UBER

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА ГОРОДСКОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И ВЛИЯНИЕ UBER НА РАЗВИТИЕ РЫНКА В РОССИИ, С ФОКУСОМ НА СЛЕДУЮЩИХ ГОРОДАХ: МОСКВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, КАЗАНЬ, НОВОСИБИРСК И ЕКАТЕРИНБУРГ

2017

ЦПЭИ АНИ

КАЗАНСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ 1804

ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ

ЕВРОПЕЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

ИДЕЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

Изучить основные тенденции и особенности развития таксомоторных перевозок в ключевых российских городах и их влияние на развитие транспорта, городской среды и социально-экономические процессы

Проанализировать влияние новых принципов и подходов к организации управления развитем такси на развитие рынка, стоимость и качество услуг, занятость и социальное самочувствие населения

Разработать прогноз и дать социально-экономическую оценку выгод от «уберизации» для социально-экономического развития Российской Федерации

ПРОШЛОЕ
НАСТОЯЩЕЕ
БУДУЩЕЕ

МЕТОДОЛОГИЯ И РЕПРЕЗЕНТАТИВНОСТЬ

Экономический анализ
Социологические исследования

5 крупнейших городов

1600 водителей такси

1600 пользователей такси

Экономический анализ осуществлялся с использованием данных:

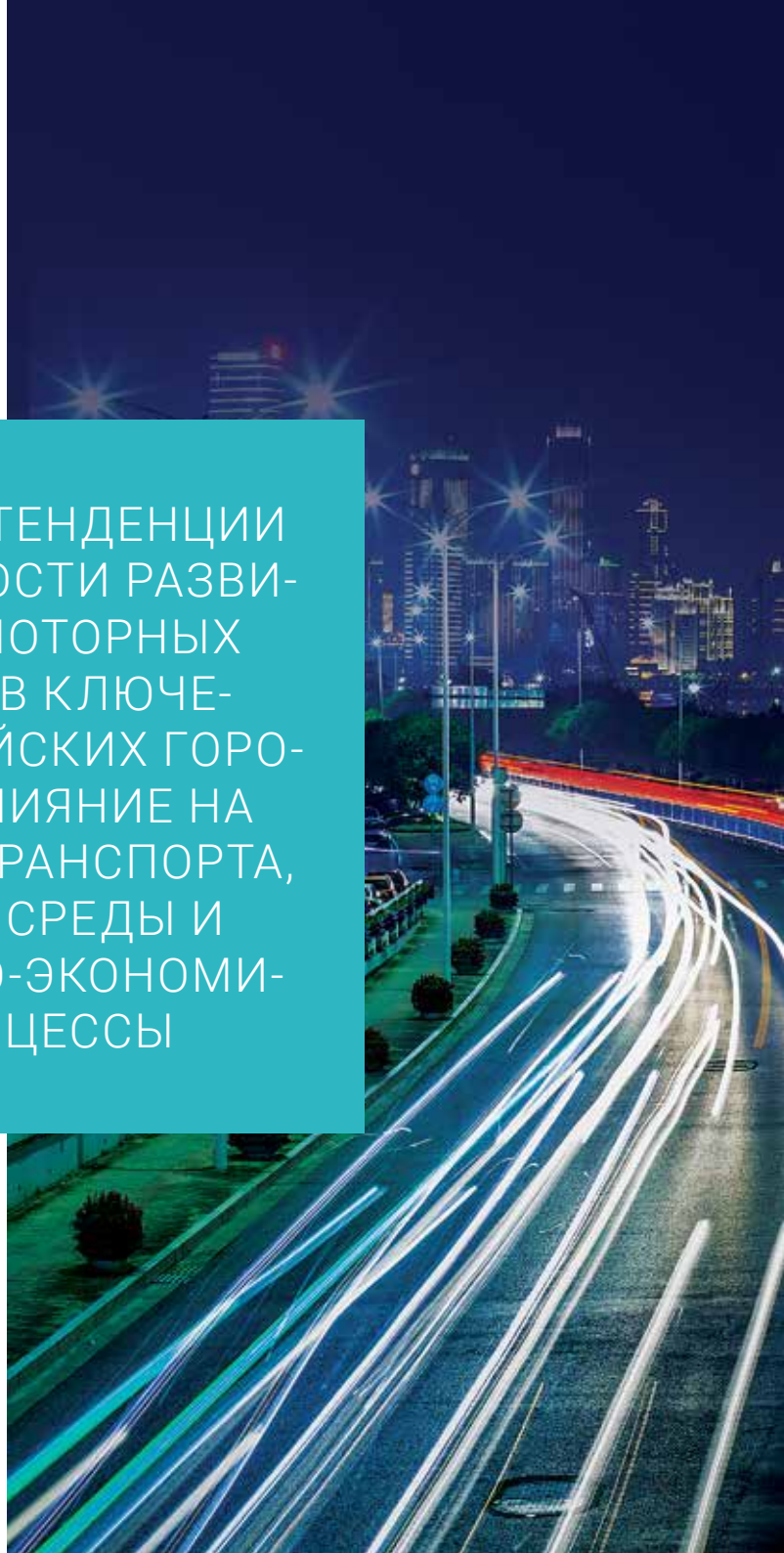
- Документов стратегического планирования, включая государственные и ведомственные программы;
- Государственной статистики;
- Докладов органов исполнительной власти городов о социально-экономическом положении, включая сферу городского транспорта;
- Результатов собственных исследований;
- Результатов других исследований в области рынка пассажирских транспортных услуг.

Репрезентативность данных социологических исследований обусловлена пропорциональным распределением выборки в зависимости от количества пользователей в городах, а также случайным отбором респондентов.

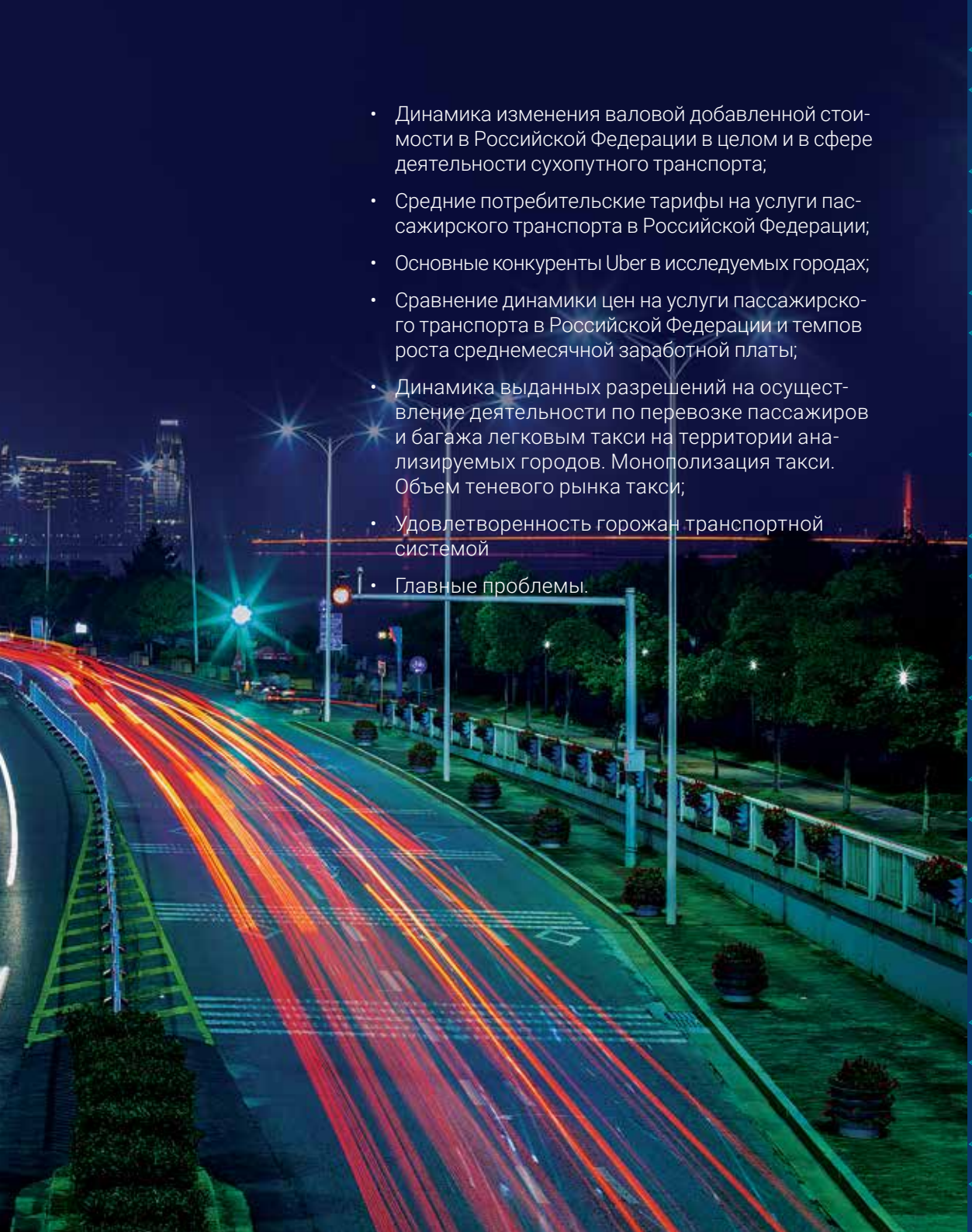
Ошибка выборки не более 3%.

1

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТАКСОМОТОРНЫХ ПЕРЕВОЗОК В КЛЮЧЕВЫХ РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА, ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ И СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ



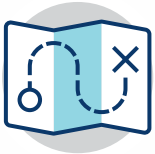
UBER



- Динамика изменения валовой добавленной стоимости в Российской Федерации в целом и в сфере деятельности сухопутного транспорта;
- Средние потребительские тарифы на услуги пассажирского транспорта в Российской Федерации;
- Основные конкуренты Uber в исследуемых городах;
- Сравнение динамики цен на услуги пассажирского транспорта в Российской Федерации и темпов роста среднемесячной заработной платы;
- Динамика выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории анализируемых городов. Монополизация такси. Объем теневого рынка такси;
- Удовлетворенность горожан транспортной системой
- Главные проблемы.

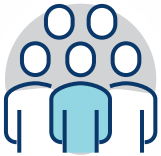
ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ

Невозможность оценить все возможные варианты маршрутов, чтобы добраться до нужного места.



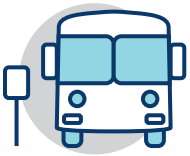
Отсутствие полного охвата территории городскими маршрутами и недостаток подробной информации о схеме их движения, интервалах движения и точном времени прибытия транспорта на остановочные пункты.

Длительное время ожидания и высокие тарифы такси (в г. Москве среднее время подачи автомобиля в рабочий день составляет 7-10 минут, в час пик — 17 минут).



Одни маршруты слишком сильно перегружены (очереди на посадку), в то время как другие — совсем не пользуются спросом.

Ограниченное четкими временными рамками расписание общественного транспорта.



Недостаточное транспортное обслуживание в отдельных районах города.

Увеличение времени ожидания и передвижения на общественном транспорте.

Низкий уровень комфорта и безопасности поездки.

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В СФЕРЕ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ДЛЯ ГОРОДА

Повышение плотности городского населения, рост уровня автомобилизации города приводит к повышению интенсивности движения и снижению пропускной способности городского движения.

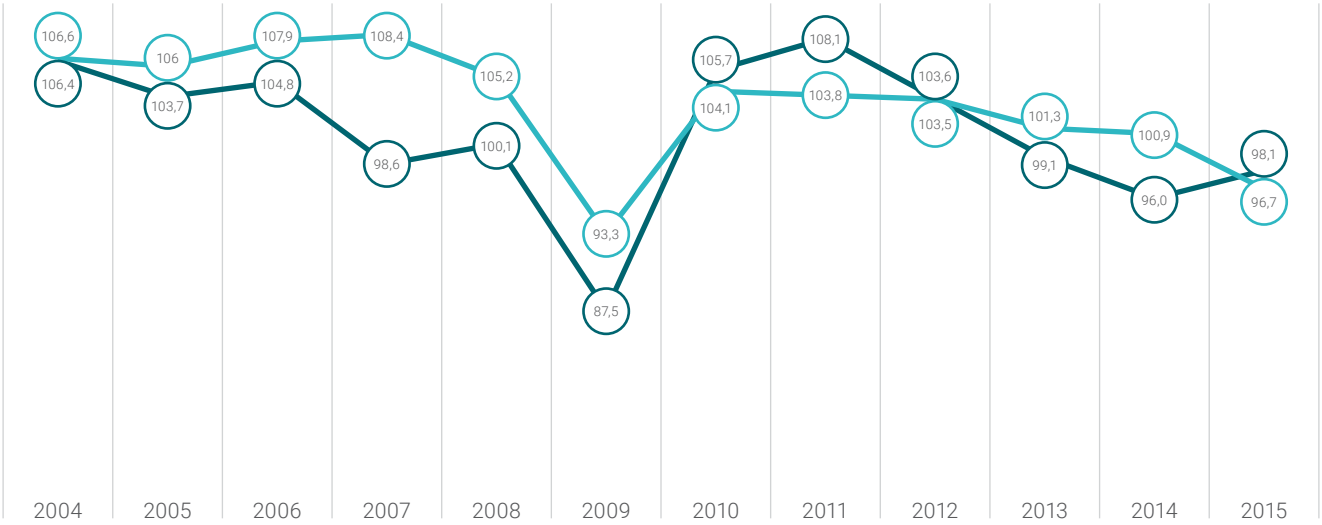
В некоторых городах наблюдается несоответствие между размером города и степенью развития транспортных коммуникаций.

Высокая загруженность ряда маршрутов.

Высокая доля нелегальных перевозчиков, что ведет не только к снижению валового территориального продукта и объемов налогов, но и к снижению показателей безопасности на городских дорогах.

Низкая загруженность маршрутов по ряду направлений приводит к тому, что сохранение транспортного обслуживания по указанным направлениям становится экономически невыгодным для перевозчиков.

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ВАЛОВОЙ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ В РОССИИ В ЦЕЛОМ И В СФЕРЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУХОПУТНОГО ТРАНСПОРТА



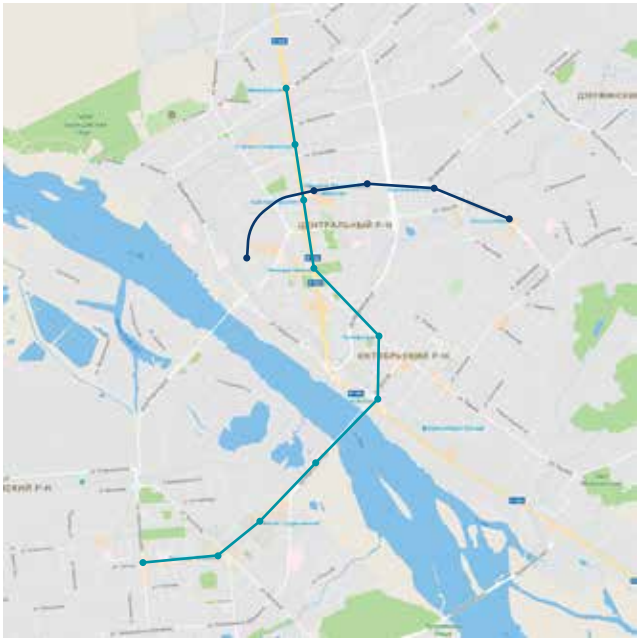
Динамика изменения макроэкономических показателей последних лет свидетельствует о том, что транспорт — одно из узких мест, сдерживающих развитие российской экономики в целом, что особенно характерно для крупных городов.

За последние 10 лет валовая добавленная стоимость в целом по экономике России выросла в 1,4 раза, а в сфере деятельности сухопутного транспорта — только в 1,1 раза. Доля транспорта в результате сократилась с 6,5% до 4,1%.

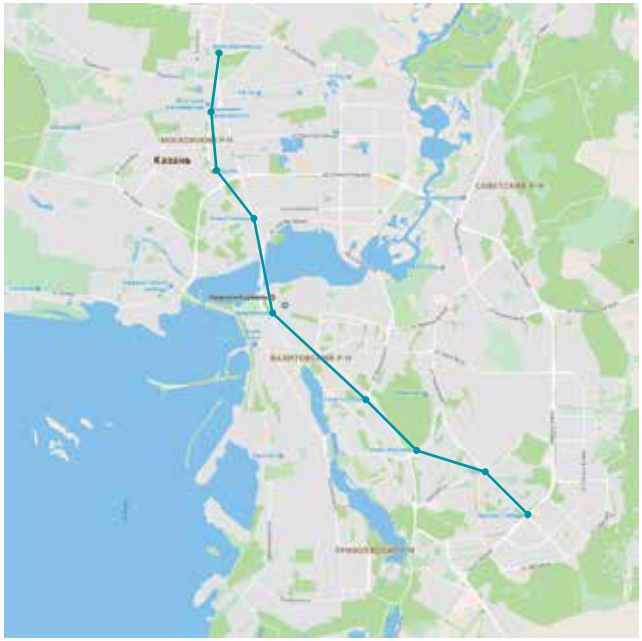
Валовая добавленная стоимость в основных ценах.

Деятельность сухопутного транспорта.

ПОЧЕМУ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ НЕ МОЖЕТ ОБСЛУЖИТЬ ВСЕ ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА?



Новосибирский метрополитен



Казанский метрополитен

С ростом городов происходит увеличение транспортной активности населения, что неизбежно приводит к увеличению нагрузки на систему городского пассажирского транспорта. В условиях экономической нестабильности и сокращения объемов финансирования общественный транспорт оказывается не в состоянии справиться с увеличивающимися объемами перевозок пассажиров и сохранением требуемого уровня качества. Особенно это касается городов, в которых слабо развита сеть метрополитена.

ПЕРЕНАСЕЛЕННОСТЬ. ОХВАТ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ

Транспортная проблема является узким местом российской экономики, что особенно характерно для крупных городов. С укрупнением города растет плотность расселения, растет число автомобилей в городе, в тоже время происходит удлинение городских путей сообщения.

Одной из главных задач развития транспортной системы выступает обеспечение пропускной способности городских улиц ввиду роста интенсивности городского движения. Серьезные трудности в организации движения создают резкие увеличения интенсивности движения в часы пик (преимущественно в утренние и вечерние часы суток, связанные с началом и окончанием рабочего дня). Удлинение городских путей сообщения на фоне повышения интенсивности городского движения ведет к увеличению затрат населения на ежедневные перемещения по городу.

СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ (В % К ИТОГУ)

Уровень транспортного обслуживания городов Москвы, Санкт-Петербурга и Новосибирска задается метрополитеном, доля которого составляет от 39% до 53%. Это доминирующий вид и структурная основа общественного транспорта, который делает доступ к различным частям города быстрым и удобным.

В Казани доминирующим видом общественного транспорта выступают муниципальные автобусы, на них приходится 73,5% в общем объеме перевозок пассажиров. В Екатеринбурге доля автобусных перевозок составляет почти половину всего объема (49,7%, в том числе 11,4% муниципальными и 38,3% коммерческими автобусами).

Исходя из структуры перевозок общественным транспортом видно, что в дальнейшем в Москве, Санкт-Петербурге и Новосибирске такси будет играть большую роль в обслуживании станций метро (поездки из зон и в зоны отсутствия пешеходной доступности станций метрополитена), а в остальных городах – выступать дополнением городской среды.

СРЕДНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ ТАРИФЫ НА УСЛУГИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, РУБ.

	2014	2015	2016
Проезд в городском коммерческом автобусе, поездка	17,2	18,6	19,2
Проезд в городском муниципальном автобусе, поездка	17,1	19,2	20,6
Проезд в маршрутном такси, поездка	18,4	19,4	20,4
Проезд в метро, поездка	27,2	30,8	32,7
Проезд в такси, в расчете на 1 км пути	23	22,7	22,6
Проезд в трамвае, поездка	17,3	18,8	20,6
Проезд в троллейбусе, поездка	16	17,6	18,8

При общем падении доступности общественного транспорта тарифы росли довольно быстрыми темпами на фоне замедленной динамики реальных доходов населения.

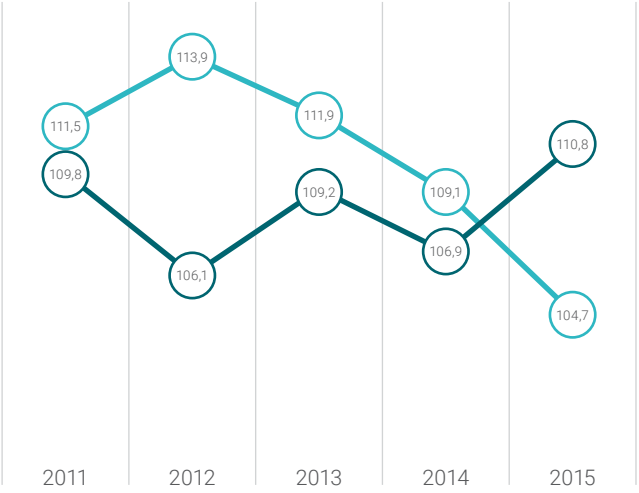
Максимальный уровень и рост тарифов на проезд в общественном транспорте за последние три года отмечался на проезд в метрополитене — на 20%.

Стоимость проезда в автобусе на муниципальных маршрутах превышала стоимость проезда в автобусе на коммерческих маршрутах и росла опережающими темпами — на 20,1% против 11,4% за рассматриваемый период.

Стоимость проезда на наземном городском электрическом транспорте в среднем демонстрировала наименьший рост (на 18%) и была сопоставима с ценой проезда на автобусе.

ВЛИЯНИЕ ДИНАМИКИ ЦЕН НА УСЛУГИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА И СРЕДНЕМЕСЯЧНОЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ НА ДОСТУПНОСТЬ УСЛУГ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

в % к предыдущему году



Темпы роста среднемесячной заработной платы.

Индекс цен на услуги пассажирского транспорта.

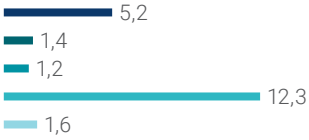
Доходы населения росли опережающими темпами. Исключение составляет 2015 год, когда индекс цен на услуги пассажирского транспорта составил 110,8 %, при этом рост заработной платы составил лишь 104,7%. В целом за период с 2011 по 2015 годы прирост цен на услуги пассажирского транспорта составил 50,7%, за этот же период заработная плата выросла на 62,4%.

Однако анализ графика показывает, что динамика роста заработной платы демонстрирует тенденцию к снижению ее темпов, а тарифы — напротив, тенденцию к росту. В последний год тарифы на услуги пассажирского транспорта опережали рост заработной платы в два раза. Это позволяет сделать вывод о тенденциях снижения уровня доступности общественного транспорта для населения.

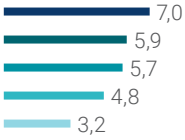
ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ ТАКСИ

Количество легальных такси (количество выданных разрешений на перевозки такси), тыс. ед.

Население, млн.человек



Количество легальных такси в расчете на тысячу населения, ед.



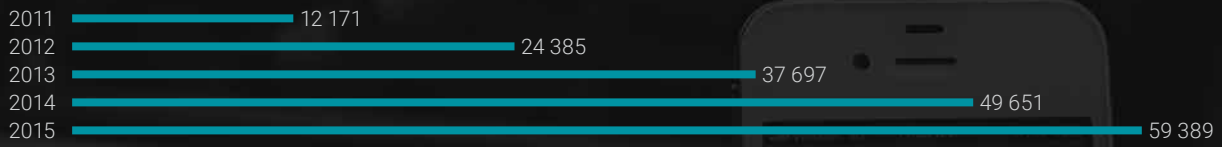
- Санкт-Петербург
- Екатеринбург
- Казань
- Москва
- Новосибирск

Обеспеченность населения такси по анализируемым городам находилась в интервале от 3,2 до 7,0 такси в расчете на тысячу населения.

Для сравнения в г. Нью-Йорк и г. Лондон аналогичный показатель составляет 12. Таким образом, потенциал роста рынка такси для российских городов составляет порядка 1,7-3,8 раза.

РАСТУЩАЯ КОНЦЕНТРАЦИЯ РЫНКА ТАКСИ

Динамика выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в г. Москве



За период с 2011 по 2015 год число выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории столицы выросло почти в 5 раз (а по сравнению с 2010 годом — в 8 раз).

Удельный вес юридических лиц в общем количестве выданных разрешений демонстрировал в последние годы тенденцию к росту и составил в 2015 году 64%. Соответственно, доля индивидуальных предпринимателей наоборот демонстрировала тенденцию к снижению и составила 36% (для сравнения, в 2011 году она была почти 50%). Аналогичные тенденции наблюдаются в Санкт-Петербурге и Казани.

Описанные тенденции в будущем могут привести к монополизации рынка такси, росту цен и увеличению административных барьеров.

БОЛЬШОЙ ОБЪЕМ ТЕНЕВОГО РЫНКА ТАКСИ

Города	Оценочное количество нелегальных такси, тысяч единиц	Объем теневой выручки, млрд. руб.	Доля теневого рынка в общей выручке такси, %
Москва и область	22	21,8	12
Санкт-Петербург и область	8	12,6	24,2
13 субъектов с городами с населением > 1 млн.человек (в том числе г. Казань, г. Новосибирск, г. Екатеринбург)	30	44,9	57,6
Прочие города	58	37,1	28,5
Итого	**118**	**116,4**	**26,4**

По оценкам экспертов Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации по итогам 2015 года выручка в сфере деятельности такси составила 441 млрд. руб. Из них 26,4% составляет доля теневого рынка такси. Доля нелегальной выручки колеблется в зависимости от городов от 12% до 57,6%: в г. Москве и Московской области составляет 12%, в г. Санкт-Петербурге и области — 24,2%, в г. Казани, г. Новосибирске, г. Екатеринбурге — одно из самых высоких значений 57,6%, в остальных городах — 28,5%.

При легализации теневого сектора потенциальный объем налоговых поступлений может составлять порядка 6,98 млрд. рублей в год.

Потенциальные налоговые поступления при использовании упрощенной системы

6,98 млрд. руб.

ГЛАВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

1. Транспорт — одно из узких мест, сдерживающих развитие российской экономики. Его темпы отстают от темпов роста национальной экономики, что сказывается на подвижности населения, мобильности трудовых ресурсов и предпринимательской активности. Доля транспорта в валовом внутреннем продукте в последние 10 лет сократилась с 6,5% до 4,1%.
2. Наметился тренд к падению доступности общественного транспорта. Динамика роста заработной платы демонстрирует тенденцию к снижению, а тарифы — напротив, тенденцию к опережающему росту (в последний год — в два раза). Средние потребительские тарифы на пассажирский транспорт за последние четыре года поднялись в среднем на 20%, а на такси упали на 1,7%.
3. С ростом конкуренции на рынке такси (с появлением Uber) тарифы на такси демонстрируют тенденцию к снижению.
4. Наблюдается тенденция роста концентрации рынка такси.
5. Доля теневого рынка такси составляет 26,4%.

2

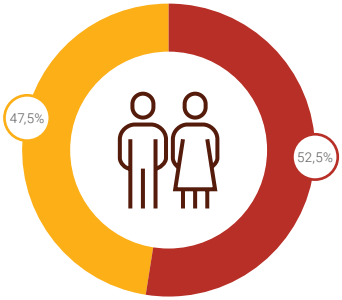
АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ НОВЫХ ПРИНЦИПОВ И ПОДХОДОВ К ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ТАКСИ, ПРЕДЛОЖЕННЫХ КОМПАНИЕЙ UBER ДЛЯ РЫНКА УСЛУГ, СТОИМОСТЬ И КАЧЕСТВО УСЛУГ И ЗАНЯТОСТЬ И СОЦИАЛЬНОЕ САМОЧУВСТВИЕ НАСЕЛЕНИЯ

UBER

Воздействие Uber в России:

- для пассажиров
- для водителей
- для городов

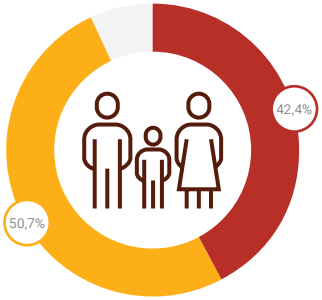
СОЦИАЛЬНЫЙ ПОРТРЕТ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ UBER В РОССИИ



Мужчины

Женщины

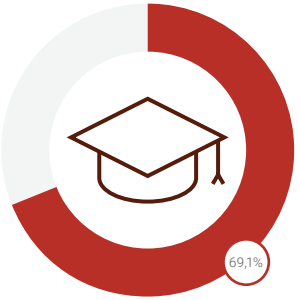
Средний возраст — 30,3 лет



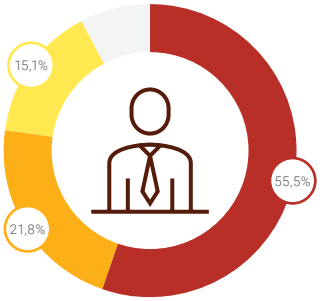
Состоят в браке

Не состоят

Каждый третий имеет детей в возрасте до 18 лет, две трети — не имеют



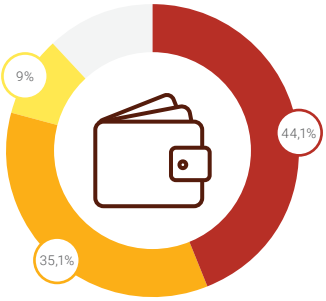
Имеют высшее образование



Заняты в коммерческой сфере деятельности

Заняты в бюджетной сфере и на государственной службе

Работают на себя



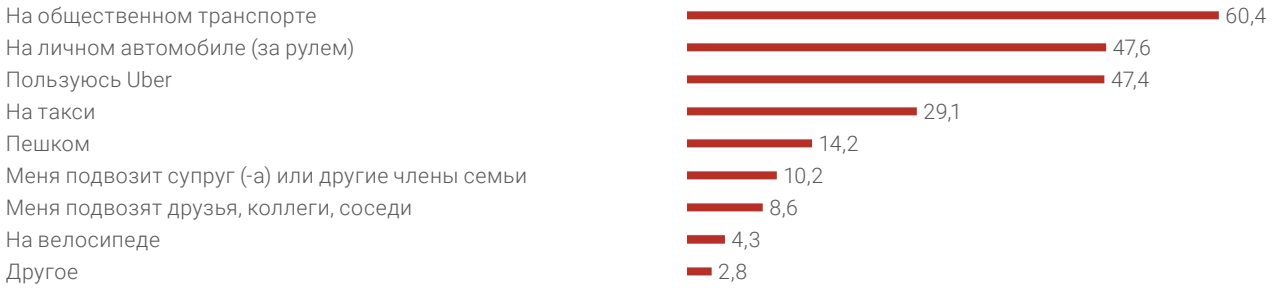
Не испытывают затруднений с покупкой товаров длительного пользования (телевизор, холодильник)

Могут себе позволить приобретение только продуктов и одежды

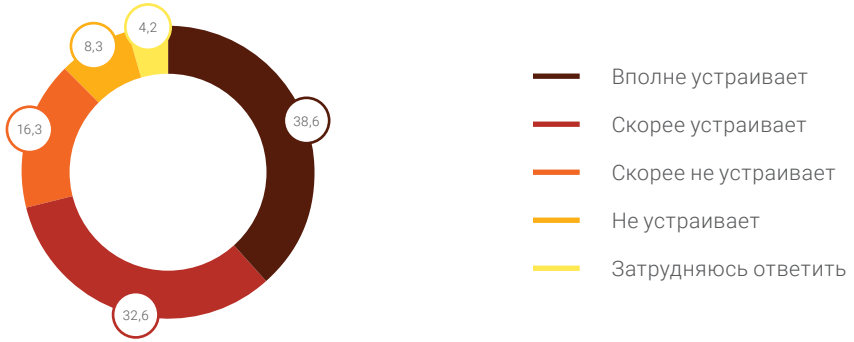
Могут себе позволить дорогостоящие покупки (машину, дачу)

УДОВЛЕТВОРЕННОСТЬ ГОРОЖАН ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ (ПО ДАННЫМ СОЦИОЛОГИЧЕСКОГО ОПРОСА ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ UBER)

Как Вы чаще всего передвигаетесь по городу?, %



Насколько Вас устраивает транспортная система Вашего города?, %



Горожане демонстрируют высокий уровень мобильности с использованием различных видов общественного и личного транспорта. Общественный транспорт является наиболее популярным способом передвижения (60,4% чаще всего используют этот способ).

Uber удачно дополняет возможности для эффективной мобильности в условиях современного города.

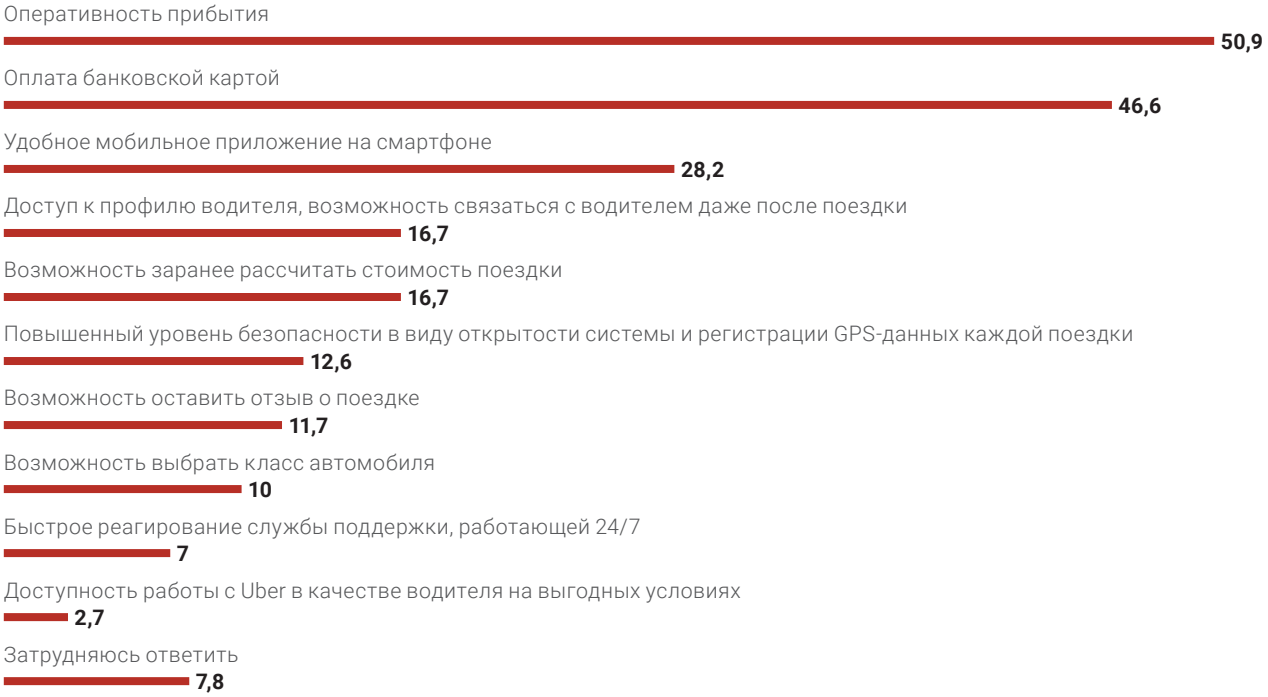
ПОТРЕБЛЕНИЕ УСЛУГ ТАКСИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ UBER

В каких случаях Вы пользуетесь такси?, %

Около трети опрошенных пользуются такси более 1 раза в неделю (в целом 30%). Чаще всего горожане обращаются к услугам такси при необходимости поездок в позднее время, а также в случаях, когда они сами не в состоянии сесть за руль (больны или находятся в состоянии алкогольного опьянения). Большинство из тех, кто не пользуются такси, объясняют это отсутствием такой необходимости. При этом четверть опрошенных сообщили, что пользоваться услугами такси им не позволяет уровень дохода.

ГОРОЖАНЕ ВЫБИРАЮТ UBER ЗА ОПЕРАТИВНОСТЬ ПРИБЫТИЯ И УДОБСТВО ОПЛАТЫ УСЛУГ

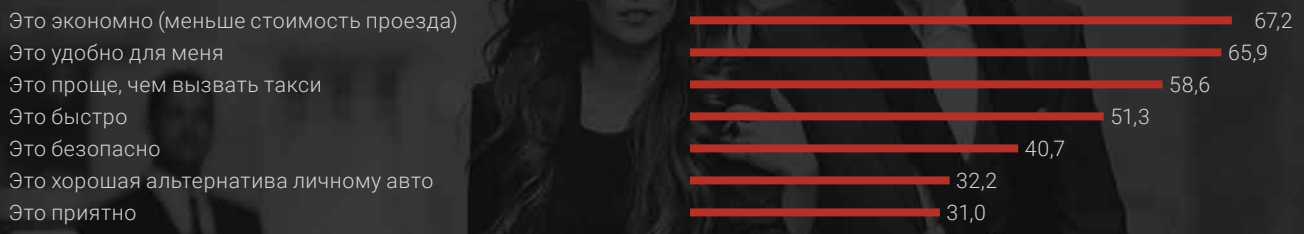
Какие основные преимущества Uber Вы могли бы выделить по сравнению со службами такси в Вашем городе?, %



Результаты анализа статистических данных подтверждаются данными социологического опроса пользователей Uber: половина опрошенных отметили оперативность прибытия автомобилей в Uber. Кроме того, важными преимуществами Uber, по мнению респондентов, является возможность оплаты поездки банковской картой и удобство вызова по мобильному приложению. Это повышает безопасность и комфортность поездки.

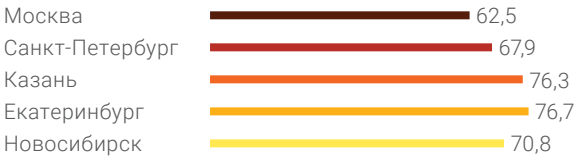
ПОЧЕМУ ГОРОЖАНЕ ВЫБИРАЮТ UBER?

Какие причины мотивируют Вас к тому, чтобы использовать Uber?, % тех, кто отметил указанные варианты в качестве важной причины

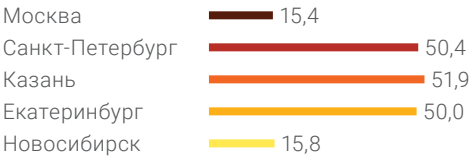


Uber предоставляет горожанам возможность экономить на поездках, что чаще всего было отмечено респондентами в качестве важной причины выбора этой компании (67,2%). Кроме того, пользователи отмечают удобство, оперативность и безопасность поездок с Uber. Использование Uber помогает справиться с такими проблемами транспортной системы городов, как долгое ожидание такси, отсутствие прямых маршрутов до пункта назначения, невысокий уровень комфорта и безопасности общественного транспорта.

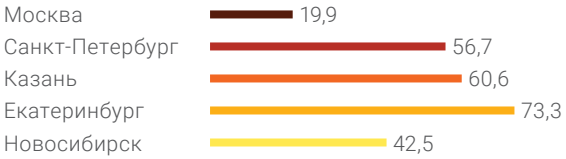
Это экономно



Это хорошая альтернатива личному авто



Это безопасно



Экономичность поездок с Uber имеет несколько большее значение для жителей не столичных городов – Казани, Екатеринбурга и Новосибирска. По данному критерию Uber становится альтернативой такси для тех горожан, кто не пользуется такси по причине дорогих тарифов.

Безопасность поездок в наибольшей степени оценена жителями Екатеринбурга и Казани, в наименьшей степени – москвичами. Половина респондентов из Санкт-Петербурга, Казани и Екатеринбурга выбрали Uber в качестве альтернативы личному авто.

По этой причине Uber оказывает положительное воздействие не только на уровень личной безопасности, но и общественной – в виду отсутствия необходимости лично садиться за руль во время болезни, алкогольного опьянения.

СТОИМОСТЬ ПРОЕЗДА В ТАКСИ ПО ОТНОШЕНИЮ К САМОМУ ДЕШЕВОМУ ВИДУ ТРАНСПОРТА (ТРАМВАЙ), %

Москва

Екатеринбург

Санкт-Петербург

Новосибирск

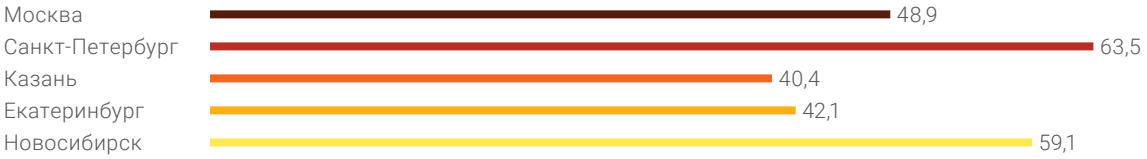
Казань

Практически по всем городам наблюдается тенденция удешевления услуг такси по отношению к наиболее дешевому виду общественного транспорта — трамваю.

В Казани в 2016 году отмечается снижение стоимости проезда в такси за 1 км даже ниже стоимости проезда на трамвае (98%), что является результатом высокой конкуренции среди компаний, предоставляющих услуги такси, и прихода в Казань Uber.

UBER ПОВЫШАЕТ ДОСТУПНОСТЬ ВСЕГО ГОРОДА, Т.К. ПРЕДОСТАВЛЯЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ В РАЙОНАХ, ПЛОХО ОБСЛУЖИВАЕМЫХ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ

Удельный вес поездок Uber за пределами центра города, %



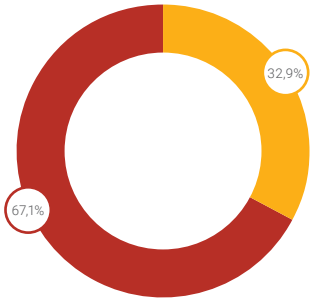
Если рассмотреть распределение числа поездок Uber в зависимости от направления поездок, то подавляющая их часть приходится на поездки за пределами города.

Распределение удельного веса поездок по типу «из центра города» и «в центр города» примерно одинаковое по анализируемым городам. Так, на направления «из центра города» приходится от 15,3% до 24,2% от числа всех поездок Uber, на направления «в центр города» - от 12,8% до 20,4%.

Анализ распределения поездок Uber по направлениям позволяет подтвердить наличие неравномерности охвата общественным транспортом различных районов городов и сделать вывод о том, что Uber повышает доступность всего города, т.к. предоставляет возможность передвижения в районах, плохо обслуживаемых общественным транспортом.

ПОЧЕМУ ЛЮДИ НЕ ИСПОЛЬЗУЮТ ЛИЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В ГОРОДЕ?

Есть ли у Вас (в Вашей семье) личный автомобиль?



Да

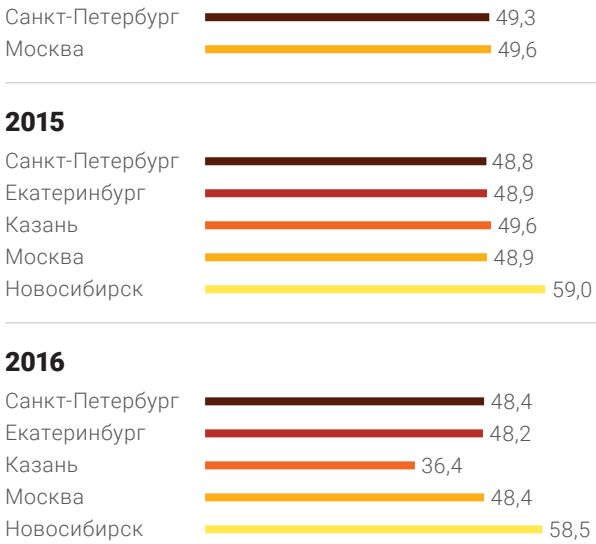
Нет

Использование личного автомобиля в современных городах затруднено множеством причин. Наиболее актуальные среди них: частые заторы на дорогах, высокие цены на бензин, а также проблемы с парковками.

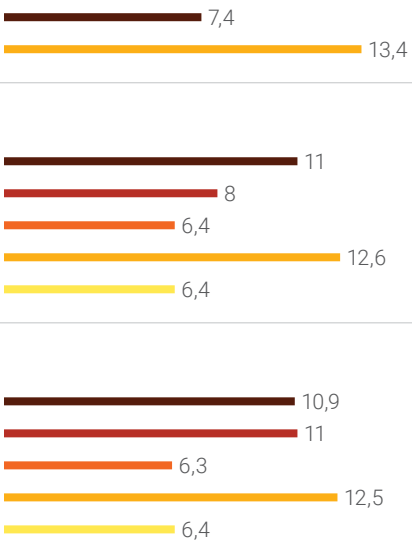
Какие основные проблемы Вы видите в использовании личного автомобиля в условиях городской среды?, % от тех, у кого есть автомобиль

UBER — ЭТО АЛЬТЕРНАТИВА ЛИЧНОМУ АВТОМОБИЛЮ

Базовая стоимость поездки (стоимость посадки), руб.



Тариф за 1 км, руб.



Минимальные средние расходы на личный автомобиль в день, руб.:

Средняя стоимость автомобиля	319
Бензин	80
Транспортный налог	3,2
ОСАГО	30,7
КАСКО	54
Дневная стоянка	50
Ночная стоянка	50
Всего	**586,9**

При пользовании услугами компании Uber затраты автовладельца могут составлять

200-300 рублей в день, это ниже расходов на содержание личного автомобиля. Отказ населения от неэффективно используемых машин сократит нагрузку на окружающую среду. Объем выбросов в расчете на один легковой автомобиль составляет в среднем 270 кг в год.

UBER СОЗДАЕТ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Подвижной состав Uber за время деятельности компании в России характеризуется снижением его среднего возраста. Так, например, если в начале деятельности Uber в г. Москве средний возраст транспортных средств составлял 8,4 года, то по состоянию на август 2016 года уже 1,8 года. Указанная динамика свидетельствует об уделении Uber особого внимания политике по повышению безопасности перевозок. Справочно: в среднем по России 40% пассажирских автобусов и более 70% трамваев и троллейбусов старше 5 лет.

Клиент всегда знает, кто приедет за ним: в приложении будут указаны имя, фотография и рейтинг водителя, а также марка, модель и номер автомобиля.

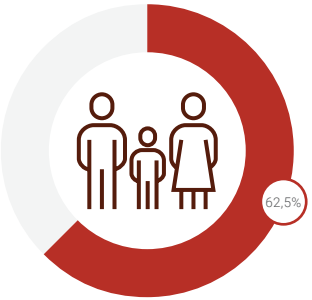
Являясь удобной альтернативой личному автомобилю, Uber способствует снижению случаев вождения в состоянии болезни или в нетрезвом виде, это повышает уровень безопасности на дорогах города.

UBER СОЗДАЕТ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ УДОБСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

- Приложение Uber автоматически определяет местоположение клиента, поэтому клиент может ожидать водителя в комфортном для него месте
- Также во время поездки клиент с помощью приложения сможет узнать ориентировочное время прибытия, что позволит ему сориентироваться самому и сориентировать других в случае, если клиента кто-то ожидает в точке прибытия
- Стоимость поездки автоматически снимается с зарегистрированного счета клиента, таким образом клиенты избегают рисков и хлопот от ношения наличных, проблем со сдачей и споров о сумме оплаты
- В случае если клиент что-то забыл в машине во время поездки или возникновения каких-то других вопросов, даже после поездки у клиента есть возможность связаться с водителем или с круглосуточной службой поддержки и решить возникшую проблему
- GPS-данные регистрируются для каждой поездки, поэтому Uber отслеживает, где и когда клиент находится в пути и кто находится за рулем. Это также помогает следить за тем, чтобы водители каждый раз выбирали оптимальный маршрут, что позволяет сократить расходы клиента
- Возможности кооперации клиентов снижают стоимость поездки и приближают ее к стоимости проезда на общественном транспорте
- Приложение Uber на русском языке удобно для поездок россиян за границей
- В системе Uber существует специальная обоюдная система рейтинга, направленная на улучшение качества обслуживания и на увеличение комфорта будущих поездок

СОЦИАЛЬНЫЙ ПОРТРЕТ ВОДИТЕЛЯ UBER В РОССИИ

Мужчины. Средний возраст – 36 лет

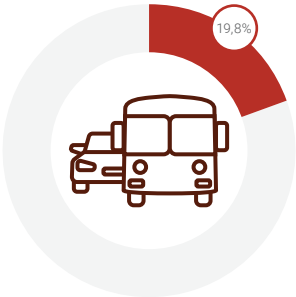


Состоят в браке.
71% имеют на иждивении 2 и более человек

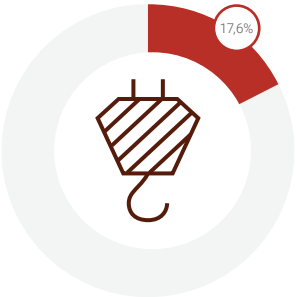
Имеют высшее или среднее специальное образование

Респондентов начали работать с Uber, потому что потеряли свою работу

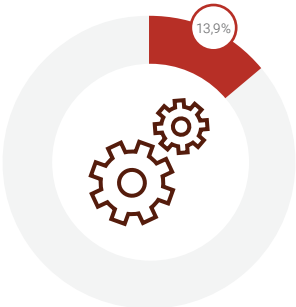
Ключевые отрасли, в которых работали водители Uber до того, как потеряли работу:



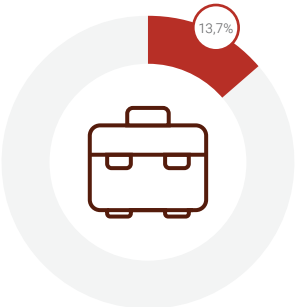
Транспортные услуги



Строительство



Производство



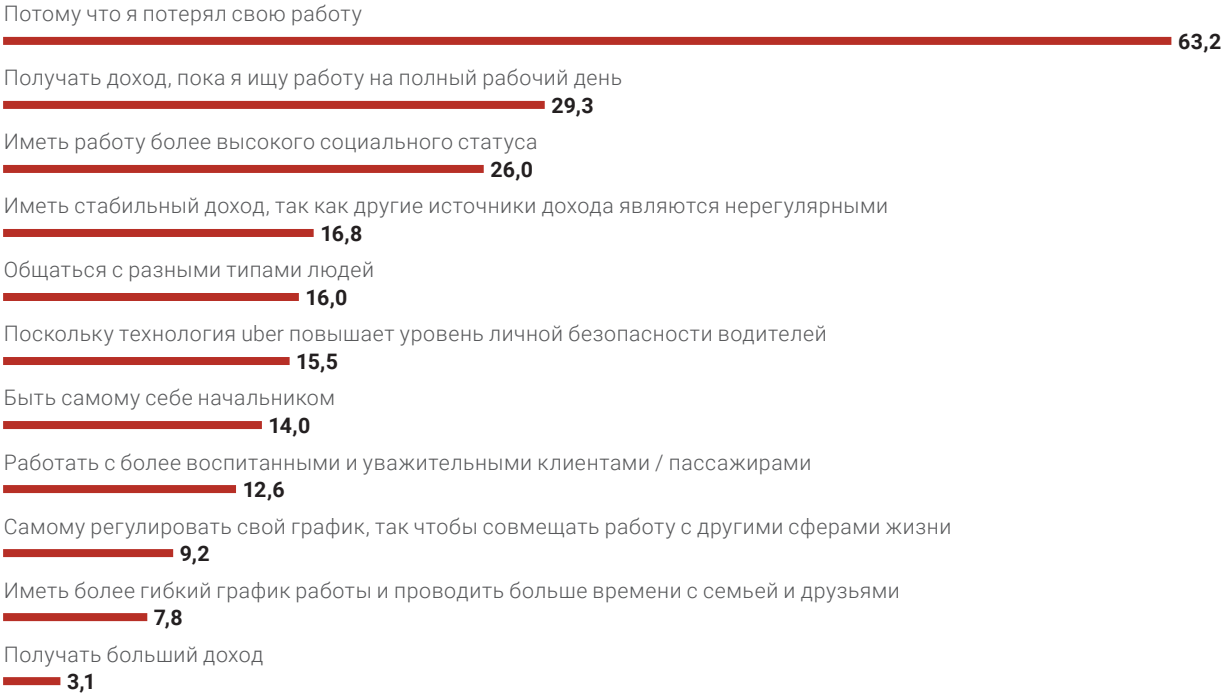
Бизнес

4,1% — безработные;
3,9% — студенты;
1,8% — пенсионеры.

UBER ПРЕДОСТАВЛЯЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ВЫГОДНОГО ЛЕГАЛЬНОГО ЗАРАБОТКА

Главные причины начала работы с Uber.

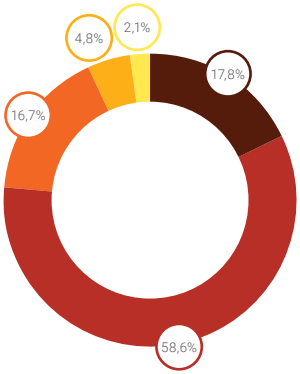
% отметивших указанные варианты в качестве главных причин начала работы с Uber



Как показал опрос, основной причиной работы в Uber является потеря основной работы, а также получение дохода во время поиска постоянной работы на целый день. Соответственно, важным критерием работы становится оплата труда, гарантирующая материальную защищенность, чувство уверенности в своем ремесле и в завтрашнем дне.

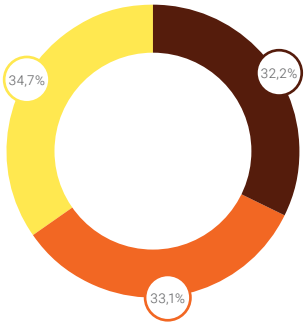
UBER СОЗДАЕТ НОВЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РОССИЯН

Как изменился Ваш доход с момента начала работы с Uber?, %



- Значительно увеличился
- Несколько увеличился
- Остался прежним
- Несколько сократился
- Значительно сократился

У Вас сейчас есть какая-либо другая работа кроме Uber?, %



- Нет
- Да, неполный рабочий день
- Да, полный рабочий день

Опрос водителей показал, что почти каждый третий (32,2%) использует Uber как единственное место работы. При этом Uber создал полноценные возможности для повышения ежемесячного дохода водителей: большинство водителей (76,4%) отметили, что их доход с началом работы в Uber увеличился.

Используя такую технологию, как Uber, водители могут совершать больше поездок в день и быть более эффективными и таким образом улучшить свои доходы.

ДОХОД ВОДИТЕЛЕЙ УВЕЛИЧИЛСЯ ПОСЛЕ ТОГО, КАК ОНИ НАЧАЛИ РАБОТАТЬ С UBER

	Москва	Санкт-Петербург
Менее 10 тыс.руб.	1,1 0,2	0,5 0,5
10-20 тыс.руб.	2,1 0,3	1,8 1
20-30 тыс.руб.	3 1,2	7,5 1
30-40 тыс.руб.	12 4,2	20,8 7,3
40-50 тыс.руб.	20 10,8	19 13,5
50-70 тыс.руб.	24,4 21,2	18,2 26,2
70-100 тыс.руб.	13,4 25,4	8,3 16,2
100-200 тыс.руб.	5,9 11,6	3,2 6
Более 200 тыс.руб.	0,8 1,1	0,3 0,3
Отказ от ответа	17,4 24,1	20,3 28

До появления Uber:
от 40 до 70 тыс. руб. (44,4%),

с появлением Uber:
от 50 до 100 тыс. руб. (46,5%).

До появления Uber:
от 30 до 70 тыс. руб. (58%),

с появлением Uber:
от 50 до 100 тыс. руб. (42,4%).

До появления Uber

С появлением Uber:

Казань	Екатеринбург	Новосибирск
4,2 / 0	0 / 0	0 / 0
3,3 / 0	1 / 0	0 / 0
24,2 / 6,7	4 / 1	6,1 / 0,9
27,5 / 20	23 / 6	20,9 / 0,9
18,3 / 19,2	30 / 7	38,3 / 8,7
10 / 23,3	14 / 38	24,3 / 41,7
1,7 / 8,3	10 / 26	7,8 / 37,4
1,7 / 0,8	5 / 7	0,9 / 7,8
0 / 0	0 / 0	0 / 0
9,2 / 21,7	13 / 15	1,7 / 2,6

До появления Uber:
от 20 до 40 тыс. руб. (51,7%),

с появлением Uber:
от 30 до 70 тыс. руб. (62,5%).

До появления Uber:
от 30 до 50 тыс. руб. (53%),

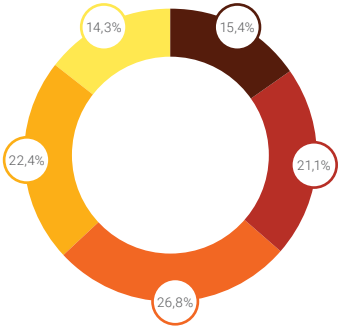
с появлением Uber:
от 50 до 100 тыс. руб. (64%).

До появления Uber:
от 30 до 70 тыс. руб. (83,5%),

с появлением Uber:
от 50 до 100 тыс. руб. (79,1%).

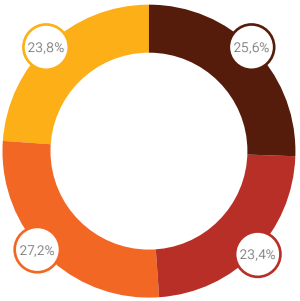
UBER СОЗДАЕТ НОВЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РОССИЯН

Если говорить о Вашем совокупном доходе семьи/домохозяйства, то Ваш доход от работы с Uber...?, %



- Ваш единственный источник дохода для содержания вашей семьи
- Более половины дохода, который необходим для содержания семьи
- Менее половины, но значительная часть дохода, который необходим для содержания семьи
- Дополнительные деньги сверх того, что необходимо для содержания семьи
- Не женат / не замужем, живу один (-а)

Что касается Вашего собственного дохода, то лично для Вас Uber является...?, %



- Единственным источником дохода
- Наиболее существенным, но не единственным источником дохода
- Важным источником личного дохода, но не самым большим
- Дополнительным, но не существенным источником дохода

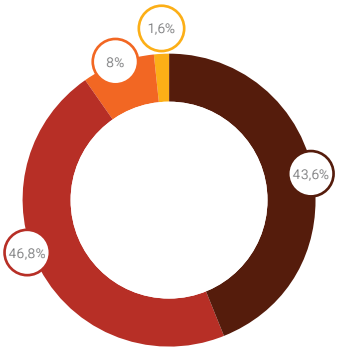
Uber предоставляет разные вариант работы.

Так, для половины (49%) опрошенных водителей доход от работы с Uber – единственный или основной источник дохода, для другой половины (51%) – дополнительный источник.

Для каждого третьего (36,5%) доход от работы с Uber – основной источник для содержания семьи.

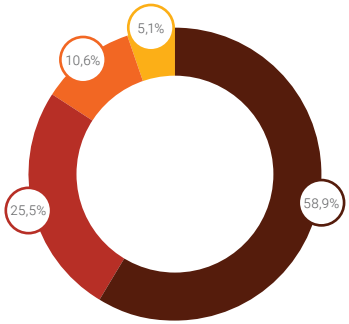
UBER ФОРМИРУЕТ САМОЗАНЯТОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ И СПОСОБСТВУЕТ УСТОЙЧИВОСТИ ЗАНЯТОСТИ

Насколько Вы в целом удовлетворены Вашим опытом работы с Uber?, %



- Полностью удовлетворен
- Частично удовлетворен
- Не очень удовлетворен
- Совсем не удовлетворен

Вы планируете работать с Uber...?, %



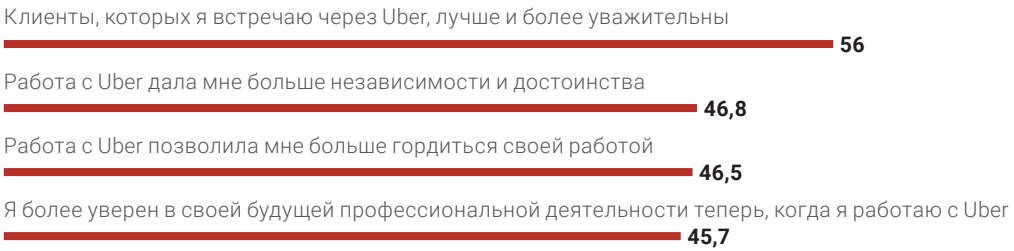
- В обозримом будущем
- Пока не найдете более подходящий вариант
- Пока не накопите определенную сумму денег
- Планируете прекратить работу с Uber в ближайшее время

Uber создает комфортные условия для работы водителей, в связи с чем опрошенные демонстрируют высокий уровень удовлетворенности опытом работы с Uber: 43,6% опрошенных полностью удовлетворены им, 46,8% – частично удовлетворены. Более половины опрошенных (58,9%) планируют в обозримом будущем продолжить работу с Uber.

UBER УЛУЧШАЕТ КАЧЕСТВО ЖИЗНИ

Изменились ли следующие характеристики в Вашей жизни?, варианты ответа «стало намного лучше» и «стало несколько лучше», %.

Сравнивая свой опыт вождения такси с опытом работы с Uber, пожалуйста, укажите степень согласия с суждениями, %



Три четверти водителей сообщили об изменении графика в лучшую сторону, что дало хорошую возможность совмещать работу с личной жизнью. Почти две трети стали чувствовать себя более уверенно, более половины отметили улучшения в качестве жизни. Около половины водителей, имеющих опыт работы в такси, отметили более высокий уровень работы с Uber.

УСЛОВИЯ, НА КОТОРЫХ РАБОТАЮТ ВОДИТЕЛИ В UBER, ПОЗВОЛЯЮТ ИМ ИМЕТЬ БОЛЕЕ ГИБКИЙ ГРАФИК И, НЕ ИЗМЕНЯЯ ПРИВЫЧНЫЙ РИТМ И ОБРАЗ ЖИЗНИ, СОВМЕЩАТЬ РАБОТУ С СЕМЬЕЙ И ЛИЧНОЙ ЖИЗНЬЮ

Технологии, используемые Uber, позволяют максимально эффективно организовать рабочее время водителя (минимизировав, а в ряде случаев исключив вообще, например, расходы на холостой ход и простой автомобиля, тем самым увеличив число поездок) и повысить свой доход за один и тот же промежуток рабочего времени.

Uber, в отличие от других компаний, позволяет самостоятельно определять удобный для водителя график работы, при этом не планировать его заранее и приступить или закончить работу в любое удобное для него время. Таким образом, Uber дает возможность организовать самозанятость всем категориям населения, включая женщин (в том числе находящихся в отпуске по уходу за ребенком до 3 лет), студентов, одиноких родителей, пенсионеров и т.д.

UBER ДОПОЛНЯЕТ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ ГОРОДОВ

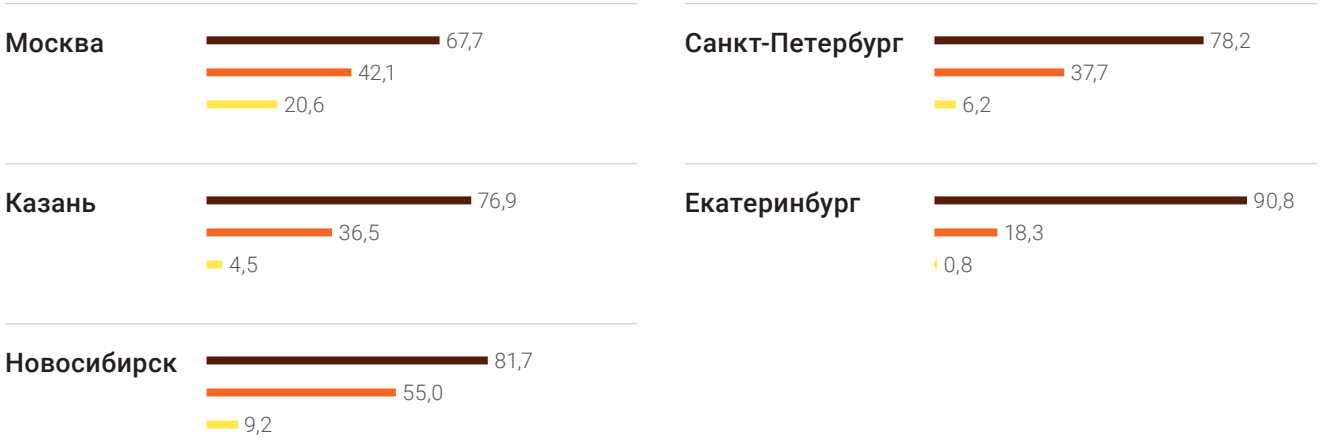
В каких районах города, направлениях Вы чаще всего совершаете поездки с Uber?, %

Согласно данным опроса потребителей услуг такси, более трети используют Uber для поездок в отдаленные от центра города районы, где, как правило, бывает затруднено перемещение на общественном транспорте.

Кроме того, более десятой доли опрошенных сообщили, что Uber помогает им в поездках на далекие расстояния – за пределы административных границ городов.

Три четверти респондентов совершают поездки с Uber по центру города или в прилегающих к нему районах.

В каких районах города, направлениях Вы чаще всего совершаете поездки с Uber?, %



По центру города/прилегающим к нему районам

В отдаленных от центра районах города

За пределами административных границ города

Москвичи больше других респондентов склонны использовать Uber для поездок в отдаленные от центра (42,1%) и пригородные районы (20,6%), что повышает их транспортную доступность.

Жители Санкт-Петербурга используют Uber для поездок в отдаленные от центра районы в 37,7% случаев, за пределы города – 6,2%.

40% казанцев совершают поездки в отдаленные районы и за пределы города, среди жителей Екатеринбурга таковых 19,1%.

Жители Новосибирска чаще используют Uber в отдаленных районах и пригороде (64,2%).

UBER ПОЗВОЛЯЕТ РЕШАТЬ РЯД ВАЖНЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗАДАЧ ГОРОДОВ

1

Uber дополняет и расширяет возможности общественного транспорта крупных городов.

2

Uber способствует повышению личной и общественной безопасности. Клиент всегда знает, кто приедет за ним. Доступные цены снижают вероятность пьяного вождения.

3

Uber способствует повышению удовлетворенности жизнью ввиду более комфортных условий работы, гибкого графика и возможности совмещения работы с личной жизнью – семьей, друзьями, хобби.

4

Uber – это возможность для населения получать дополнительный заработок, выйти из теневого сектора на легальный рынок.

5

Uber стимулирует рост и устойчивость занятости, снижение доли «серого» рынка труда, повышение доходов населения.
Это увеличивает налоговые поступления, стимулирует рост ВРП.

КАК UBER МОЖЕТ ОТВЕТИТЬ НА ЗАДАЧИ, ПОСТАВЛЕННЫЕ ПРЕЗИДЕНТОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В.В. ПУТИНЫМ

Из Послания Президента Российской Федерации В.В. Путина Федеральному Собранию:

Главной целью социально-экономического развития страны является повышение уровня и качества жизни населения:

- Сложности в экономике сказываются на доходах и в целом на уровне жизни наших людей. Люди задаются вопросами: когда мы преодолеем трудности и что для этого будем делать?
- Считаю свободу предпринимательства важнейшим экономическим и общественно значимым вопросом. Именно расширением свободы предпринимательства мы должны ответить на все ограничения, которые нам пытаются создать.
- Необходимо поддержать людей с низкими доходами, наиболее уязвимые категории граждан.

КАК UBER МОЖЕТ ОТВЕТИТЬ НА ЗАДАЧИ, ПОСТАВЛЕННЫЕ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на 2010-2020 гг.»:

- Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- Повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны;
- Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте;
- Обеспечение транспортной безопасности.

Стратегия развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации на период до 2030 г.:
Развитие сферы малого и среднего предпринимательства как одного из факторов, с одной стороны, инновационного развития и улучшения отраслевой структуры экономики, а с другой стороны, - социального развития и обеспечения стабильно высокого уровня занятости.

Государственная программа Российской Федерации «Содействие занятости населения на 2013-2020 гг.»:
Создание правовых, экономических и институциональных условий, способствующих эффективному развитию рынка труда.

Государственная программа Российской Федерации «Охрана окружающей среды на 2012-2020 гг.»:
Снижение общей антропогенной нагрузки на окружающую среду.

ГБУ «Центр перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан»

Сафиуллин М.Р.
Доктор экономических наук, профессор
Директор

Фазлыев А.А.
Заместитель директора по общим вопросам

Савеличев М.В.
Заместитель директора по науке

Мингазова Ю.Г.
Кандидат экономических наук, главный научный сотрудник

НИУ «Высшая школа экономики»

Запорожец Оксана Николаевна
Кандидат социологических наук, доцент
Ведущий российский специалист в области городских исследований, микроурбанизма

Ермолаева П.О.
Кандидат социологических наук, заведующий отделом качественных исследований

Дёмкина Е.П.
Старший научный сотрудник

Прыгунова М.И.
Старший научный сотрудник

Шакирова А.Ф.
Научный сотрудник

АНО «Европейский Университет в г. Санкт-Петербурге»

Бычкова Ольга Викторовна
Кандидат социологических наук, профессор
Руководитель Центра исследования государственного управления

ЦПЭИ АН РТ

КАЗАНСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ 1804

ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ

ЕВРОПЕЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Исследование подготовлено Центром перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан с Казанским федеральным университетом, Европейским университетом в Санкт-Петербурге, с участием экспертов НИУ Высшая школа экономики.