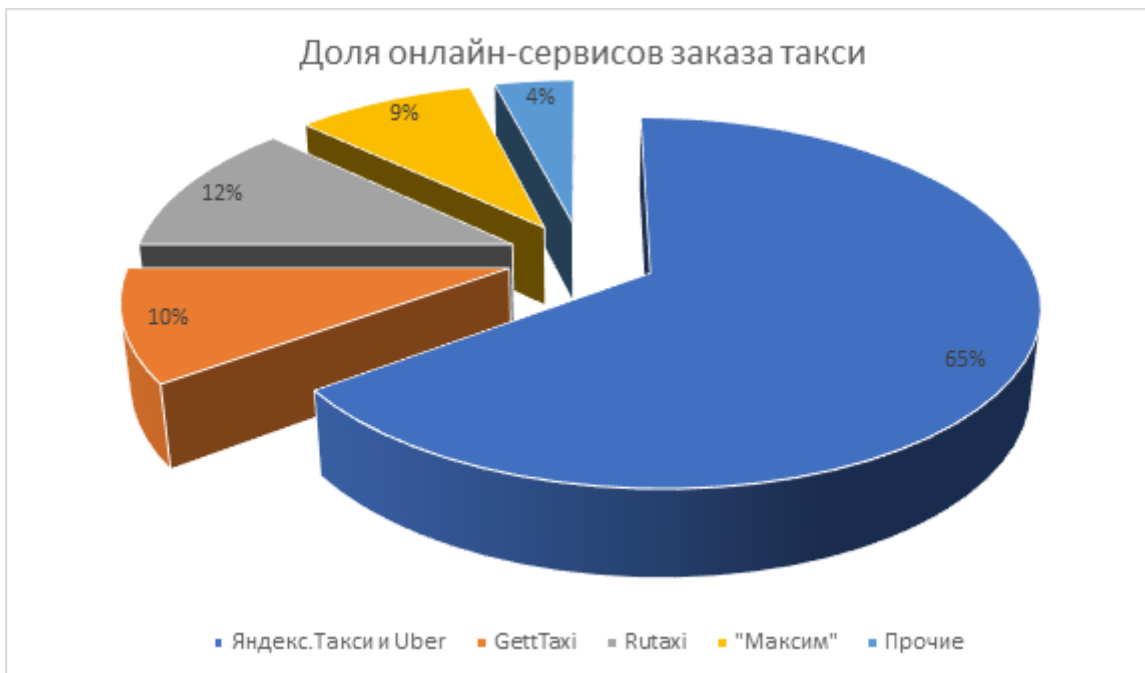
Фактически рынок между представленными выше компаниями поделен пропорционально количеству транспортных средств. Проще всего отразить данные в долевым, процентном соотношении на графике:



Помимо типичных официально зарегистрированных юридических лиц и ИП, на территории города Москвы работает несколько крупных агрегаторов. Самые известные из них:

- «Яндекс.Такси»;
- «Gett Taxi»;
- «Uber».

Подобные сервисы позволяют обходить законодательство «О такси». Причем не только на территории РФ, но и в других странах. Но в последнее время все три крупных агрегатора акцентируют внимание на своей работе только с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями с лицензией. Точной информации о распределении рынка между обозначенными выше агрегаторами нет. Но по заявлению генерального директора ООО «Евротранссервис» Богдана Коношенко оно неравномерно:



- «Яндекс.Такси» и «Uber» — 65% рынка
- «Gett Taxi» — 10% рынка
- Rutaxi — 12% рынка
- «Максим» - 10% рынка

Все категории такси условно распределены на 3 группы. В зависимости от этого отличается стоимость каждого километра пути. Категории такси:

- «Эконом»
- «Комфорт»
- «Бизнес».

Согласно статистическим данным агрегаторов, 55% всех заказов осуществляются по тарифу «эконом». Приблизительно 14% клиентов осуществляют выбор категории «комфорт». 25% могут в зависимости от различных обстоятельств попеременно выбирать тариф «эконом» или «комфорт». Причем разница в стоимости между ними минимальна. Примерно в 2% случаев пользователям все равно, на ТС какого класса им предстоит ехать.

Днем в будни количество заказов класса «эконом» существенно снижается. Причина тому – использующим в это время такси стоимость услуги не важна. Однако, наименьшее количество недорогих заказов поступает все-таки в вечернее время (в час пик).

Стоимость одной поездки всегда складывается из фиксированной цены за посадку, а также всевозможных дополнительных надбавок. Пример – выезд транспортного средства на МКАД или же за его пределы. Часто в минимальную стоимость поездки включается 1 час пути. После истечения данного времени осуществляется доплата за каждый километр.

3.4. Портрет потребителя

По информации из статистических данных независимого агентства «Левада-Центр» всех клиентов можно условно разделить на две основные категории:

- ориентирующиеся на минимальную стоимость и скорость поездки;
- заказывающих дорогостоящие автомобили класса «бизнес».

Первая категория обычно включает в себя людей среднего достатка. Используют такси не чаще 3-4 раз в неделю, обычно стараются выбирать тарифы с минимальной оплатой. К качеству самой услуги не притязательны. Основная причина использования – поздние посиделки в кафе или же непредвиденные ситуации. Доход – от 30 до 100 тыс. рублей. Обычно пользуются услугами крупных таксомоторных компаний.

Вторая категория клиентов – имеющие высокий доход и живущие по принципу «могу себе позволить». Заказывают транспортные средства класса «бизнес». Нередко совершают 3-4 поездки в течение одного дня. Доход подобных клиентов составляет 100 и более тысяч рублей в месяц. Обычно используют для заказа такси перевозчиков «Uber», «Wheely», а также «ДеЛюкс такси».

4. Экономика рынка такси и последствия существования «серого» рынка

4.1. Объем рынка такси

В 2017 году объем рынка такси в России по данным аналитического центра при правительстве составил 575 млрд руб.. До этого такое исследование центр проводил в 2015 году. Тогда объем рынка был оценен в 441 млрд руб., то есть рост составил 14,2% в среднем в год. Количество работников, занятых в сфере такси, увеличивалось в среднем на 25% в год и по итогам 2017 года составило 584 тыс. человек.

При этом объем рынка нелегальных такси сокращался в среднем на 15%-20% в год и в прошлом году составил 90 млрд руб., а количество «серых» таксистов снизилось до 82 тыс. человек в 2017 году против 118 тыс. в 2015-м. «В рамках исследования ВЦИОМа поведения клиентов такси отмечено, что наиболее важными критериями являются время подачи и стоимость поездки, — указывает в своем исследовании аналитический центр при правительстве. — Все большее количество потребителей предпочитает осуществлять заказ такси, вместо того чтобы ловить машину на улице, что как раз объясняется более оперативной подачей машины и более конкурентной ценой».

По данным нашего исследования, из-за теневого сегмента рынка такси экономика недосчиталась как минимум 0,1% ВВП, а бюджеты всех уровней недополучили налогов только по НДС и сборам на фонд оплаты труда почти на 25 млрд. рублей. Таким образом, экономические последствия теневого сегмента такси есть как прямые (недополучение налогов в бюджеты и социальные фонды), так и косвенные (неучтенные доходы в экономике).

Наибольшее количество легальных таксистов в Центральном федеральном округе (ЦФО). Из 466,7 тыс. разрешений на таксомоторную деятельность на ЦФО приходится 114 тыс., далее следуют Поволжье (78 тыс. разрешений) и Северо-Западный федеральный округ (54 тыс.). Меньше всего разрешений выдано в Северо-Кавказском федеральном округе — 14 тыс.

В Москве оперативность подачи автомобиля снизилась с десяти минут в 2015 году до четырех-пяти минут в конце 2017-го. При этом средняя стоимость 1 км поездки по городу в 2017 году увеличилась по сравнению с 2016 годом, но осталась ниже, чем в 2015 году (менее 40 руб.). Средний чек снижается несколько лет подряд за счет увеличения доли коротких поездок.

Количество аварий с участием такси увеличилось с 1166 в 2015 году до 1604 в 2017 году, указывают авторы исследования, но в относительном выражении (количество аварий к числу активных разрешений на таксомоторную деятельность) аварийность снизилась с 0,31 до 0,28%.

Увеличение рыночной доли агрегаторов, использующих безналичные системы расчета и ориентированных на работу с таксистами, имеющими специальные разрешения, способствует легализации рынка. Специальные тарифы агрегаторов

такси на поездки в аэропорты и на вокзалы и из них вместе с усилением контроля за деятельностью нелегальных такси в этих транспортных узлах приводят к снижению прибыльности нелегального извоза и переходу водителей в легальный сегмент.

По словам представителя участников и экспертов рынка, количество таксистов может быть существенно больше, чем говорится в исследовании. Из-за очень большой «текучки» кадров, многие таксисты работают на непостоянной основе и со свободным графиком, из-за чего сложно выяснить, сколько точно людей занято в индустрии такси. Кроме того, сейчас лицензии на данную деятельность выдаются на автомобиль, и на нем может ездить сразу несколько водителей. Дальнейшему развитию рынка могло бы способствовать включение профессии таксиста в список «самозанятых профессий» наравне с нянями или репетиторами, что позволит сотням тысяч людей легализоваться.

3.1. “Серый” сегмент рынка такси

Теневой сектор таксомоторных перевозок занимает пятую часть рынка такси. Годовая выручка таксистов, не имеющих соответствующего разрешения, оценивается в 90 млрд руб. Сейчас это в основном «мерцающие работники» – автомобилисты, для которых такси не основная работа. Поэтому их выручка на одну машину существенно ниже, чем у легальных таксистов, говорится в исследовании аналитического центра при правительстве.

Рынок легальных такси, составляет 575 млрд руб., что соответствует примерно 0,7% ВВП. Авторы исследования оценили число легально работающих такси в стране в 700 000, при том что выдано около 457 000 разрешений на такие услуги.

За 2010–2017 гг. число автомобилей в индустрии такси выросло более чем на 30%, а сам рынок – на 130%, говорится в отчете аналитиков. Среди основных причин роста рынка – увеличение количества такси, емкости рынка и среднего чека, а также «повышение производительности труда в сфере такси из-за появления агрегаторов».

«Яндекс.Такси» оценивает рынок пассажирских перевозок такси только в 200 млрд руб. Проблема теневого рынка такси актуальнее для регионов, чем для Москвы.

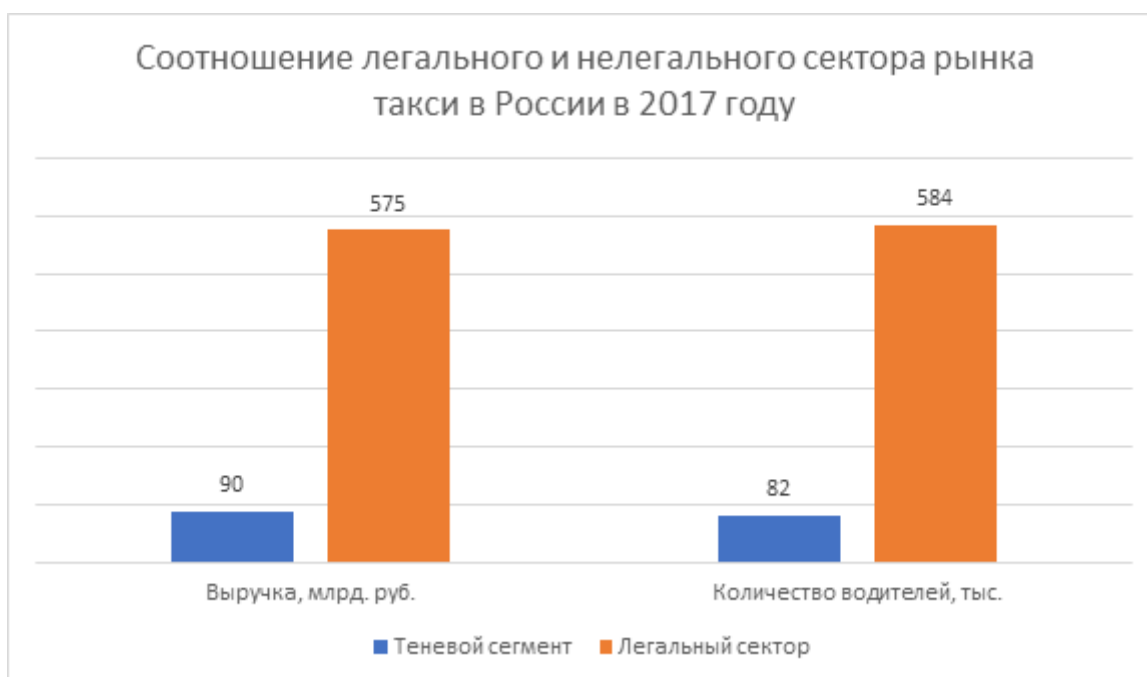
Последние пять лет сокращается число нелегальных перевозок и это связано с качественным изменением услуг такси. Благодаря появлению агрегаторов, легальное такси стало гораздо удобнее и превзошло нелегальный извоз по скорости подачи, цене, качеству сервиса и так далее. Так, время ожидания сократилось с 20-30 минут до 5-10 минут. Уменьшился и средний чек: в марте 2016 г., по данным «Яндекс.Такси», в Москве средняя длительность поездки – 26 минут, а стоимость – 533 руб. В ноябре 2013 г. она составляла 560 руб. При этом, это стало выгодным и для водителей, и для операторов таксомоторных парков – агрегаторы за счет сокращения затрат на колл-центры и диспетчеров значительно снизили себестоимость поездок.

В 2015 г. схожий эффект на себестоимость от появления агрегаторов на рынке такси отмечала Федерация автовладельцев России. Организация в письме генпрокурору России Юрию Чайке заявляла, что компании – агрегаторы такси воздействуют «на управленческие процессы» при установке таксопарками тарифов, что «имеет все признаки состава преступления по ст. 204 УК РФ (коммерческий подкуп)». Это приводит, говорилось в письме, «к монополизации тарифообразования на рынках таксомоторных услуг в субъектах Российской Федерации» компаниями Uber, GetTaxi (сейчас работает под брендом Gett) и «Яндекс.Такси».

По расчетам Сергея Азатяна, управляющего директора Inventure Partners (фонд инвестировал в Gett), через пару лет доля нелегальных перевозок составит менее 10% – в первую очередь за счет агрегаторов. Но для этого перевозчикам должно стать выгодно легализоваться, отмечает представитель «Такси Максим». Сейчас, по его словам, штрафы для легальных таксистов в 10 раз больше, чем для нелегальных, а налоговая система, страхование автомобилей такси несовершенны. «Государство несколько лет не может написать для рынка такси правильный закон», – сетует он.

В конце 2015 г. депутаты начали готовить поправки ко второму чтению законопроекта о регулировании таксомоторной деятельности, внесенного единороссами Евгением Москвичевым и Вячеславом Лысаковым еще в 2014 г. Проект предполагает резкое увеличение штрафов для такси без лицензии. Поправки ко второму чтению запретят сервисам такси работать с неофициальными таксистами. Но региональным властям запретят вводить единый цвет такси и квоты на количество перевозчиков. По словам Лысакова, закон планируется принять в апреле-мае.

3.1. Емкость рынка такси



Емкость рынка такси в России стремительно увеличивается, и в первую очередь – за счет снижения средней стоимости поездки. По мнению экспертов рынка, стоимость поездок по Москве сократилась с 2015 года примерно на 25%, а в целом по России – в пределах 20%. Так, если в 2011-2012 году поездка до аэропорта у «частников» обошлась бы в 2000 рублей, то сейчас через «Яндекс.Такси» или любой другой популярный агрегатор можно проехать в пределах 1100 руб. В среднем же стоимость 1 км. пути снизилась с примерно 50-55 руб. до 38 руб. по Москве и порядка 20-25 руб. в регионах. Произошло это благодаря резкому росту количества поездок – примерно на 35%, что позволило водителям зарабатывать на количестве, пожертвовав при этом доходность каждой поездки. Поэтому поездку на таком транспорте могут себе позволить уже очень многие россияне – более 40%, тогда как раньше таких было не более 20% от населения.

Посчитать это легко. Так, например, в Москве средний чек поездки на такси сократился с 500-550 руб. до 300-330 руб. Среднедневной заработок даже у пенсионера – порядка 500 руб. Таким образом, в случае необходимости даже люди пенсионного возраста могут себе позволить воспользоваться таким видом перевозки. Более того, появление всевозможных агрегаторов увеличило также и потребительскую аудиторию – если раньше это были почти везде частные клиенты, которым нужно было доехать из точки А в точку Б, то теперь появились, например, различные сервисы доставки товаров, интернет-магазины и даже службы корпоративных перевозок (корреспонденции, различных посылок и т.д.).

4. Социальные последствия “серого” рынка

4.1. Безопасность поездок

Исследование Digital Vision показало, что наиболее часто ДТП с участием такси случаются с водителями-нелегалами, автомобили которых не имеют соответствующих лицензий. Связано это с тем, что таких водителей никто не контролирует и не регулирует.



По результатам исследования Digital Vision были выявлены следующие результаты аварийности такси. Из выборки свыше 2000 ДТП, виновниками которых были машины-такси, львиная доля всех аварий прилась на водителей нелегалов – порядка 60%, и еще 13% пришлось на водителей с аннулированными лицензиями. Лишь 27% аварий совершают таксисты, имеющие лицензии. При этом, из лицензированных такси на водителей, которые работают с помощью агрегаторов приходится лишь 12% - это связано с тем, что такие водители, чаще всего, никуда не спешат в поездках, так как недостатка в заказах у них нет. Таким образом, даже беглый мониторинг ситуации показывает, что нелегальные таксисты гораздо чаще попадают в ДТП и потому более опасны для пассажиров и в целом для дорожного движения.

При этом, они менее выгодны для экономики и бюджетов всех уровней, поскольку как правило не платят налоги. Так, учитывая, что общий объем нелегального рынка такси по оценкам профильных ведомств составляет около 90 млрд. рублей (по итогам 2017 года), то при сопоставимых размерах экономики получается, что порядка 0,1% ВВП остается неучтенным в официальной статистике, а бюджеты всех уровней недополучают почти 25 млрд. рублей налоговых поступлений от налога на прибыль, НДФЛ и прочих налогов. Кроме того, сами водители тоже в итоге терпят значительные потери, т.к. по ним не выплачиваются взносы в страховые и пенсионные фонды, от чего в дальнейшем их пенсия будет на порядок ниже, чем

если бы по ним выплачивались все налоги и взносы. Нелегальный статус не позволяет также оформить какой-либо кредит или взять в ипотеку жилье, оформить больничный или уйти в оплачиваемый отпуск, так как доход таких водителей не подтвержденный.

Таким образом, ни с точки зрения безопасности, ни с точки зрения экономической составляющей, ни с точки зрения социальной сферы, нелегальное такси не является выгодным. Сектор рынка планомерно сокращается темпами по 10-15% в год начиная примерно в 2011 года (когда в России появились первые агрегаторы – Uber и Яндекс.Такси).

4.2. Анализ аварийности такси. Региональный разрез

По итогам проведенного Digital Vision анализа выборки свыше 2 тыс. ДТП по вине водителей такси за первое полугодие 2018 года, выявились следующие результаты.

Лидерами по правонарушениям водителей такси являются:

1. Приморский край
2. Челябинская область
3. Саратовская область
4. Ростовская область
5. Амурская область
6. Курская область
7. Новосибирская область
8. Алтайский край
9. Омская область
10. Ставропольский край

Всего было проанализировано 83 региона (без Чукотского автономного округа и Ненецкого автономного округа).

Виды ДТП, в которых виновниками оказались таксисты:

- столкновение с другим автомобилем,
- столкновение с общественным транспортом,
- наезд на препятствие,
- наезд на пешехода/велосипедиста/мотоциклиста,
- опрокидывание.

Перечень выявленных правонарушений, связанных с таксистами:

- отсутствие лицензии,
- вождение в алкогольном состоянии,
- создание аварийной ситуации,
- вождение без прав,
- незаконное повышение цен,
- работа без мед. осведетельствования,

- отсутствие детского кресла,
- мошенничество.

Проведенные проверки таксистов на дорогах показывают высокий процент нелегальных такси. Так, например, по данным Министерства дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края, количество нелегальных извозчиков на территории края – более 4000 человек, из-за чего данный регион входит в ТОП-10 наиболее проблемных с точки зрения аварийности такси, в результате чего страдает и общественная безопасность.

Таблица: регионы аутсайдеры по безопасности услуг такси.

	<i>Регион</i>	<i>Рейтинг безопасности такси в баллах*</i>
1	Приморский край	4,51
2	Челябинская область	4,51
3	Костромская область	4,87
4	Саратовская область	4,87
5	Ростовская область	5,60
6	Амурская область	6,34
7	Курская область	6,34
8	Новосибирская область	6,34
9	Омская область	6,70
10	Ставропольский край	6,70

*чем меньше баллов, тем хуже рейтинг, шкала – от 1,0 до 10,0. За основу были взяты показатели количества аварий по вине водителей такси, количество таксистов и общее количество населения в регионе.

Зато, лучшие результаты, согласно результатам исследования, показали регионы, в которых доля нелегалов на рынке такси незначительная. Так, в Орловской области крайне низкая аварийность такси, а доля этого региона в общем количестве аварий с участием такси – всего 0,4%; в Тамбовской области и вовсе не было за прошлый месяц ни одного ДТП, в котором виновником был бы таксист. Именно в этих регионах доля водителей без лицензии значительно ниже, чем в среднем по стране.

Таблица: регионы лидеры по безопасности услуг такси.

	<i>Регион</i>	<i>Рейтинг безопасности такси в баллах*</i>
1	Москва	9,93
2	Санкт-Петербург	9,89
3	Севастополь	9,10
4	Рязанская область	9,08
5	Республика Калмыкия	9,00
6	Орловская область	8,85
7	Мурманская область	8,83
8	Калужская область	8,78
9	Ивановская область	8,76
10	Вологодская область	8,74

Таким образом, лицензирование такси определенно увеличивает безопасность дорожного движения.

4.3. Дисклеймер

Аналитическая компания-визионер Digital Vision публикует настоящий отчет исключительно в информационных целях. Отчет не предназначен для каких-либо юридических действий или инвестиционных целей. Представленные в отчете материалы собраны из авторитетных источников.

Использование материалов отчета, включая тексты и иллюстрации, разрешается при условии упоминания источника материала, как "Аналитическая компания-визионер Digital Vision".

4.4. Авторская группа

Аналитическая компания-визионер Digital Vision (digitalvision.ru)

При поддержке широкого круга отраслевых профессионалов и экспертов.

Digital Vision формирует видение будущего в развитии рынков:

- Определяет социально-экономические изменения,
- Детерминирует перспективы влияния digital-технологий в отраслях,
- Выявляет новые направления развития ниш.