



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ

# **Блок 1. ОЦЕНКА ЭФФЕКТОВ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ НА РЫНКЕ ТАКСИ (г. Москва)**



## Подход к оценке эффектов от внедрения ЦП на рынке такси

- ✓ Модель оценки эффектов от внедрения ЦП такси для **потребителя**
- ✓ Модель оценки эффектов от внедрения ЦП такси для **водителя**
- ✓ Модель оценки эффектов от внедрения ЦП такси для **таксопарка**
- ✓ Модель оценки эффектов от внедрения ЦП такси для **агрегатора (оператора ЦП такси)**

- 1 Данные других исследований
- 2 Интернет опрос потребителей услуг такси в городе Москве (выборка – 1571 респондент)
- 3 Глубинные интервью и анкетирование представителей таксопарков (3 таксопарка)
- 4 Интернет опрос водителей такси (выборка – 101 респондент)



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ

# ОЦЕНКА ЭФФЕКТОВ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ЦП ТАКСИ ДЛЯ ПОТРЕБИТЕЛЯ

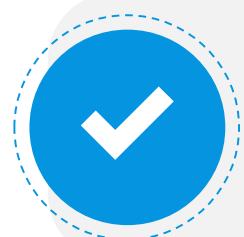


# Методика оценки эффектов от внедрения ЦП такси для потребителя



## ИЗДЕРЖКИ ПОТРЕБИТЕЛЯ НА 1 ПОЕЗДКУ НА ТАКСИ

- ✓ *Издержки потребителя на 1 поездку на легальном такси до ЦП = средний чек + издержки выявления альтернатив + издержки на вызов такси + издержки ожидания такси*
- ✓ *Издержки потребителя на 1 поездку на нелегальном такси до ЦП = средний чек + издержки выявления альтернатив + издержки на вызов такси*
- ✓ *Издержки потребителя на 1 поездку на такси в условиях ЦП = средний чек + издержки на вызов такси + издержки ожидания такси*

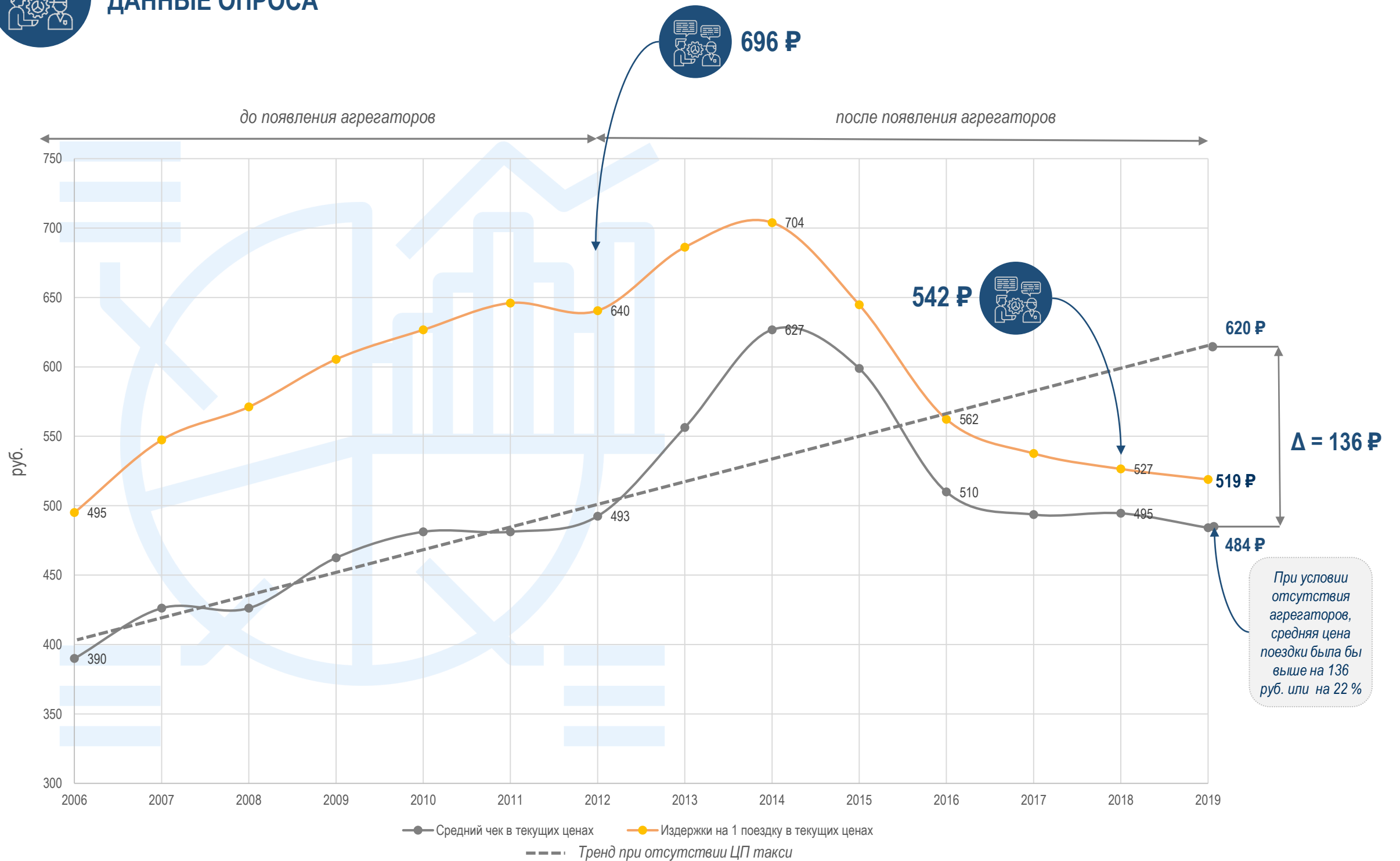


## ОБЪЕМ РЫНКА ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК (РАСЧЕТ ПО ПОТРЕБИТЕЛЮ)

- ✓ *Объем рынка такси = средний чек \* количество поездок*



## ДАННЫЕ ОПРОСА



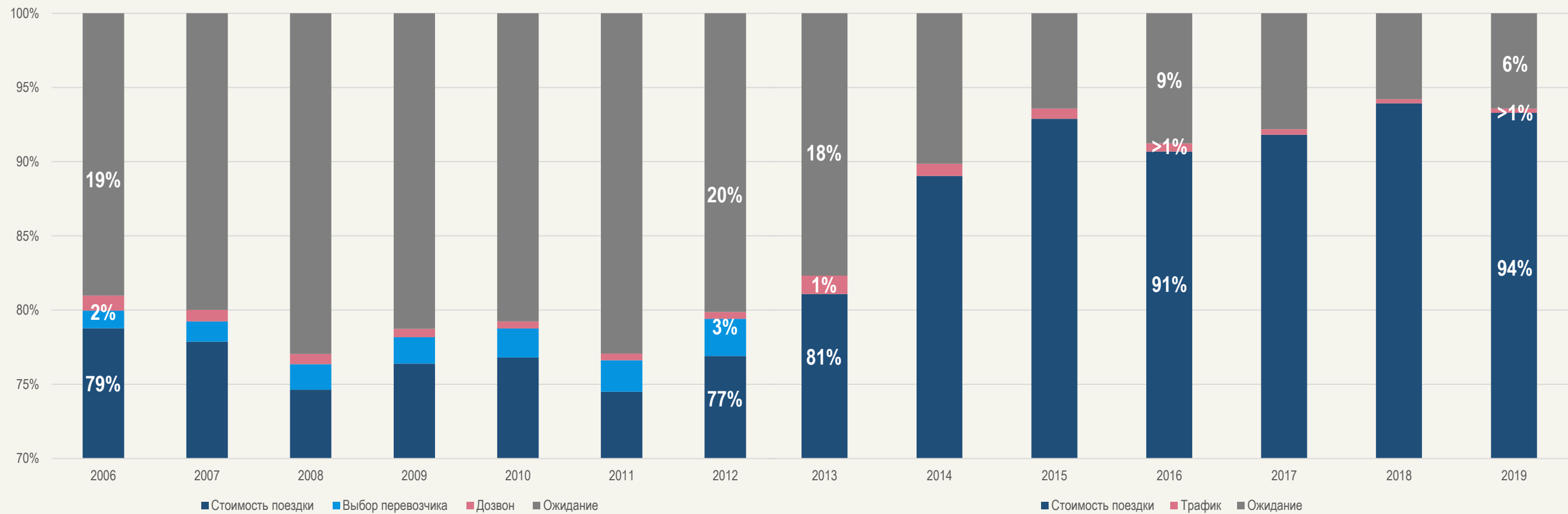
# Структура издержек на 1 поездку



В 2019 году непосредственно стоимость поездки составила 94% от общих издержек на 1 поездку (79% в 2006 году)

*до появления агрегаторов*

*после появления агрегаторов*

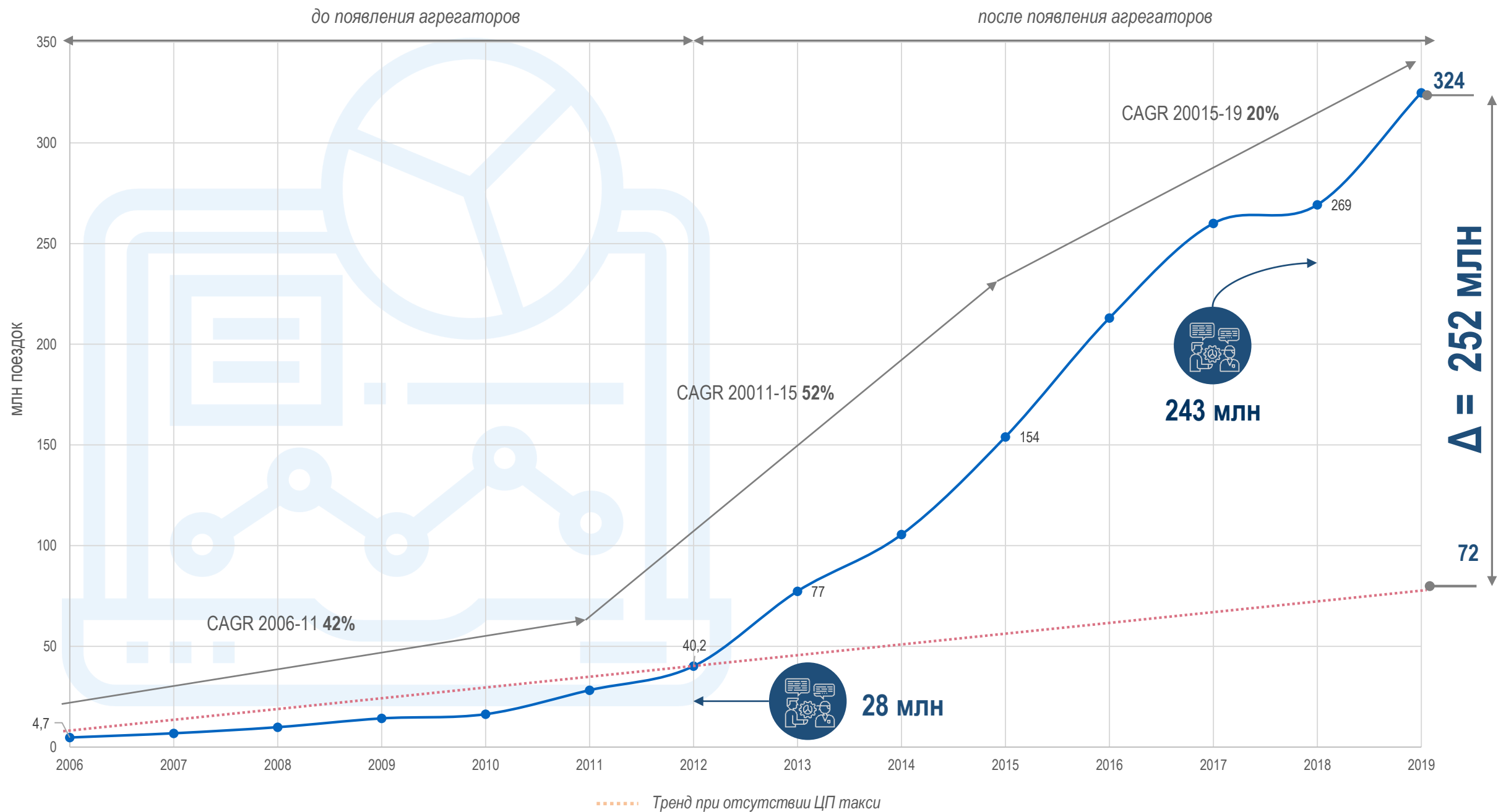




# Количество поездок – количество перевезенных пассажиров



## ДАННЫЕ ОПРОСА

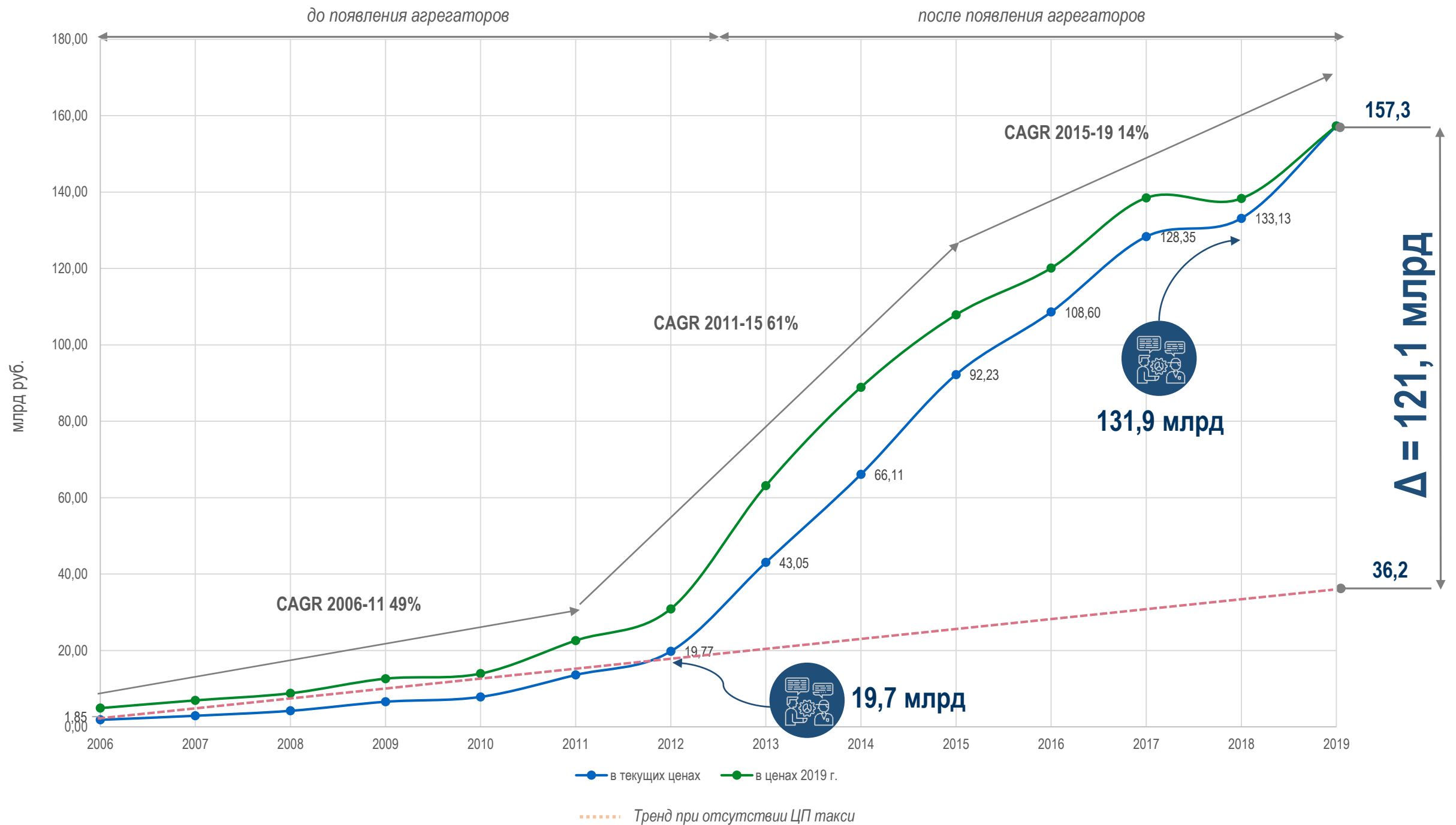




# Объем рынка таксомоторных перевозок (млрд руб.)



## ДАННЫЕ ОПРОСА





НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ

# ОЦЕНКА ЭФФЕКТОВ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ЦП ТАКСИ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ

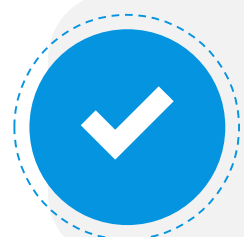


# Методика оценки эффектов от внедрения ЦП такси для водителя



## СРЕДНИЙ ДОХОД ВОДИТЕЛЯ В ДЕНЬ

- ✓ **Средний доход водителя в день (арендная схема) =**  
средняя выручка водителя в день –  
средневзвешенная стоимость аренды автомобиля в день –  
комиссия таксопарка –  
средневзвешенная комиссия агрегатора –  
расходы на бензин
- ✓ **Средний доход водителя в день (схема 50 / 50) =**  
средняя выручка водителя в день / 2 – расходы на бензин в день

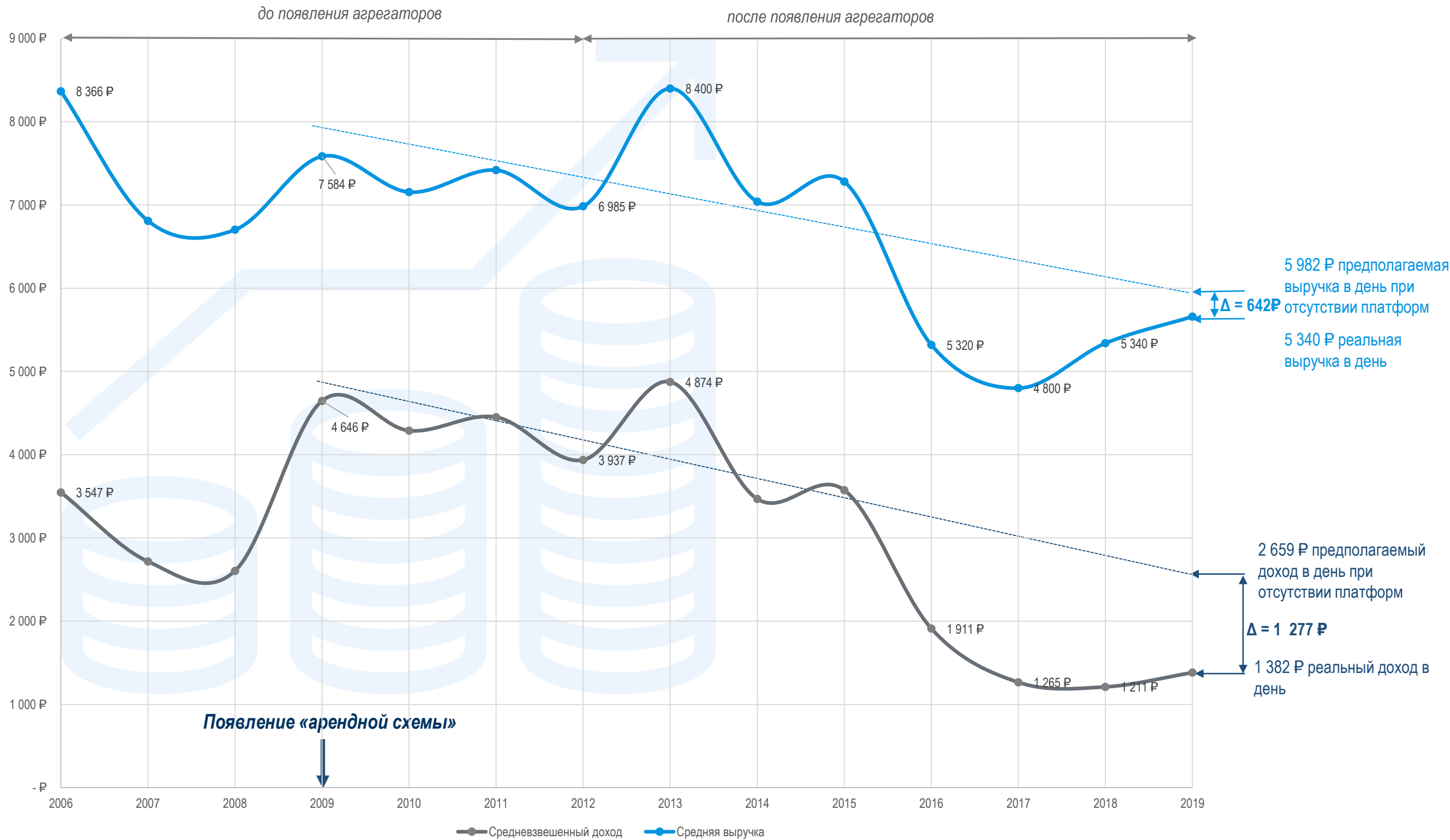


## ОБЪЕМ РЫНКА ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК (РАСЧЕТ ПО ВОДИТЕЛЮ)

- ✓ **Объем рынка такси до ЦП =** средняя выручка водителя в день \*  
общее количество водителей в городе Москве \* количество рабочих дней в году



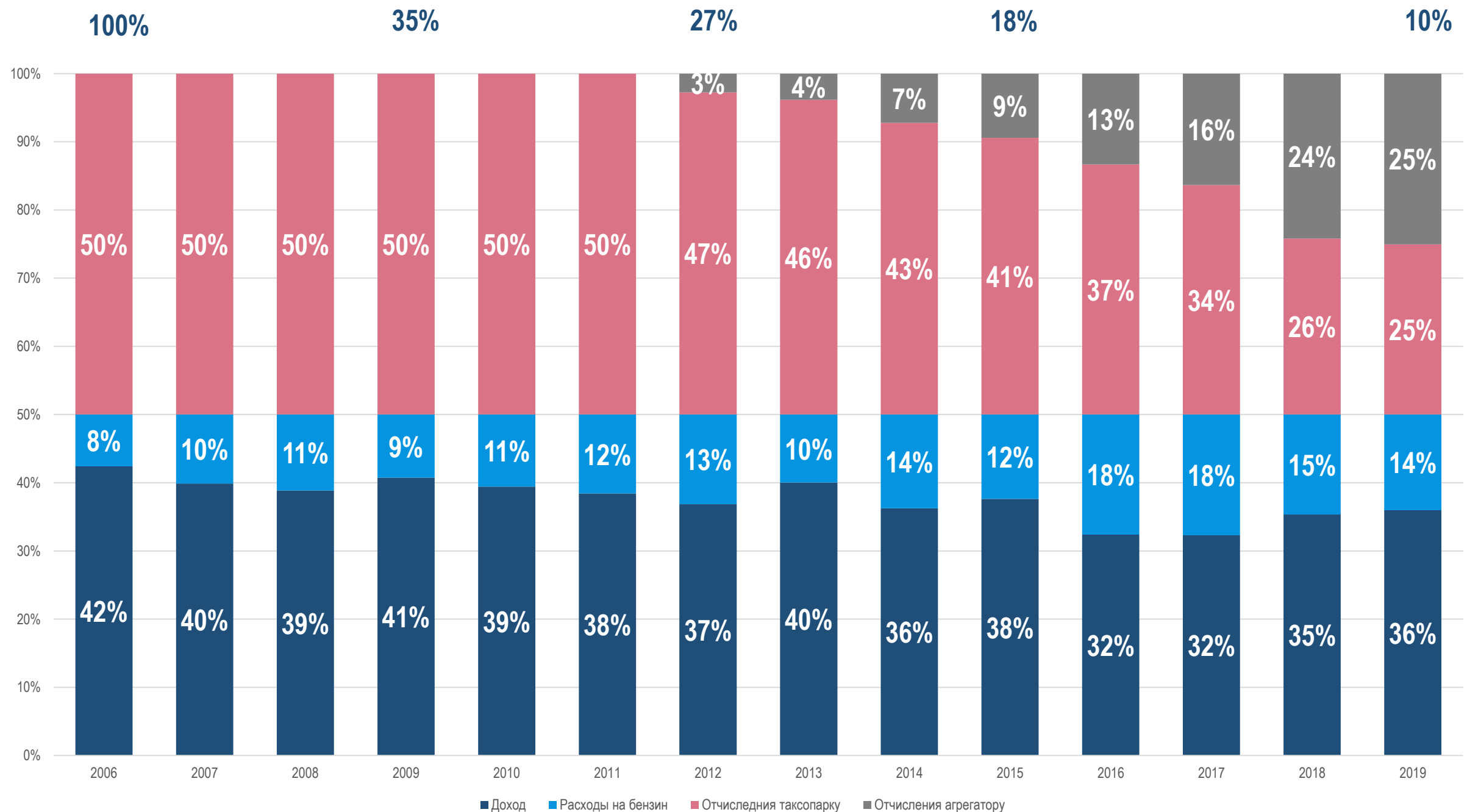
# Средний доход и выручка водителя такси в день в текущих ценах (руб.)





# Структура выручки (доход и расходы водителя такси) при схеме 50/50

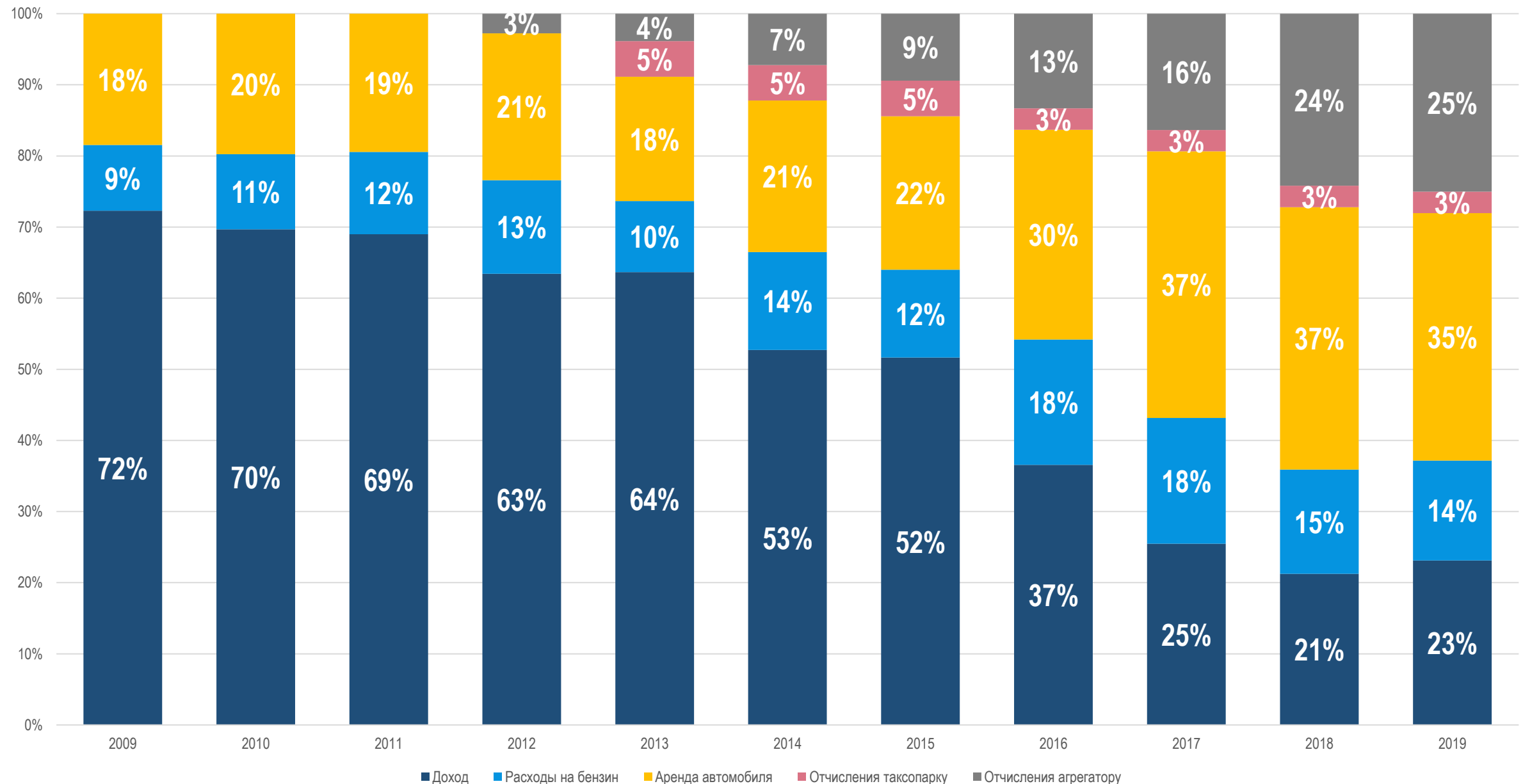
## ДОЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ РАБОТАЮЩИХ ПО СХЕМЕ 50/50



# Структура выручки (доход и расходы водителя такси) при арендной схеме



За 10 лет доля дохода водителя сократилась с 72 до 23% в структуре выручки, при этом расходы на комиссии и аренду автомобиля выросли в 3,5 раза (с 18 % до 63%)





НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ

# ОЦЕНКА ЭФФЕКТОВ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ЦП ТАКСИ ДЛЯ ТАКСОПАРКА

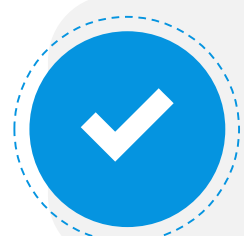


# Методика оценки эффектов от внедрения ЦП такси для таксопарка



## ВЫРУЧКА ТАКСОПАРКА ОТ 1 ВОДИТЕЛЯ

- ✓ **Выручка таксопарка от 1 водителя (арендная схема)** = средневзвешенная стоимость аренды автомобиля в день + комиссия автопарка
- ✓ **Выручка таксопарка от 1 водителя (схема 50 / 50)** =  
(средняя выручка 1 водителя в день \* доля таксопарка) –  
(средняя выручка 1 водителя в день \* средневзвешенная комиссия агрегатора)



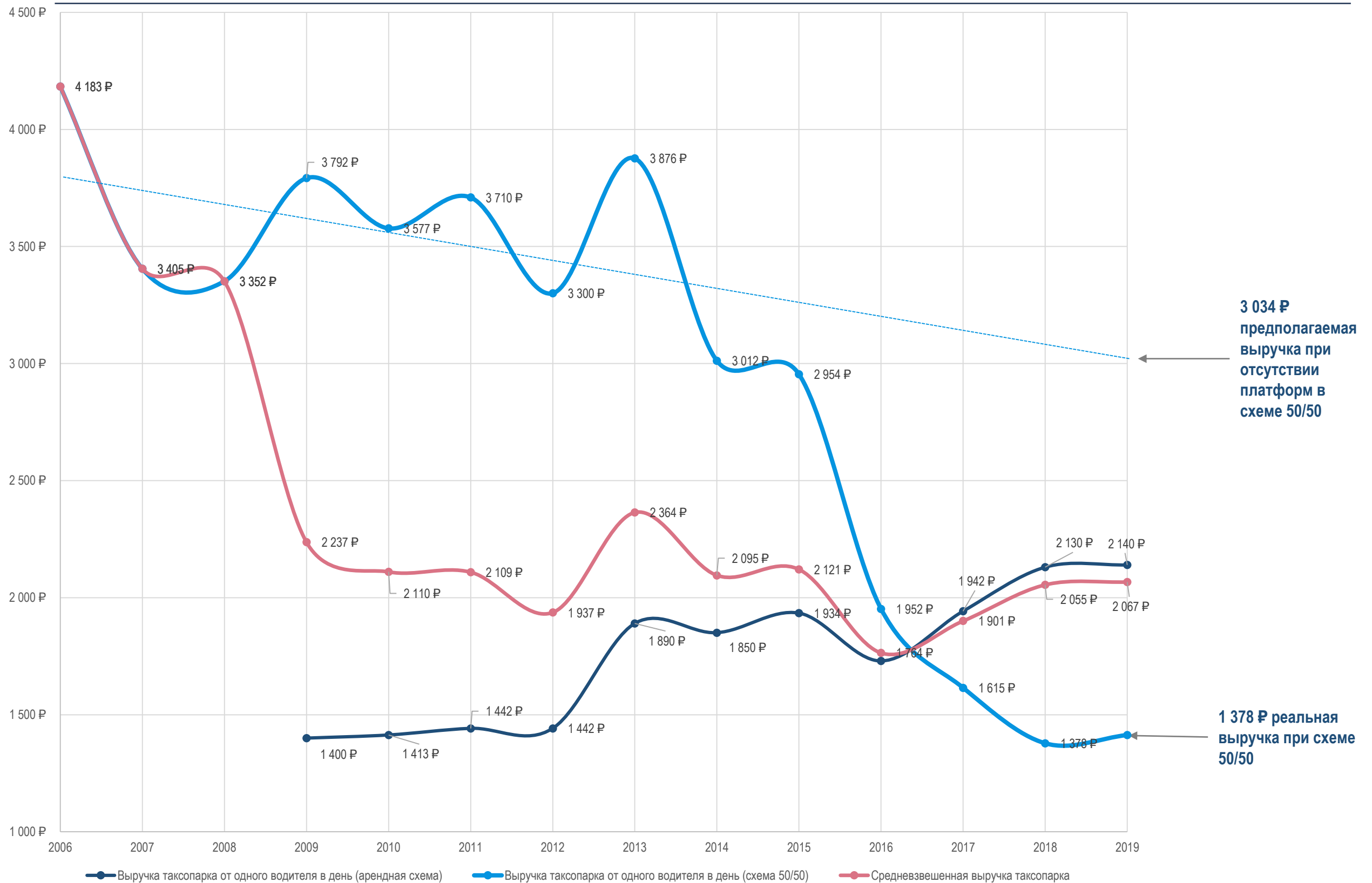
## ОБЩАЯ ВЫРУЧКА ТАКСОПАРКОВ

- ✓ **Общая выручка таксопарков** = (выручка таксопарка от 1 водителя (арендная схема) \* общее количество водителей легального такси в городе Москве \* доля водителей, использующих арендную схему) + (выручка таксопарка от 1 водителя (схема 50 / 50) \* общее количество водителей легального такси в городе Москве \* доля водителей, использующих схему 50 / 50)



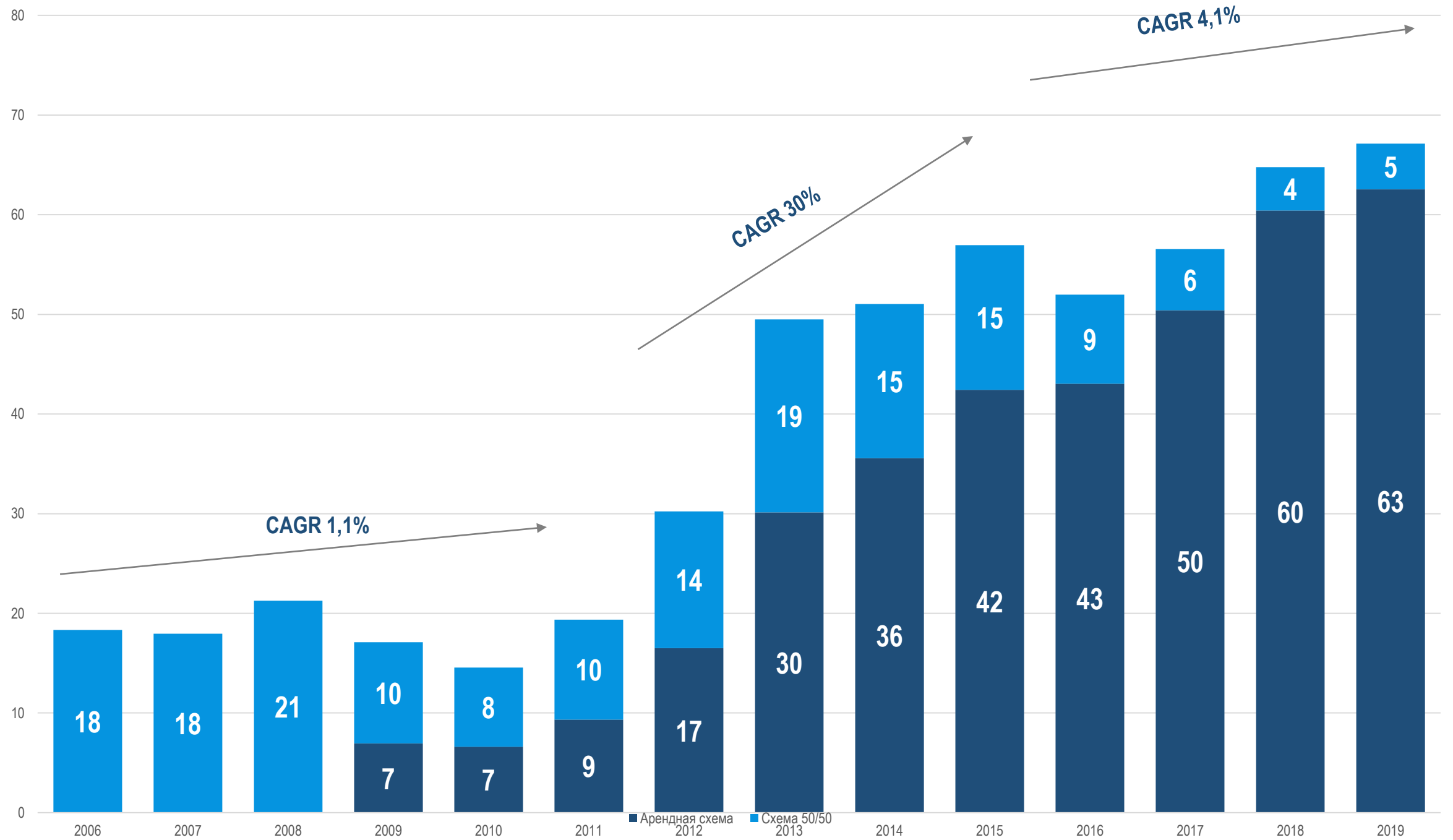


# Выручка таксопарка от одного водителя в день (руб.)



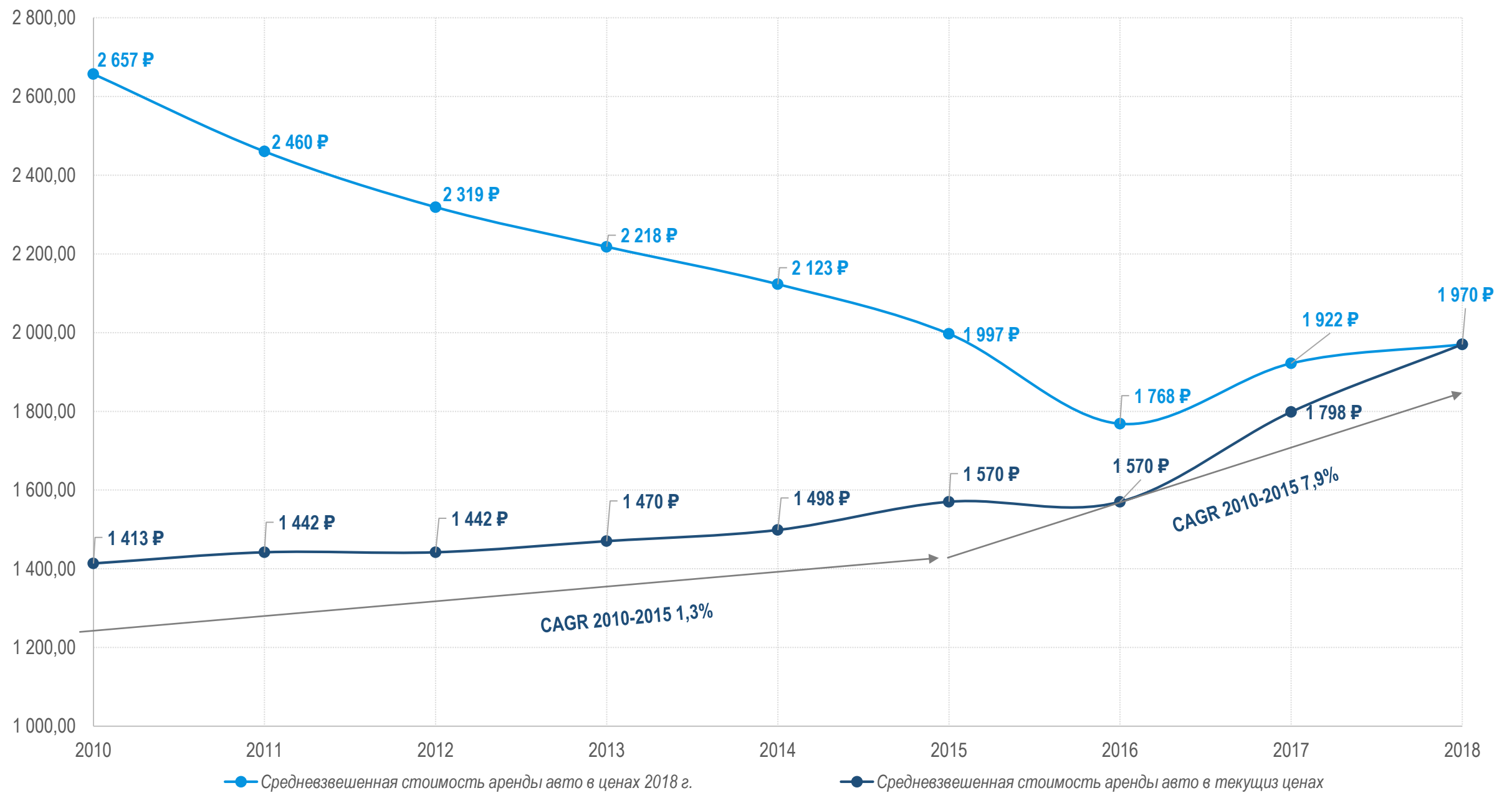


# Выручка таксопарка (млрд руб.)





# Средневзвешенная стоимость аренды автомобиля (руб.)





НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ

# ОЦЕНКА ЭФФЕКТОВ ОТ ВНЕДРЕНИЯ ЦП ТАКСИ ДЛЯ АГРЕГАТОРА (ОПЕРАТОРА ЦП)

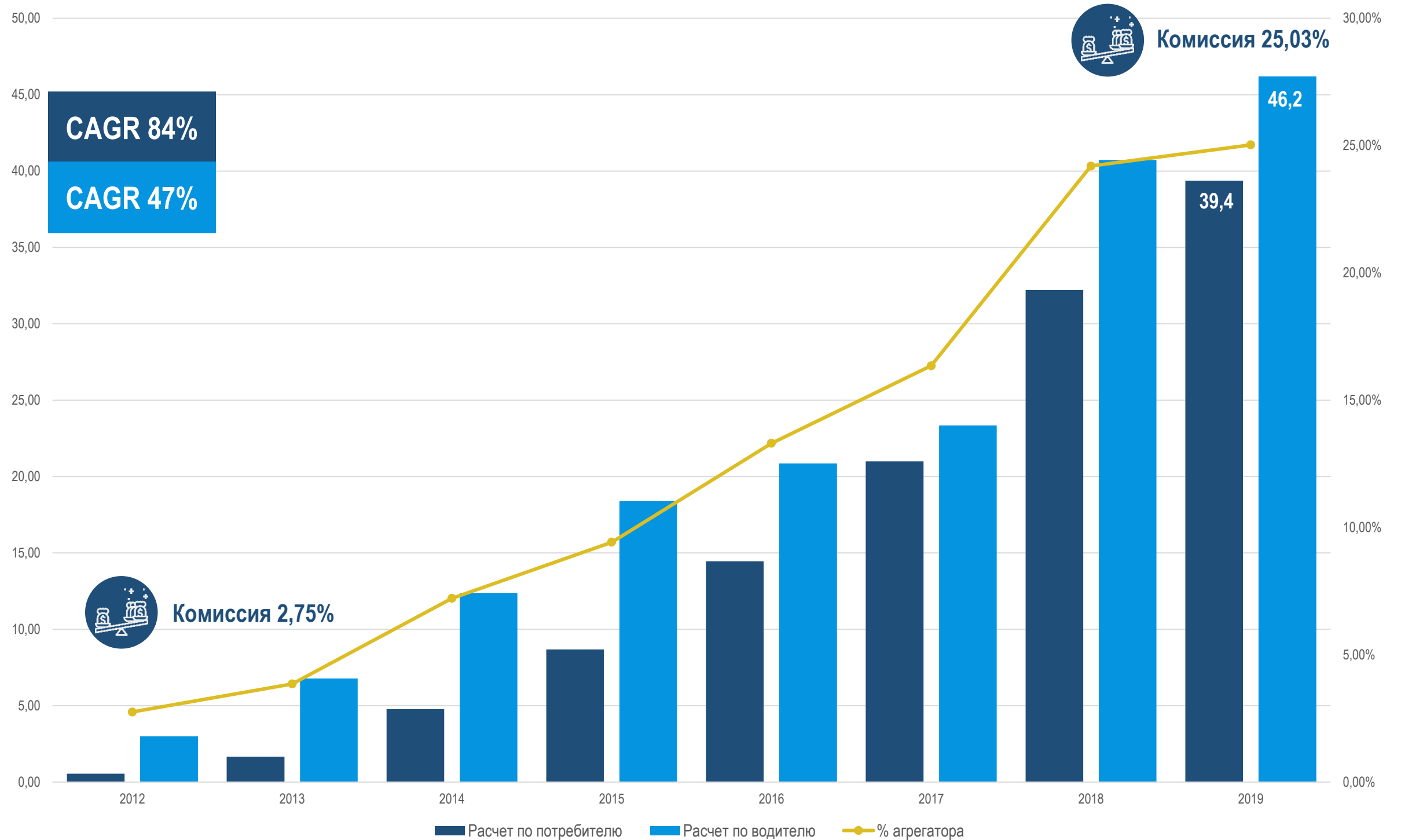


## Методика оценки эффектов от внедрения ЦП такси для таксопарка

- ✓ **ОБЩАЯ ВЫРУЧКА АГРЕГАТОРОВ (РАСЧЕТ ПО ПОТРЕБИТЕЛЮ) =**  
средний чек \* средневзвешенная комиссия агрегаторов \*  
общее количество поездок на такси в городе Москве
- ✓ **ОБЩАЯ ВЫРУЧКА АГРЕГАТОРОВ (РАСЧЕТ ПО ВОДИТЕЛЮ) =**  
средняя выручка водителя в день \*  
средневзвешенная комиссия агрегаторов \*  
общее количество водителей легального такси в городе Москве \*  
количество рабочих дней за год



# Выручка агрегаторов (млрд руб.)





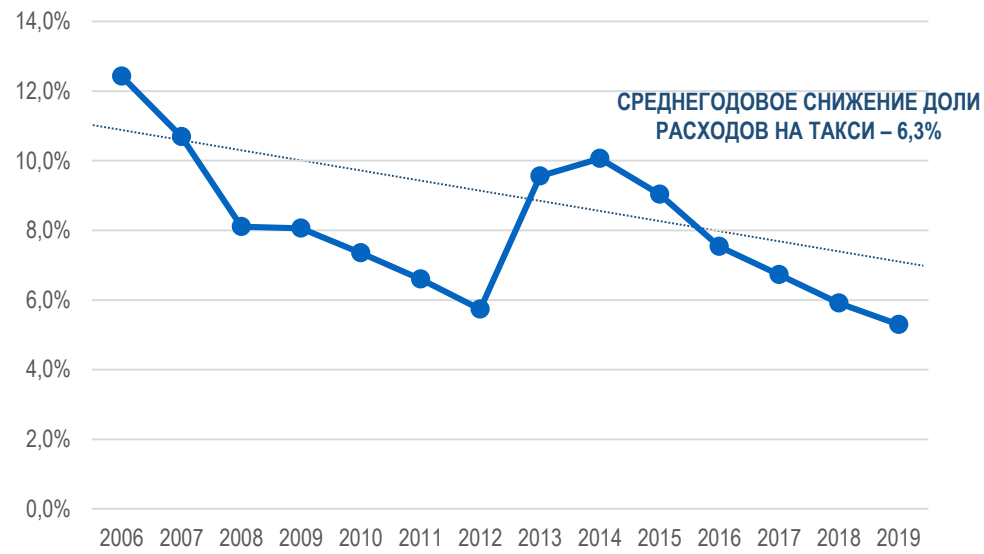
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ

# ЭФФЕКТЫ ДЛЯ РЫНКА В ЦЕЛОМ

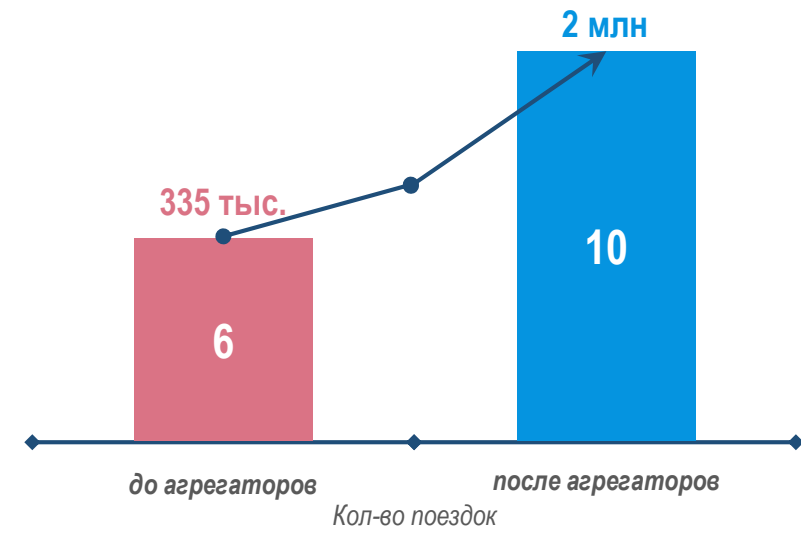


**ПОТРЕБИТЕЛИ**

**Доля расходов на такси в месяц от средней зарплаты**

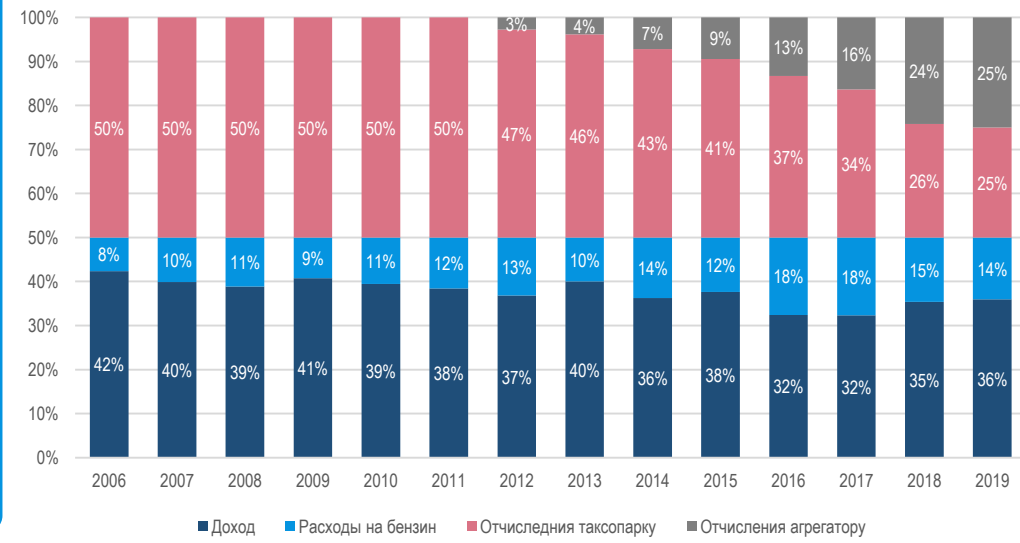


**Среднее кол-во поездок 1 пользователя и кол-во активных пользователей в месяц**

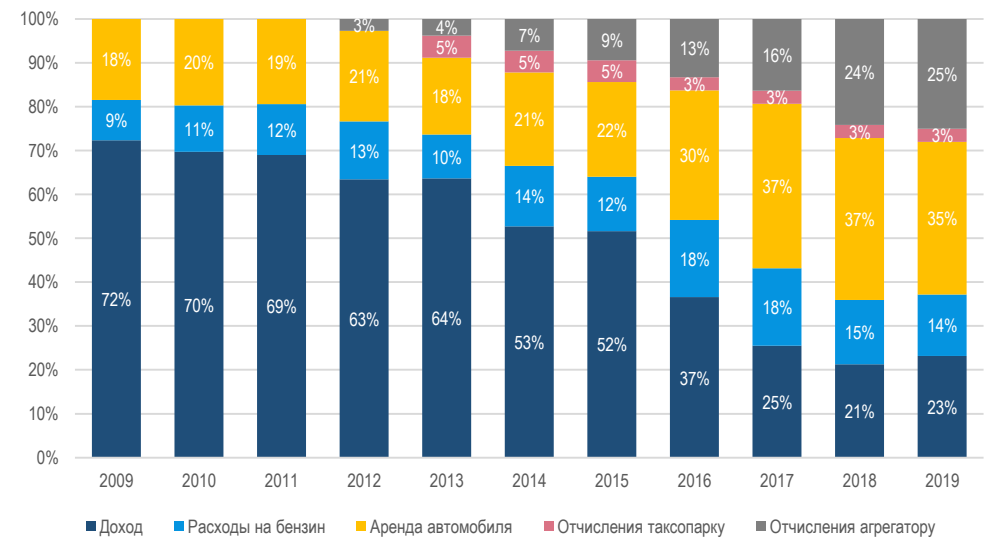


**ВОДИТЕЛИ ТАКСИ**

**Структура доходов и расходов таксиста**  
**Схема 50/50**

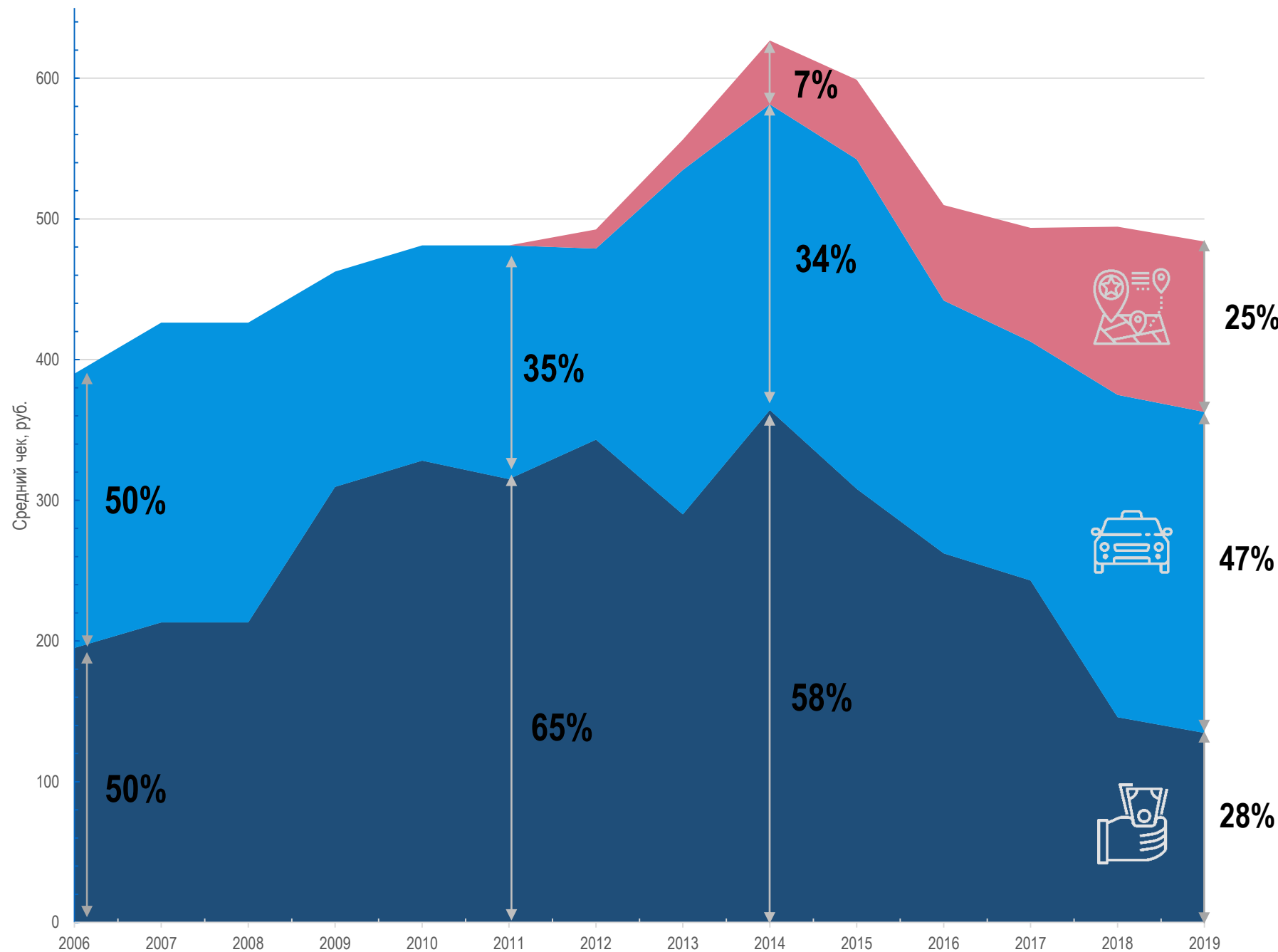


**Арендная схема**





## Вклад эффектов в среднем чеке



- ✓ 25% стоимости поездки уходит агрегатору, 47% - таксопарку
- ✓ Водитель такси стал получать «чистыми на руки» в 2,5 раза меньше по сравнению с 2012 годом
- ✓ Из 484 руб. среднего чека водителю достается только 135 руб.
- ✓ Агрегатор определяет цену поездки и комиссию
- ✓ Комиссия растет, цена снижается



## Общие эффекты от внедрения цифровых платформ на рынке такси

---

- + рост рынка (в количественном и стоимостном выражении)
- + сокращение стоимости поездки

---

- ? легализация рынка, сокращение доли нелегальных такси
- ? рост безопасности пассажира такси
- ? рост удовлетворенности пассажира такси (уровень цен, фиксированная цена, форма заказа такси, скорость подачи такси, уровень комфорта и др.)

---

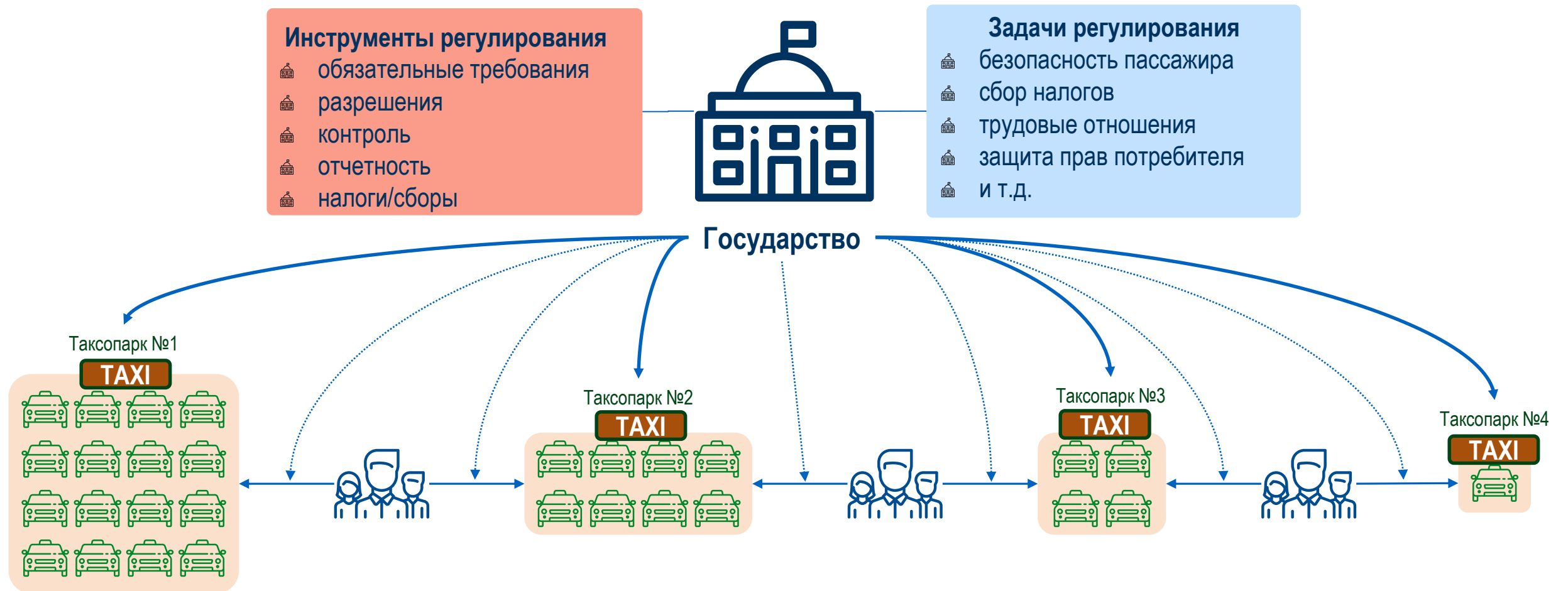
- понижение уровня квалификации и качества водителей такси (53% респондентов отметили, что после появления агрегаторов с ними случались происшествия в поездках на такси (аварии, конфликты, обман и др.)
- существенное увеличение рабочей смены водителя



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ

## **Блок 2. ПОДХОДЫ К ТРАНСФОРМАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РЫНКА УСЛУГ ТАКСИ ЗА СЧЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ**

# Как видит рынок услуг такси государство

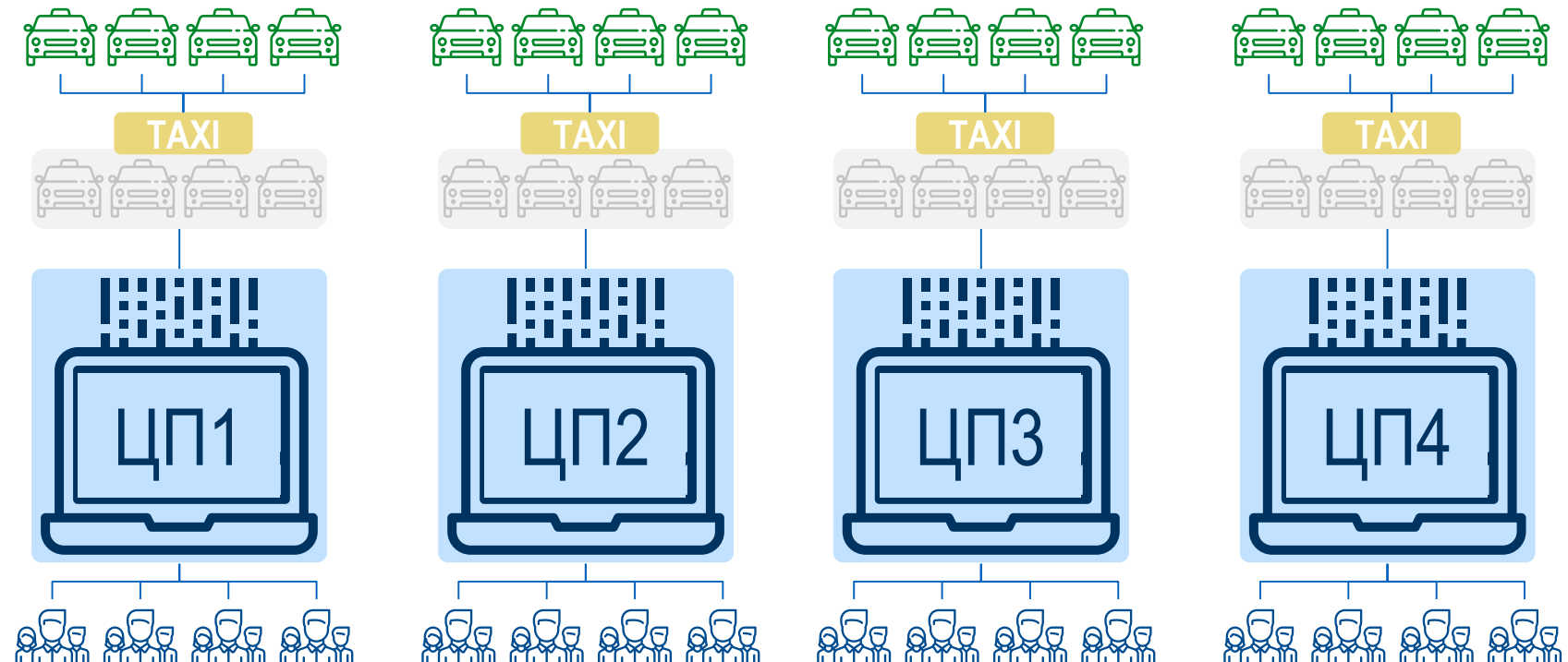


# Как на самом деле устроен рынок услуг такси

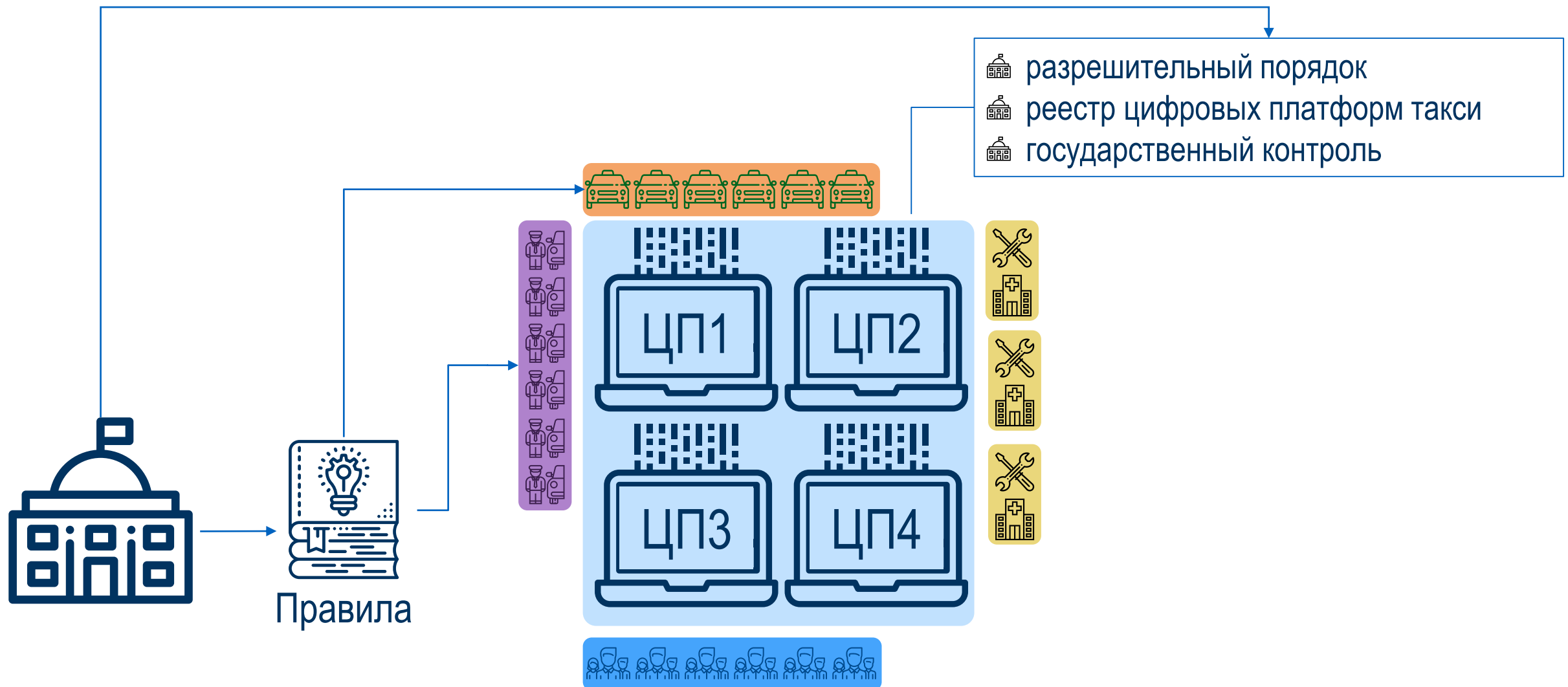
- «разрешение на такси»
- «техническое состояние автомобиля»
- «мед. осмотр водителей»
- «страхование»
- и т.д.

Посредник 1 - таксопарки

Посредник 2 – цифровые платформы



# Как адекватно сегодняшним реалиям регулировать рынок услуг такси





## Ключевые элементы целевого государственного регулирования рынка такси

---

1

Признать цифровые платформы значимым актором рынка такси и законодательно закрепить их статус как инструмента «цифрового саморегулирования».

---

2

Установить адекватные сегодняшним реалиям требования к перевозкам пассажиров легковым такси, в том числе функционалу цифровых платформ по регулированию участников рынка услуг такси – Правила перевозок пассажиров легковым такси.

---

3

Ввести государственное регулирование цифровых платформ услуг такси.

---

4

Отказаться от прямого государственного регулирования деятельности таксопарков и водителей такси.



## Базовые характеристики государственного регулирования ЦП такси

1

Цифровые платформы такси как новый инструмент «цифрового саморегулирования». Обязательное саморегулирование, то есть обязательное использование авторизованных государством цифровых платформ такси взамен существующего разрешительного режима.

2

Обязательные требования к оператору ЦП, в том числе

- ✓ обязательные требования собственно к оператору ЦП;
- ✓ обязанности оператора ЦП.

3

Обязательные требований к программному обеспечению ЦП, в том числе

- ✓ обязательные требования к технической основе ПО ЦП;
- ✓ функциональные требования к ПО ЦП.

4

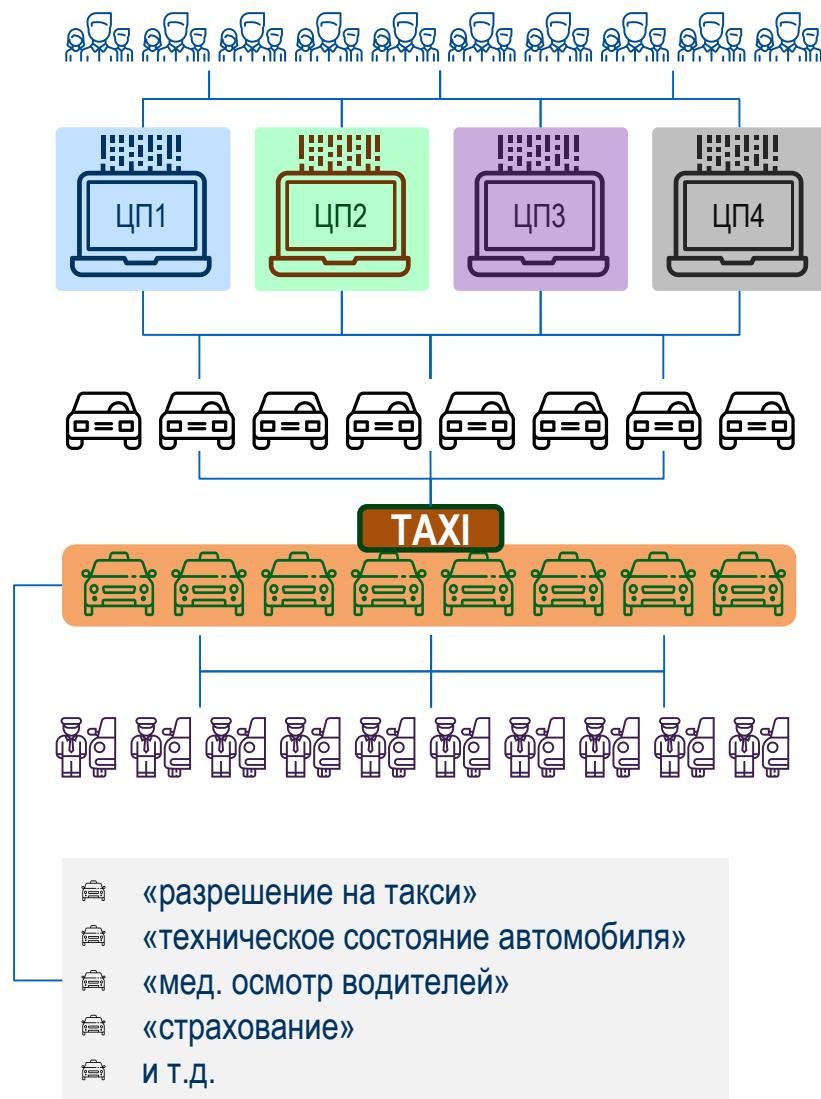
Разрешительный режим деятельности ЦП и формирование соответствующего реестра ЦП такси.

5

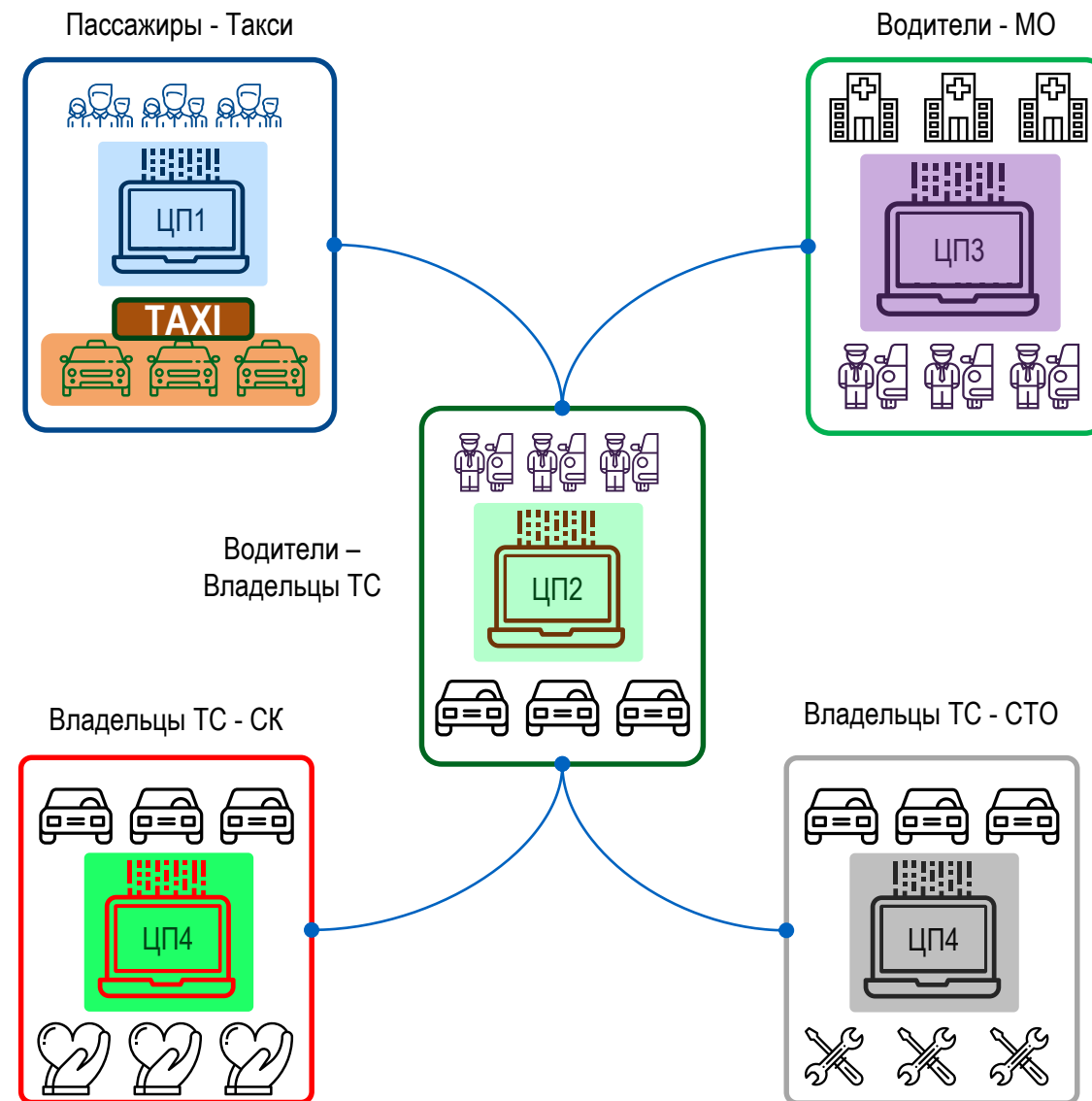
Федеральный государственный надзор в сфере ЦП такси (плановые проверки, внеплановые проверки и онлайн-мониторинг).



## Текущее состояние



## Целевая модель



# Условия трансформации государственного регулирования отраслевых рынков с использованием РЦП



Зрелая стадия  
жизненного цикла  
цифровых платформ



Наличие конкуренции  
цифровых платформ



## Преимущества трансформации государственного регулирования отраслевых рынков за счет использования РЦП

---



легализация участников рынка (например, ликвидация незаконных посредников в форме таксопарков «подключашек» и «вывод из тени» нелегальных водителей такси)

---



сокращение издержек государства на регулирование отраслевых рынков

---



рост собираемости налоговых, страховых и иных обязательных платежей

## Риски трансформации государственного регулирования рынка услуг такси за счет использования ЦП



рост цен на услуги такси за счет роста комиссии цифровых платформ такси в следствии появления издержек на регулирование рынка такси



монополизация рынка крупными цифровыми платформами



замедление темпов роста рынка такси



В условиях отсутствия адекватного регулирования рынка негативные последствия стремительного роста рынка (рост количества ДТП, смертность и заболевания водителей такси из-за переутомления, неуплата налогов и т.д.) будут усиливаться.