



Электронный
экономический вестник
№2 (апрель-июнь 2017
года)

ISSN 2224-8331

Свидетельство о регистрации СМИ от 21.04.2011 Эл № ФС77-44716,
выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

Учредитель и издатель

Государственное бюджетное учреждение
«Центр перспективных экономических исследований Академии наук РТ»

Адрес: 420111, Россия, РТ, г.Казань, ул.Островского, д.23, литер 1, 4 этаж.

Тел.: (843) 292-00-10

Сайт: <http://cpei.tatarstan.ru/>

e-mail: c.p@tatar.ru

Журнал включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ)

Статьи рецензируются.

Перепечатка материалов, опубликованных в журнале,
допускается только с письменного разрешения редакции.

Мнения авторов могут не совпадать с мнением редакции.

© ЦПЭИ

Оглавление

УРБАНИСТИКА	4
АНАЛИЗ РЫНКА ГОРОДСКОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И ВЛИЯНИЯ УБЕР НА РАЗВИТИЕ РЫНКА В РОССИИ, С ФОКУСОМ НА СЛЕДУЮЩИХ ГОРОДАХ: МОСКВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, КАЗАНЬ, НОВОСИБИРСК И ЕКАТЕРИНБУРГ	5
Основные тенденции и особенности развития таксомоторных перевозок в ключевых российских городах и их влияние на развитие транспорта, городской среды и социально- экономические процессы.	8
Анализ влияния новых принципов и подходов к организации управления развития такси, предложенные компанией Uber на развитие рынка, стоимость и качество услуг и занятость и социальное самочувствие населения.	21
Uber улучшает условия для пассажиров в России	22
Uber создает экономические возможности для россиян.....	31
Uber поддерживает цели городов	40
Прогнозы воздействия uber, если он будет поддержан позитивным регулированием	45
Заключение	49
АННОТАЦИИ / ABSTRACTS	55

УРБАНИСТИКА

*Сафиуллин Марат Рашитович,
д.э.н., профессор, Директор ГБУ «Центр перспективных экономических
исследований Академии наук Республики Татарстан»*

*Запорожец Оксана Николаевна,
к.с.н., доцент, НИУ «Высшая школа экономики»*

*Бычкова Ольга Викторовна,
к.с.н., профессор, руководитель Центра исследования государственного
управления,
АНО «Европейский Университет в г.Санкт-Петербурге»*

*Фазлыев Алексей Александрович,
Заместитель директора ГБУ «Центр перспективных экономических
исследований Академии наук Республики Татарстан»*

*Савеличев Михаил Валерьевич,
к.э.н., Заместитель директора по науке ГБУ «Центр перспективных
экономических исследований Академии наук Республики Татарстан»*

*Ельшин Леонид Алексеевич,
к.э.н., заведующий отделом макроисследований и экономики роста ГБУ
«Центр перспективных экономических исследований Академии наук Республики
Татарстан»*

*Ермолаева Полина Олеговна,
к.с.н., заведующая отделом качественных исследований ГБУ «Центр
перспективных экономических исследований Академии наук Республики
Татарстан»*

*Мингазова Юлия Георгиевна,
к.э.н., главный научный сотрудник ГБУ «Центр перспективных экономических
исследований Академии наук Республики Татарстан»*

*Прыгунова Мария Игоревна,
старший научный сотрудник ГБУ «Центр перспективных экономических
исследований Академии наук Республики Татарстан»*

*Дёмкина Елена Петровна,
старший научный сотрудник ГБУ «Центр перспективных экономических
исследований Академии наук Республики Татарстан»*

*Иштирякова Лейсан Хабировна,
старший научный сотрудник ГБУ «Центр перспективных экономических
исследований Академии наук Республики Татарстан»*

*Шакирова Алиса Фиргатовна,
научный сотрудник ГБУ «Центр перспективных экономических исследований
Академии наук Республики Татарстан»*

АНАЛИЗ РЫНКА ГОРОДСКОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И ВЛИЯНИЯ УБЕР НА РАЗВИТИЕ РЫНКА В РОССИИ, С ФОКУСОМ НА СЛЕДУЮЩИХ ГОРОДАХ: МОСКВА, САНКТ- ПЕТЕРБУРГ, КАЗАНЬ, НОВОСИБИРСК И ЕКАТЕРИНБУРГ

Данная статья подготовлена по результатам исследования влияния Uber на социально-экономическое развитие России с фокусом на городах-миллионниках: г.Москвы, г.Санкт-Петербурга, г.Казани, г.Екатеринбурга и г.Новосибирска. Исследование было проведено ГБУ «Центр перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан» при участии экспертов из ведущих исследовательских центров: НИУ «Высшая школа экономики», АНО «Европейский Университет в г. Санкт-Петербурге» по заказу компании Uber.

Ключевые слова: Убер, такси, частный извоз, экономика совместного потребления, транспортная отрасль, развитие городов, социально-экономическое развитие, интернет, технологии, инновационные бизнес-модели

This article focuses on the results of the research of Uber's influence on the social and economic development of Russia by example of expertise of 5 cities with a million-plus population such as Moscow, St. Petersburg, Kazan, Yekaterinburg, and Novosibirsk. A study was conducted by the «Center of advanced economic research in the Academy of Sciences of the Republic of Tatarstan» with the participation of experts

from leading research centers: Higher School of Economics, European University in St. Petersburg, by order of Uber.

Keywords: Uber, taxi, private carrying, sharing economy, transport industry, urban development, socio-economic development, internet, technology, innovative business models.

«Экономика совместного потребления представляет собой экономическую деятельность на базе онлайн платформ, которая основывается на совместном потреблении нерационально используемых активов или услуг, на возмездной или безвозмездной основе между людьми равного статуса»¹. Само явление совместного пользования не является новым, но эпоха web 2.0 и развитие социальных сетей придала новую форму и новое содержание традиционному взаимодействию людей, расширяя его пространственные границы. Развитие информационно-компьютерных и телекоммуникационных технологий привели к тому, что ни время, ни пространство не являются более препятствием для интеграции людей, а также трансформации традиционных форм корпоративной организации. В своем исследовании «Экономика совместного потребления» PricewaterhouseCoopers отмечают, что «успех Uber, Airbnb и TaskRabbit является не причудой, но новым способом ведения бизнеса»².

Простота получения и обработки информации, легкость в установлении социальных контактов, удобство приложений способствуют все большему распространению участия людей в данной модели потребления. Компании, предлагающие модели совместного потребления в первую очередь воспользовались возможностями, появившимися с распространением технологий: аналитика Big Data, доступность облачного хранилища, широкое использование социальных сетей и мобильных устройств. Никогда ранее доступ к информационным данным не был настолько адаптирован к конкретным потребностям.

Экономика совместного потребления показывает значительный рост. Согласно данным оценки экономического развития экономики совместного потребления, опубликованным Европейской Комиссией, в Европе в 2015 году «в пяти ключевых секторах экономики совместного потребления доход составил

¹ [Stefan Hall, James Pennington, How much is the sharing economy worth to GDP? 28.10.2016](https://www.weforum.org/agenda/2016/10/what-s-the-sharing-economy-doing-to-gdp-numbers) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.weforum.org/agenda/2016/10/what-s-the-sharing-economy-doing-to-gdp-numbers>

² PricewaterhouseCoopers LLP, Consumer Intelligence Series «The Sharing Economy», 2015, [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.pwc.com/us/en/technology/publications/assets/pwc-consumer-intelligence-series-the-sharing-economy.pdf>

почти €4 миллиарда, было проведено транзакций на €28 миллиардов. Результаты показывают, что рост обоих показателей ускорился с 2013 года – в темпе, значительно превысившем ожидания всемирного исследования в 2014 году. По нашей оценке данные платформы удвоили свои показатели за прошедший год»³. Согласно исследованиям PricewaterhouseCoopers к 2025 году ключевые секторы могут генерировать глобальные доходы в объеме 335 млрд. Долл. США.

Пятью ключевыми секторами экономики совместного потребления, выделенными в докладе Европейской Комиссии, являются: жилье, бытовые услуги, профессиональные услуги, финансы, транспорт.

Вместе с тем, что услуга частного извоза автомобильным транспортом достаточно отдаленно связана с совместным потреблением товара либо услуги, компания Uber, демонстрирующая впечатляющее развитие по всему миру, тесно связана с этим понятием. Прежде всего, это объясняется позицией самой компании: автомобиль является тем самым незадействованным ресурсом, который можно использовать дополнительно.

Развитие данной компании, а также «уберизация» рынка частного извоза автомобильным транспортом оказывает существенное влияние на развитие транспорта и городской среды. Меняется поведение потребителей городских транспортных услуг, городского пространства, что влечет за собой изменения в системе организации и функционирования общественного транспорта, автодорожной сети. Все это, а также новые возможности, предоставляемые Big Data, развитие умных технологий ведут к фундаментальным изменениям в системе городского и государственного управления. В связи с этим крайне важно своевременное исследование и понимание трансформационных процессов, связанных с расширением Uber и аналогичных компаний и их влияния на развитие транспорта, городской среды и социально-экономические процессы.

В данной статье проведен макроэкономический анализ, анализ внутренних данных Uber и общедоступных данных из открытых источников (в том числе изучение результатов исследований на схожую тематику), статистической информации.

В частности, проведен анализ состояния и функционирования городского пассажирского транспорта до появления Uber (по пяти городам: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Новосибирск и Екатеринбург), включающий информацию о парке транспортных средств, о транспортных организациях различных форм собственности, видах транспорта, объемах перевозок, пассажирообороте и др.

³ Robert Vaughan, Raphael Daverio «Assessing the Size and Presence of the Collaborative Economy in Europe», апрель 2016 [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://ec.europa.eu/growth/single-market/services/collaborative-economy_en.

Экономический анализ осуществлялся с использованием данных 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, документов стратегического планирования, включая государственные и ведомственные программы.

Также был проведен социологический опрос среди двух групп респондентов - водителей и пассажиров, использующих систему данную систему. Выборка исследования составляет – 3200 человек (1600 водителей и 1600 пассажиров). Основная цель проведения опроса – выявление субъективных оценок потребителей сервиса Uber относительно качества услуг, воздействия на повседневную жизнь пользователей и города в целом. Репрезентативность данных социологических исследований обусловлена пропорциональным распределением выборки в зависимости от количества пользователей и водителей в изучаемых городах, а также случайным отбором респондентов. Ошибка выборки не более 3%.

В рамках исследования определены основные тенденции и основные проблемы в области развития и доступности транспортных услуг в исследуемых городах и их влияние на социально-экономическое развитие городов. Отдельно выделено влияние такси на городское развитие, возможности и ограничения использования такси, личных автомобилей.

Проведен анализ влияния Uber в России на сводные экономические показатели, как, например, объем производства (валовая добавленная стоимость) и занятость (в т.ч. налоги), оценен экономический эффект Uber в России. А также на основе результатов экономического анализа и итогов проведенного социологического опроса дана оценка развитию городских пространств под воздействием Uber, включая экономические эффекты и тенденции развития мобильности населения

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

Динамика изменения макроэкономических показателей последних лет свидетельствует о том, что транспорт – одно из узких мест, сдерживающих развитие российской экономики в целом, и особенно это касается крупных городов. За период с 2004 по 2016 годы 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 3,9%.

Таблица 1

Макроэкономические показатели исследуемых городов в 2015 году

Показатель	Москва	Санкт-Петербург	Казань	Екатеринбург	Новосибирск
Численность населения, тыс. человек	12325,4	5225,7	1217,0	1444,4	1584,1
Индекс промышленного производства, в % к предыдущему году	94,9	92,7	95,6	96,3	100,3
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования, млн. человек ¹⁾	4220	544,1	186,8	336,2	208,9
Пассажирооборот, млн. пасс.км. ¹⁾	5206,2	3317,2	1297,2
Оборот розничной торговли, млрд. рублей	4474,5	1144,6	446,1	725,9	226,1
Объем платных услуг населению, млрд. рублей	1366,8	414,1	65,5	74,9	72,6
Индекс потребительских цен, в % к предыдущему году	116,6	113,2	112,8	114,0	114,1
Индекс цен производителей промышленных товаров, в % к предыдущему году	115,0	114,0	111,5	113,5	110,8
Среднемесячная начисленная заработная плата одного работника					
номинальная, рублей	64324	43685	34790	41492	37199
реальная, в % к предыдущему году	89,2	91,9	93,7	89,4	90,6
Численность официально зарегистрированных безработных на конец периода, тыс. человек	35,4	13,5	4,8	6,0	5,9

1) По крупным и средним предприятиям

Транспортная проблема является узким местом российской экономики и особенно это касается 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 ведут к увеличению затрат населения на ежедневное перемещение по городу.

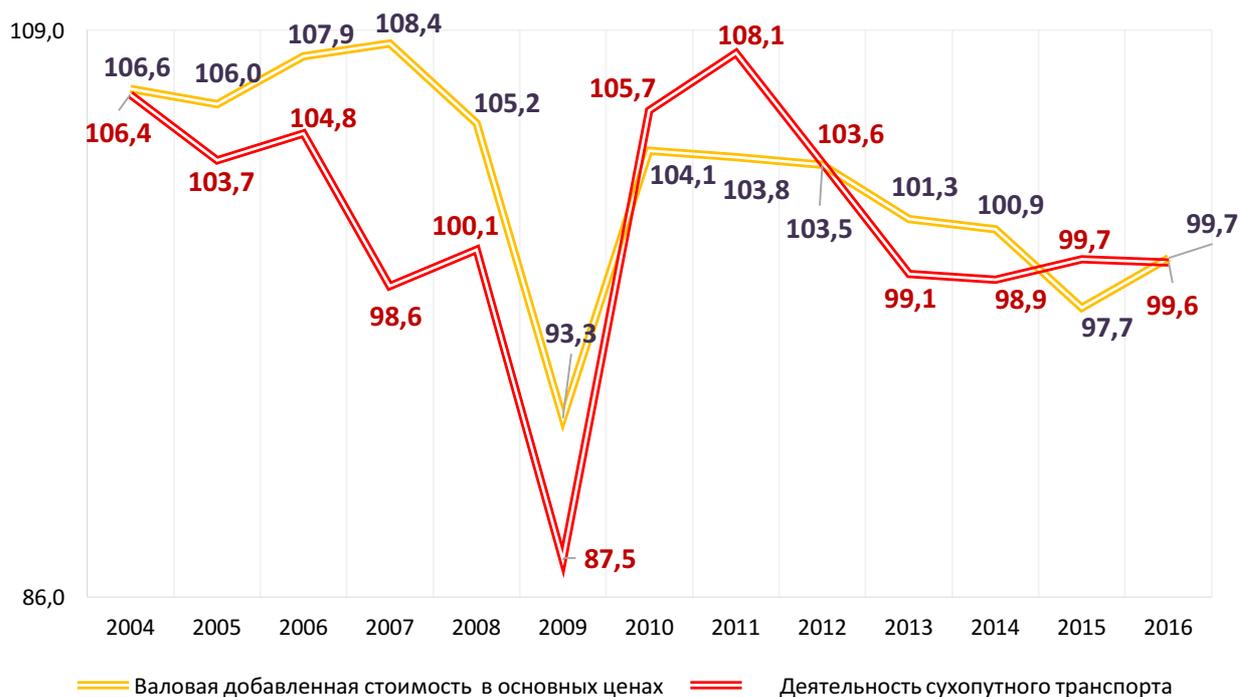


Рис. 1. Динамика изменения валовой добавленной стоимости в Российской Федерации и по отношению к сфере деятельности сухопутного транспорта

Уровень транспортного обслуживания городов Москва, Санкт-Петербург и Новосибирск 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). Структура пассажирских перевозок выглядит по анализируемым городам следующим образом.

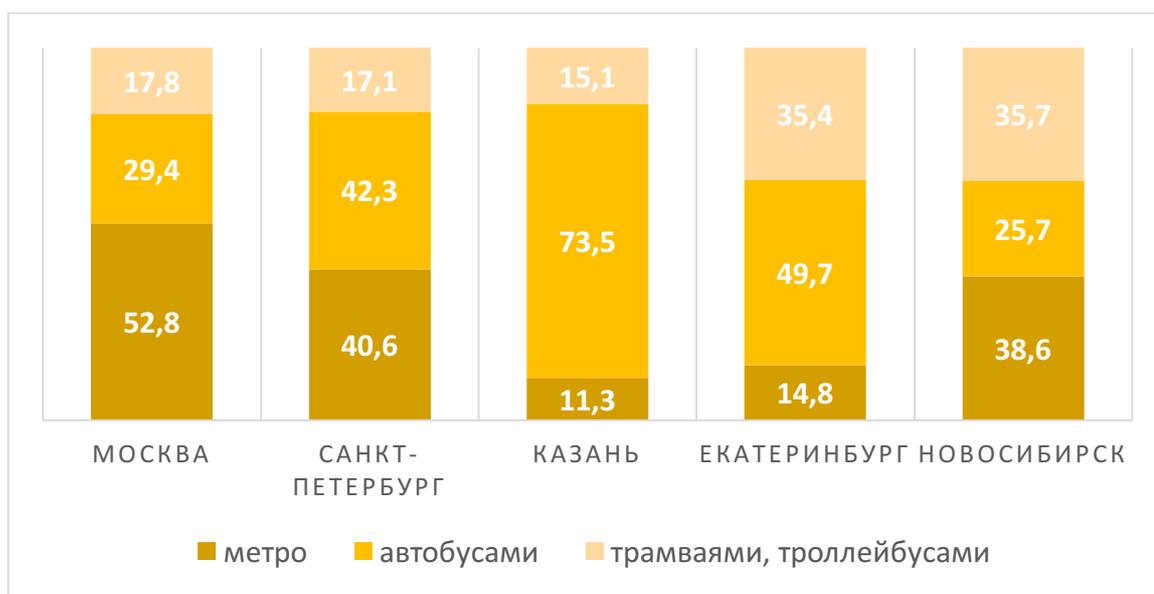


Рис. 2. Структура перевозок пассажиров общественным транспортом, в % к итогу

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.

Практически по всем городам наблюдается тенденция удешевления услуг такси по отношению к наиболее дешевому виду общественного транспорта – трамваю. По Казани отмечается в 2016 году 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 приход в Казань Uber.

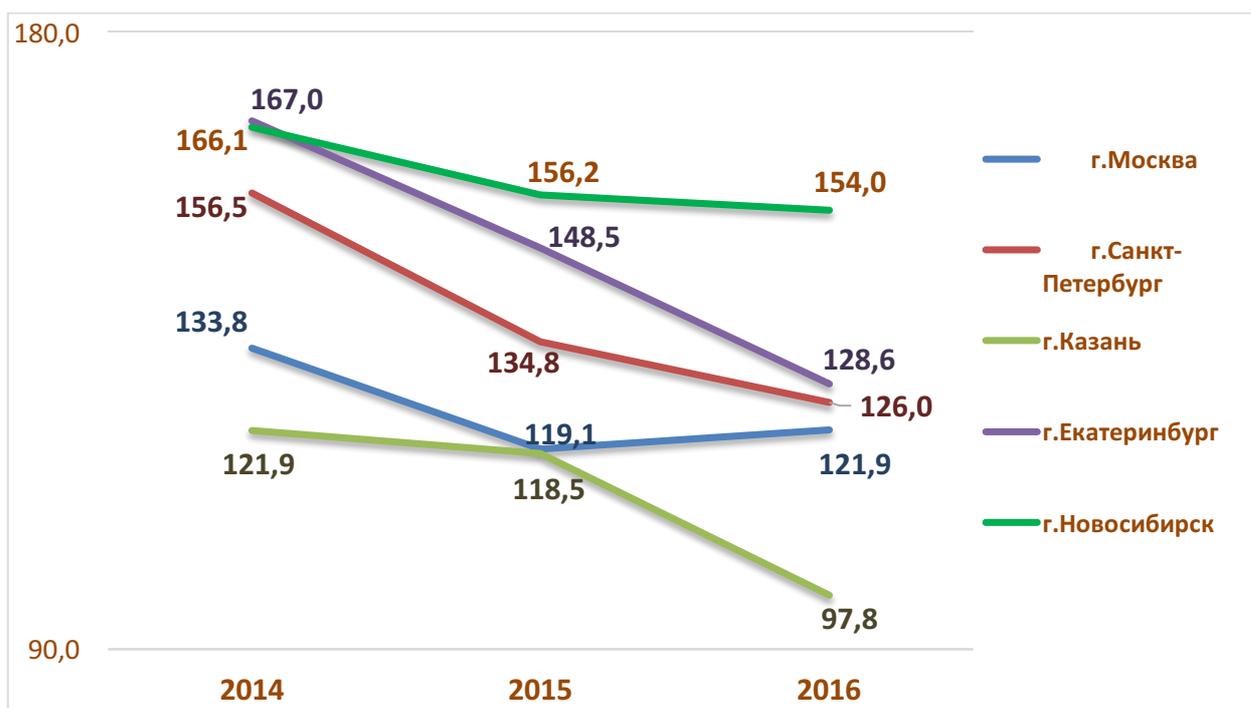


Рис. 3. Стоимость проезда в такси по отношению к самому дешевому виду транспорта (трамвай)

Если сравнить динамику изменения цен на услуги пассажирского транспорта с темпами роста среднемесячной заработной платы работающих за последние несколько лет в Российской Федерации, 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%, а также 2016 год, когда темпы были практически идентичны. В целом за период с 2011 по 2016 годы прирост цен на услуги пассажирского транспорта составил 63%, за этот же период заработная плата выросла на 75%.

Однако анализ показывает, что динамика роста заработной платы демонстрирует тенденцию к снижению ее темпов, а тарифы – напротив тенденцию к росту. В 2015 году 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.



Рис.4. Сравнение динамики цен на услуги пассажирского транспорта в Российской Федерации к темпам роста среднемесячной заработной платы (в % к предыдущему году)

Если рассмотреть статистику изменения цен на услуги пассажирского транспорта по регионам анализируемых городов, то за период с 2011 по 2016 годы максимальный рост указанного показателя отмечался в г. Санкт-Петербург – на 77% и в Свердловской области – на 69%. На 61% выросли цены на пассажирские перевозки в г. Москва, в Новосибирской области – на 52%. Ниже всего рост отмечался в Республике Татарстан – на 46%.

Таблица 2.

Индексы потребительских цен на услуги пассажирского транспорта
в % к предыдущему году

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Российская Федерация	109,8	106,1	109,2	106,9	110,8	108,1
г.Москва	108,5	105,0	104,5	108,5	114,7	108,9
г.Санкт-Петербург	111,7	106,1	114,9	105,8	111,0	110,5
Республика Татарстан	112,9	102,5	107,0	104,4	103,2	109,3
Свердловская область	118,9	105,0	113,3	104,7	104,0	109,7
Новосибирская область	103,1	102,8	115,0	105,5	115,3	103,3

За рассматриваемый период времени максимальный рост среднемесячной заработной платы отмечался в г.Москва – на 85%, в г.Санкт-Петербург – на 79% и в Республике Татарстан – на 75%. Наименьшие темпы роста заработной платы

сложились в Свердловской области – на 66% и в Новосибирской области – на 64%.

Таблица 3.

Темпы роста среднемесячной номинальной начисленной заработной платы одного работника по полному кругу организаций, в % к предыдущему году

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Российская Федерация	111,5	113,9	111,9	109,1	104,7	108,0
г.Москва	116,9	108,8	113,6	110,3	105,1	110,7
г.Санкт-Петербург	108,6	111,5	111,9	110,4	108,6	110,2
Республика Татарстан	115,3	116,1	112,1	108,7	103,0	104,3
Свердловская область	112,3	113,3	109,8	106,8	104,1	106,7
Новосибирская область	111,4	114,5	109,8	106,6	103,1	106,5

С развитием современных информационных технологий рынок таксомоторных услуг демонстрирует бурное развитие в последние годы. Обеспеченность населения такси по пяти 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 такси для российских городов составляет порядка в 1,7-3,8 раза.

Таблица 4.

Обеспеченность населения такси

Город	Количество легальных такси (количество выданных разрешений на перевозки такси), тыс.ед.	Население, млн.человек	Количество легальных такси в расчете на тысячу населения
Санкт-Петербург	36,4	5,2	7,0
Екатеринбург	8,6	1,4	5,9
Казань	7,0	1,2	5,7
Москва	59,4	12,3	4,8
Новосибирск	5,1	1,6	3,2

За период с 2011 по 2016 год число выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории столицы выросло в 6 раз (а по сравнению с 2010 годом в 10 раз) и составило на конец 2016 года 74 тыс.ед.

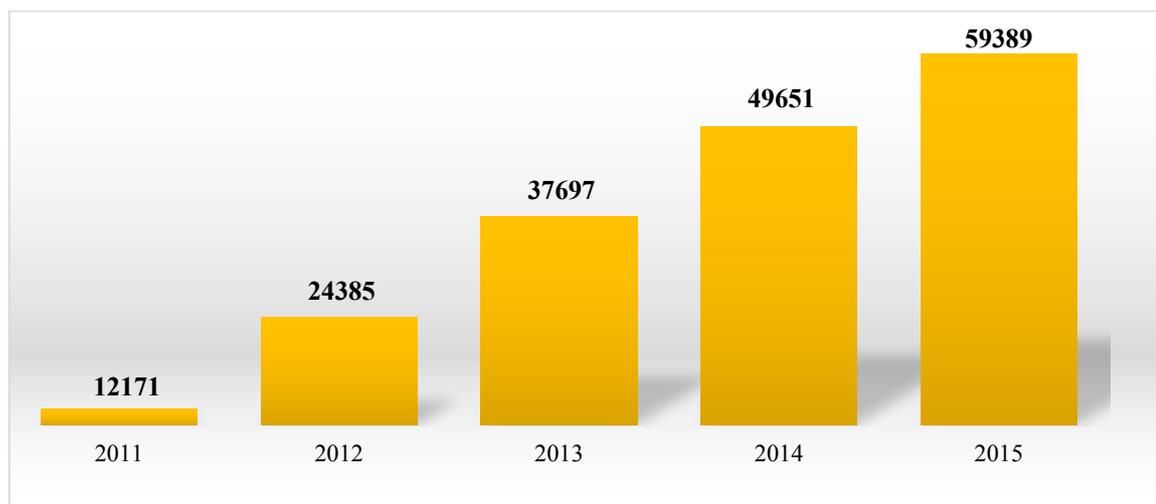


Рис.5. Динамика выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г. Москва, единиц⁴

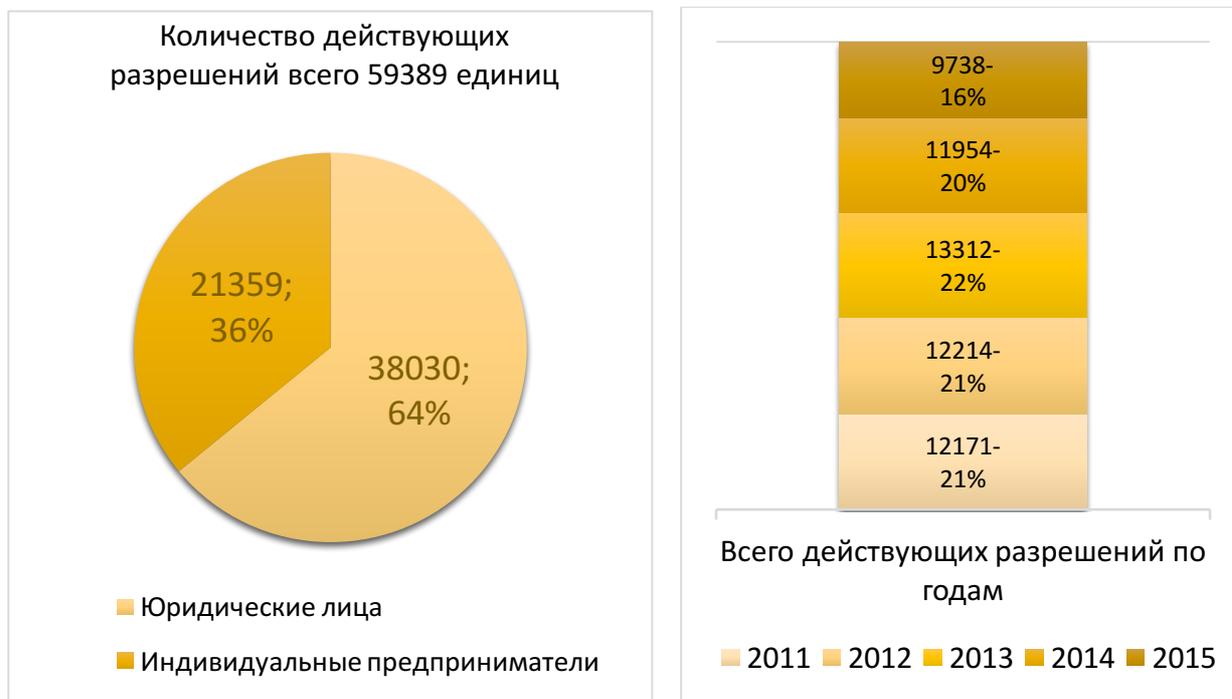


Рис.6. Количество выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г.Москва

Удельный вес юридических лиц в общем количестве выданных разрешений демонстрировала по последние годы тенденцию к росту и составил в 2015 году 64%, соответственно, доля индивидуальных предпринимателей наоборот демонстрировала тенденцию к снижению и составила 36% (для

⁴ Целевой показатель для Москвы 55 тысяч легковых такси

сравнения в 2011 году она была почти 50%). В целом количество действующих разрешений в г. Москва демонстрирует достаточно равномерное распределение по годам.

За период с 2010 по 2015 годы пассажиропоток легковых такси г.Москвы вырос в 7,6 раза и составил в 2015 году 260 тысяч человек в сутки.

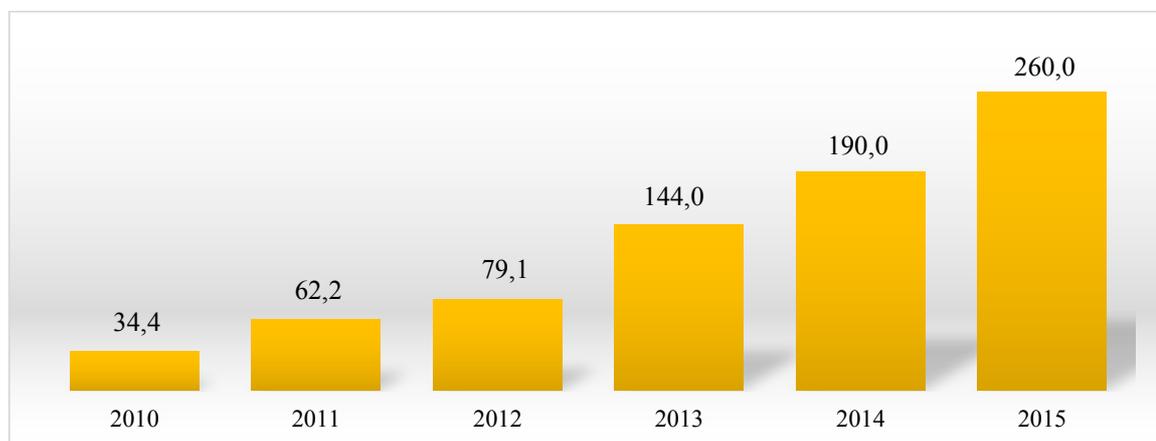


Рис.7. Количество перевезенных пассажиров в г.Москве в сутки, тысяч человек

Количество действующих разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г.Санкт-Петербург составляет 36354 единиц, в том числе 20613 разрешения или 57%, выданные юридическим лицам, и 15741 разрешений или 43%, выданные физическим лицам (индивидуальным предпринимателям). Если рассмотреть распределение действующих разрешений по годам выдачи, подавляющее большинство выданных действующих разрешений (51%) в г. Санкт-Петербург пришлось на 2015-2016 годы.

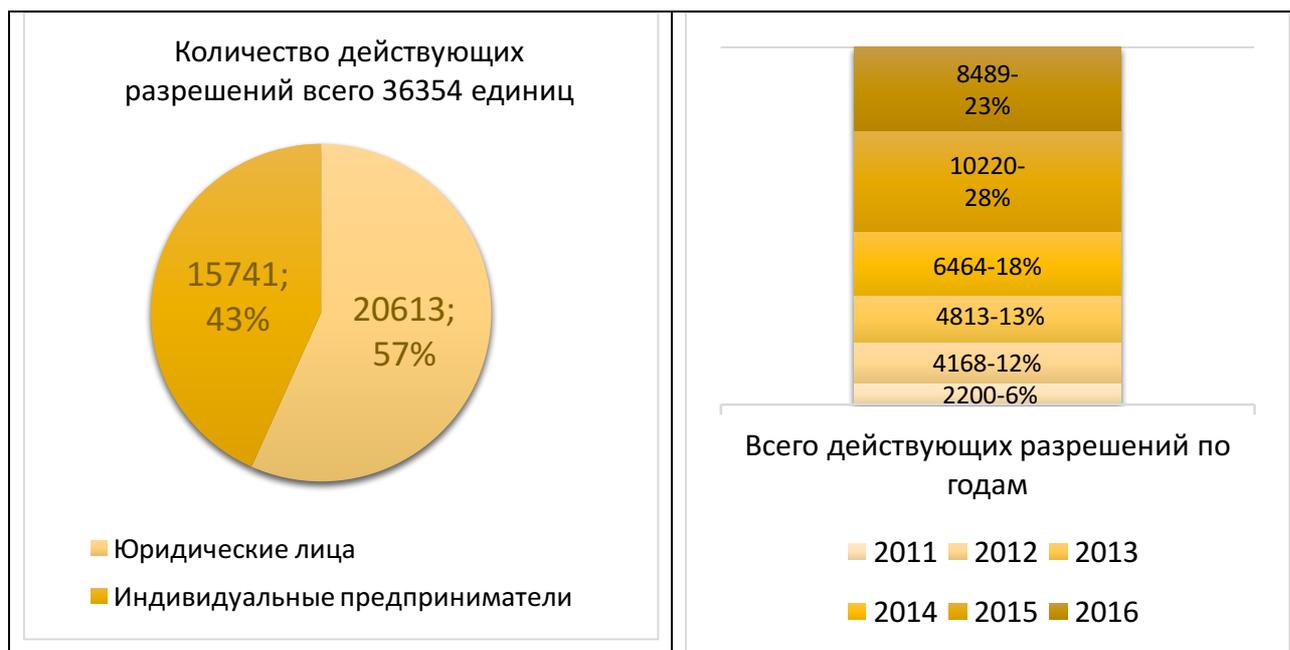


Рис.8. Количество выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г.Санкт-Петербург

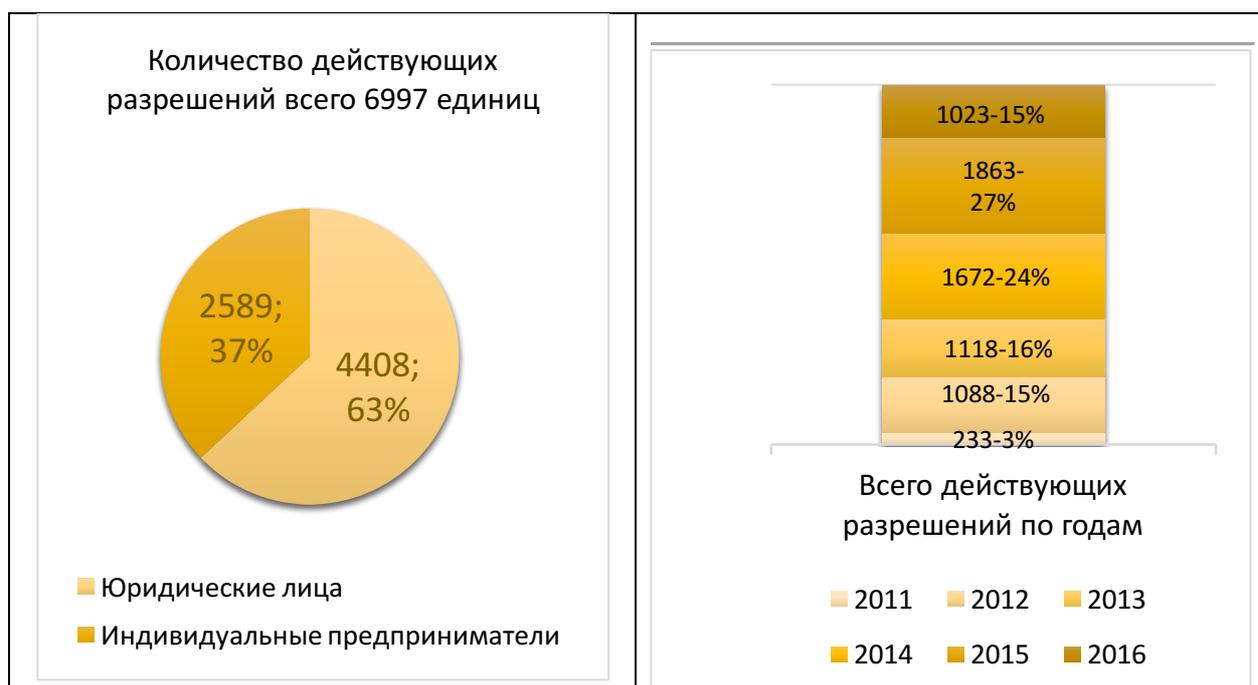


Рис.9. Количество выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г.Казань

Количество действующих разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г.Казани составляет 6997 единиц, в том числе 4408 разрешений или 63%, выданные

юридическим лицам, и 2589 разрешений или 37%, выданные физическим лицам (индивидуальным предпринимателям). Подавляющее большинство выданных действующих разрешений (51%) в г. Казань пришлось на 2014-2015 годы.

Количество действующих разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г.Екатеринбург составляет 8566 единиц, в том числе 4056 разрешения или 47,3%, выданные юридическим лицам, и 4510 разрешений или 52,7%, выданные физическим лицам (индивидуальным предпринимателям). Если рассмотреть распределение действующих разрешений по годам выдачи, то подавляющее их большинство (78%) пришлось на 2012-2014 годы.

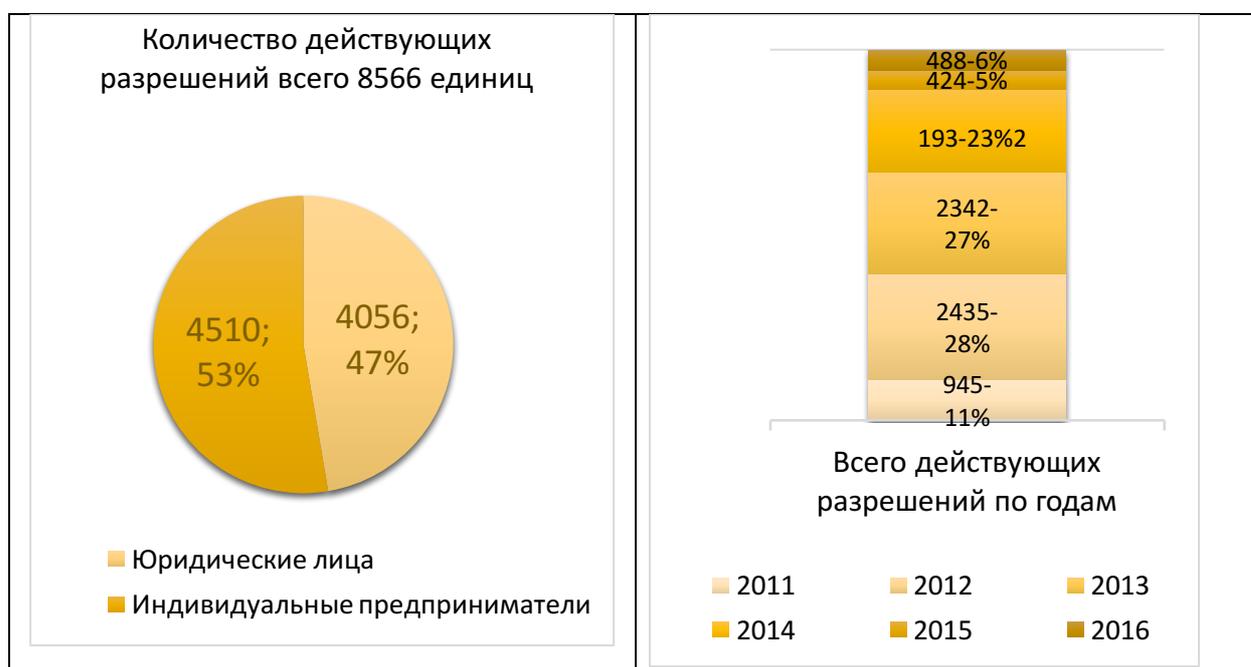


Рис.10. Количество выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г.Екатеринбург

Количество действующих разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г.Новосибирск составляет 5104 единиц, в том числе 2074 разрешения или 40,6%, выданные юридическим лицам, и 3030 разрешений или 59,4%, выданные физическим лицам (индивидуальным предпринимателям). Если рассмотреть распределение действующих разрешений по годам выдачи, то подавляющее их большинство (62%) пришлось на 2012-2014 годы.

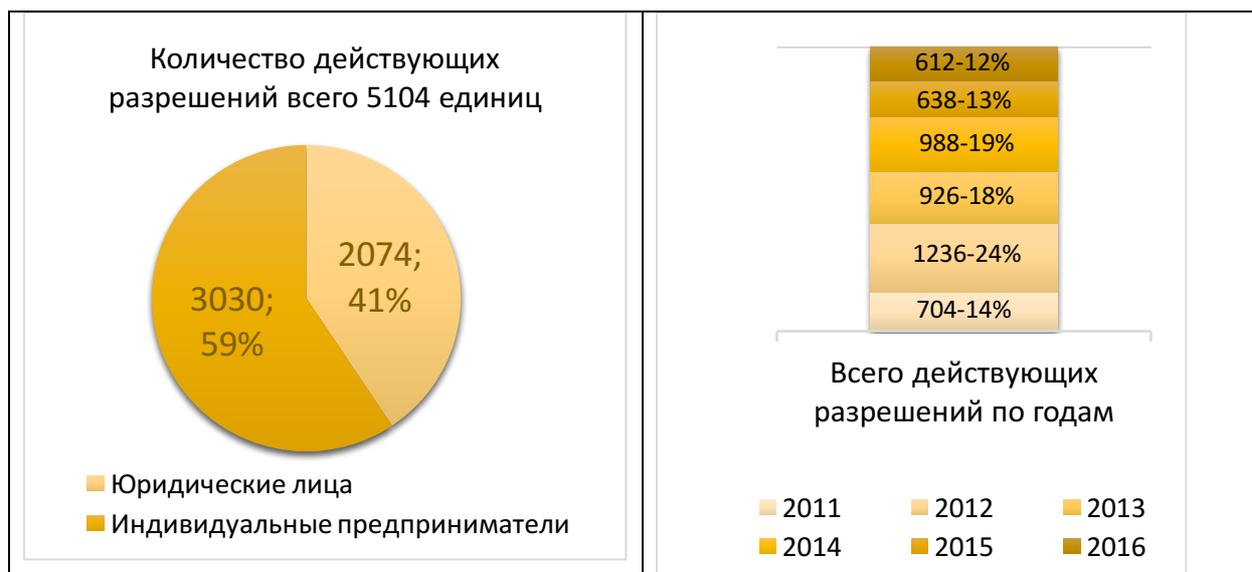


Рис.11. Количество выданных разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси на территории г.Новосибирск

Наблюдающиеся в последние годы тенденции увеличения доли юридических лиц в сфере деятельности такси в Москве, Санкт-Петербурге и Казани в будущем могут привести к монополизации рынка такси, росту цен и увеличению административных барьеров.

В тоже время довольно существенной остается доля нелегального рынка такси. Так, 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

Таблица 5.

Годовой объем теневого рынка такси⁵

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	12,0
Санкт-Петербург и область	8	12,6	24,2

⁵ Источник данных: <http://ac.gov.ru/files/content/8176/issledovanie-ac-taksi-pdf.pdf>.

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
Потенциальные налоговые поступления при использовании упрощенной системы		6,98	

По итогам анализа выделим основные тенденции и проблемы в сфере развития пассажирского транспорта.

Развитие общественного транспорта:

- валовая добавленная стоимость в целом по экономике России росла опережающими темпами по сравнению с добавленной стоимостью в сфере деятельности сухопутного транспорта.
- доля транспорта в валовом внутреннем продукте за период с 2004 по 2016 годы демонстрировала тенденцию к снижению (сокращение с 6,5% до 3,9%) .
- средние потребительские тарифы на пассажирский транспорт за последние четыре года поднялись в среднем на 20%, а на такси упали на 1,7%. С ростом конкуренции на рынке такси (с появлением Uber) тарифы на такси демонстрируют тенденцию к снижению.

Динамика доходов и расходов:

- в целом доходы населения росли опережающими темпами по сравнению с ростом цен на услуги пассажирского транспорта.
- доля расходов на услуги пассажирского транспорта в потребительских расходах населения в последние годы составляет достаточно постоянную величину – в среднем по России 2%.

Главные проблемы в сфере развития общественного транспорта России:

- Экономический рост Российской Федерации сдерживается отсутствием в сфере пассажирского транспорта возможностей обеспечения необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов.
- Транспорт – одно из узких мест, сдерживающее развитие российской экономики в целом.
- Общее падение доступности общественного транспорта.
- Продолжают ухудшаться показатели безопасности на транспорте.
- Динамика роста заработной платы демонстрирует тенденцию к снижению ее темпов, а тарифы – напротив тенденцию к росту.

- В последние годы динамика развития малого и среднего предпринимательства является отрицательной. Вклад малого и среднего предпринимательства в общие экономические показатели в Российской Федерации существенно ниже, чем в большинстве не только развитых, но и развивающихся стран. Наблюдается рост уровня неформальной занятости в сфере малого и среднего предпринимательства.
- Тенденция монополизации рынка такси
- Существенная доля теневого рынка такси, которая, по оценкам, составляет 26,4%.

Анализ влияния новых принципов и подходов к организации управления развития такси, предложенные компанией Uber на развитие рынка, стоимость и качество услуг и занятость и социальное самочувствие населения.

Тенденции социально-экономического развития городов и результаты социологических исследований последних лет позволяют выделить следующие проблемы в сфере городского пассажирского транспорта Российской Федерации.

Для пассажиров:

- невозможность оценить все возможные варианты маршрутов, чтобы добраться до нужного места;
- отсутствие полного охвата всех городских маршрутов наличием подробной информации о схеме их движения, интервалах движения и точном времени прибытия транспорта на остановочные пункты;
- одни маршруты слишком сильно перегружены (очереди на посадку), в то время как другие - совсем не пользуются спросом;
- остановки транспорта общего пользования не всегда находятся очень близко к пунктам отправления-назначения;
- 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.

Для водителей:

- существующие модели работы в службах такси предполагают присутствие водителя на работе в течение всего рабочего времени, независимо от наличия или отсутствия заказов на поездки; такая модель не является приемлемой для людей, для которых работа в такси не является основной, или же они занимаются данной работой вне сезона своей основной занятости;
- неравноправная конкуренция со стороны теневых перевозчиков.

Для города:

- повышение плотности городского населения, рост уровня автомобилизации города приводит к повышению интенсивности движения и снижению пропускной способности городского движения;
- высокая загруженность ряда маршрутов;
- низкая загруженность маршрутов по ряду направлений приводит к тому, что сохранение транспортного обслуживания по указанным направлениям становится экономически не выгодным для перевозчиков;
- в некоторых городах несоответствие между размером города и степенью развития транспортных коммуникаций;
- 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.

Uber улучшает условия для пассажиров в России

Социальный портрет пользователей Uber. Средний возраст опрошенных потребителей услуг Uber составляет 33 года, среди них 52,5% – мужчины, 47,5% – женщины. Больше половины опрошенных (69,1%) имеют высшее образование и заняты в коммерческой сфере деятельности (55,5%). 15,1% работают на себя (предприниматели, фрилансеры и проч.), 12,3% заняты в бюджетной сфере. Оценивая свое материальное положение 44,1% опрошенных отметили, что у них не возникают затруднений с покупкой товаров длительного пользования (телевизор, холодильник), при этом у каждого третьего опрошенного (35,1%) денег хватает только на приобретение необходимых продуктов и одежды, каждый десятый (9%) может себе позволить купить товары длительного пользования, такие как машина, дача (рисунок 12).



Рис.12. Социальный портрет пользователя Uber в России

По результатам социологического опроса пользователей услуг такси, проведенного в рамках данного исследования, было выявлено, что в целом большинство опрошенных (71,2%) устраивает транспортная система их городов («вполне устраивает» - 38,6%, «скорее устраивает» - 32,6%) (рисунок 13).

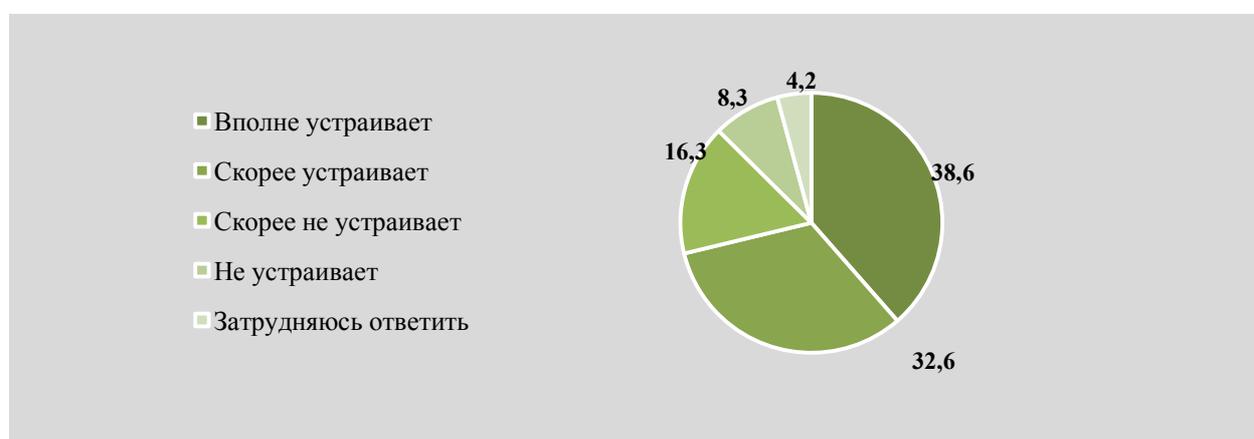


Рис.13. Распределение ответов респондентов на вопрос «Насколько Вас устраивает транспортная система Вашего города?», %

Большинство опрошенных горожан (60,4%) передвигаются по городу на общественном транспорте. Почти половина респондентов предпочитают пользоваться личным автомобилем (47,6%) или Uber (47,4%). Услугами такси пользуются около трети опрошенных (29,1%) (рисунок 14).

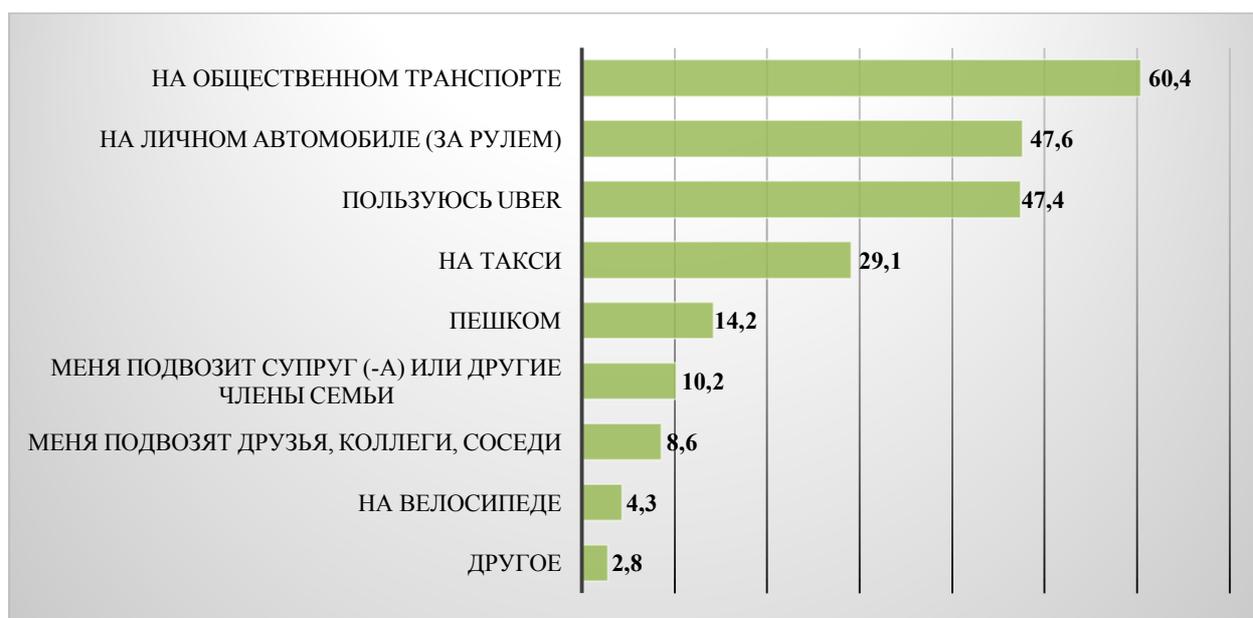


Рис.14. Распределение ответов респондентов на вопрос «Как Вы чаще всего передвигаетесь по городу?», %

Согласно данным опроса пользователей услуг такси, наиболее популярным видом транспорта для москвичей является общественный транспорт: около двух третей (64,8%) опрошенных чаще всего передвигаются по городу именно на нем. Чуть менее половины опрошенных сообщили, что чаще всего ездят за рулем личного автомобиля (45%) или пользуются Uber (42,4%). Треть предпочитает передвигаться на такси (32,8%). Наиболее популярным видом транспорта для жителей Санкт-Петербурга является общественный транспорт: более половины (57,5%) опрошенных чаще всего используют его для передвижения по городу. Чуть менее половины опрошенных сообщили, что чаще всего ездят за рулем личного автомобиля (45,8%) или пользуются Uber (44%). Почти четверть предпочитает передвигаться на такси (22,9%). Более половины опрошенных жителей Новосибирска (55,8%) чаще всего передвигаются по городу на общественном транспорте, чуть менее половины (49,2%) – на личном авто. Чаще всего такси пользуются 40% опрошенных, Uber – 31,7%. Большинство жителей Екатеринбурга для передвижения по городу используют Uber (78,3%) и личный автомобиль (73,3%), затем предпочитают общественный транспорт (52,5%). Каждый пятый опрошенный житель Екатеринбурга использует такси (20%). Что касается казанцев, то 68,8% опрошенных предпочитают передвигаться по городу, используя Uber, 58,8% – выбирают общественный транспорт, 44,4% – личный автомобиль (рисунок 15).

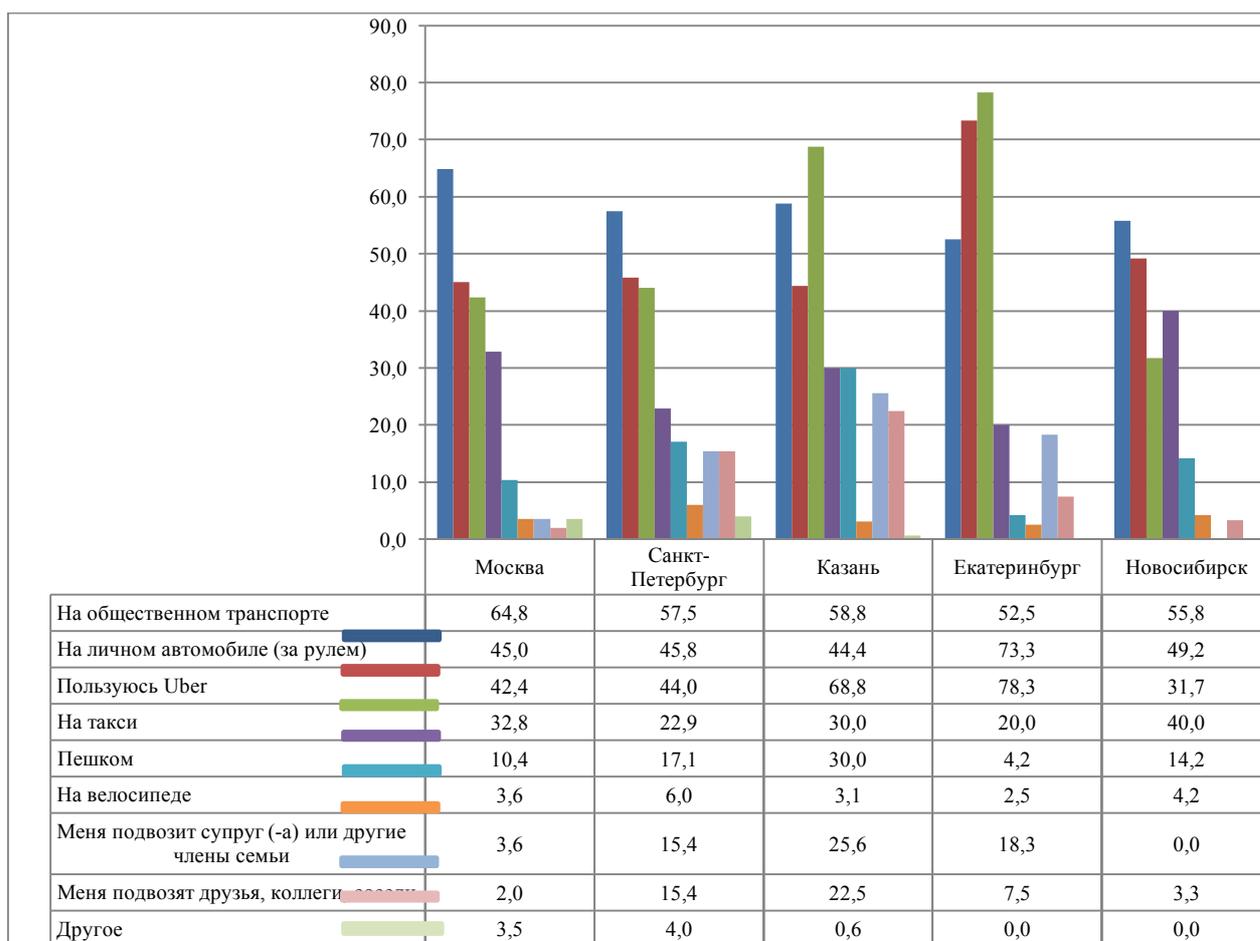


Рис.15. Распределение ответов респондентов на вопрос «Как Вы чаще всего передвигаетесь по городу?», %

Uber начал свою деятельность в России в ноябре 2013 года в г.Москва, в июле 2014 года Uber начал работать на территории г.Санкт-Петербург, в городах Екатеринбург, Казань и Новосибирск – в мае, сентябре и октябре 2015 года, соответственно. На данный момент Uber является популярным сервисом, дополняющим транспортную систему городов и упрощающим мобильность горожан. Согласно данным социологического опроса пользователей, около половины респондентов совершают поездки на Uber хотя бы один раз в неделю (15,5% опрошенных пользуются Uber в среднем 3 раза в неделю и чаще, 29,2% – 1-2 раза в неделю). Более трети опрошенных (36,6%) узнали о данном сервисе сразу же, как только он появился в их городе, более четверти – менее года назад (28,1%). Наиболее популярным каналом информации о деятельности Uber является «сарафанное радио»: 63,1% получают информацию о данном сервисе из разговоров с друзьями, знакомыми. Вторым по популярности источником информации является Интернет (41,8%).

С развитием деятельности Uber в России среднее время ожидания Uber сократилось 2-3 раза и составляло в среднем за январь-август 2016 года от 4,3

минуты (г.Казань) до 7,2 минут (г.Екатеринбург). В г.Москва среднее время ожидания Uber составило 5,1 минуты.

По итогам исследования таксомоторных перевозок в г.Москва среднее время подачи автомобиля в рабочий день с увеличением количества легковых такси в городе, а также развитием диспетчерских служб и увеличением способов заказа такси демонстрировало в последние годы тенденцию к снижению и составило к 2016 году 7–10 минут, в том числе в час пик - 17 минут. Интервал движения общественного наземного городского транспорта в анализируемых городах составляет в среднем 10-15 минут. **Таким образом, можно утверждать, что Uber обеспечивает повышенную доступность и оперативность прибытия автомобиля.**

Скорость общественного транспорта в рассматриваемых городах составляет в среднем 13-16 км/час. Скорость передвижения на машинах Uber в целом по городам в 1,8 раза превышает скорость передвижения на общественном транспорте, что создает дополнительные удобства для пассажиров. Наивысшая скорость поездки Uber отмечена в Москве и Казани, где она в 2 раза превышает среднюю скорость общественного транспорта. Это создает особые конкурентные преимущества для Uber в указанных городах. **Вывод: Uber способствует снижению времени, затрачиваемому на поездку, включая время ожидания клиентом автомобиля Uber и время доставки клиента в необходимую ему точку города.**

Отметим, что согласно данным опроса потребителей услуг Uber, у 67,1% респондентов есть в семье хотя бы один личный автомобиль. При этом ежедневно совершают поездки на личном авто 40,7% опрошенных, почти каждый день (5-6 раз в неделю) – 11,1%. В то же время каждый пятый (19,8%) совершает поездки на своем автомобиле лишь 1-2 раза в неделю, такая же доля (19%) – 3-4 раза в неделю. Еще около десятой доли используют свой автомобиль очень редко – несколько раз в месяц и реже (7,9%). Таким образом, данные показывают, что около половины опрошенных используют свой личный автомобиль неэффективно: автомобиль простаивает большую часть времени, не принося владельцам прибыли и не повышая уровень комфорта повседневной жизни.

Использование личного автомобиля в современных городах затруднено множеством причин. Наиболее актуальные среди них – частые заторы на дорогах, а также высокие цены на бензин, проблемы с парковками. По мнению большинства участников опроса, основной проблемой использования личного автомобиля в условиях городской среды являются частые пробки на дорогах (54,8%), а также высокие цены на бензин (32,5%), отсутствие или недостаточное

количество бесплатных парковочных мест возле работы/учебы (28,4%) и возле дома (24%). Отсутствие или недостаточное количество платных парковок отметили в качестве важной проблемы 22,6% опрошенных (рисунки 16, 17).

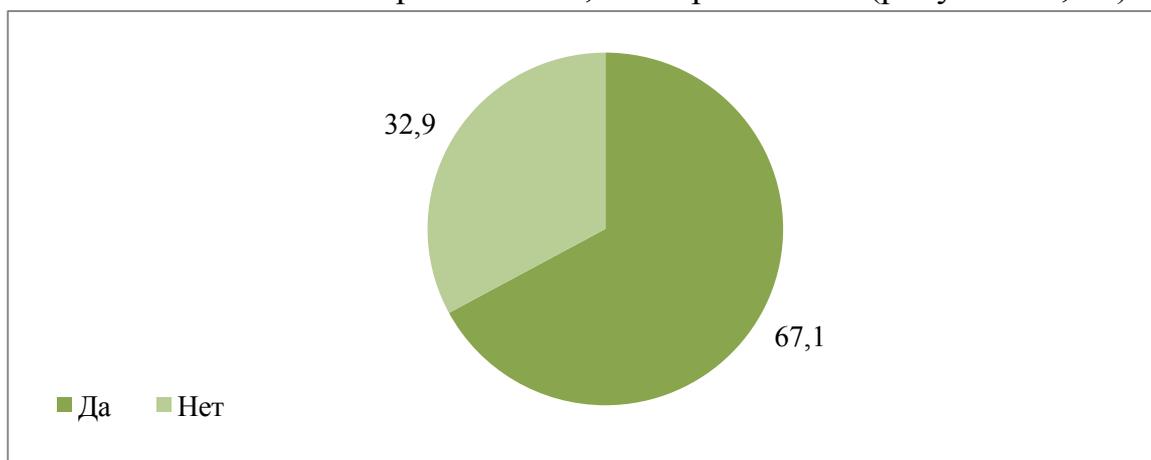
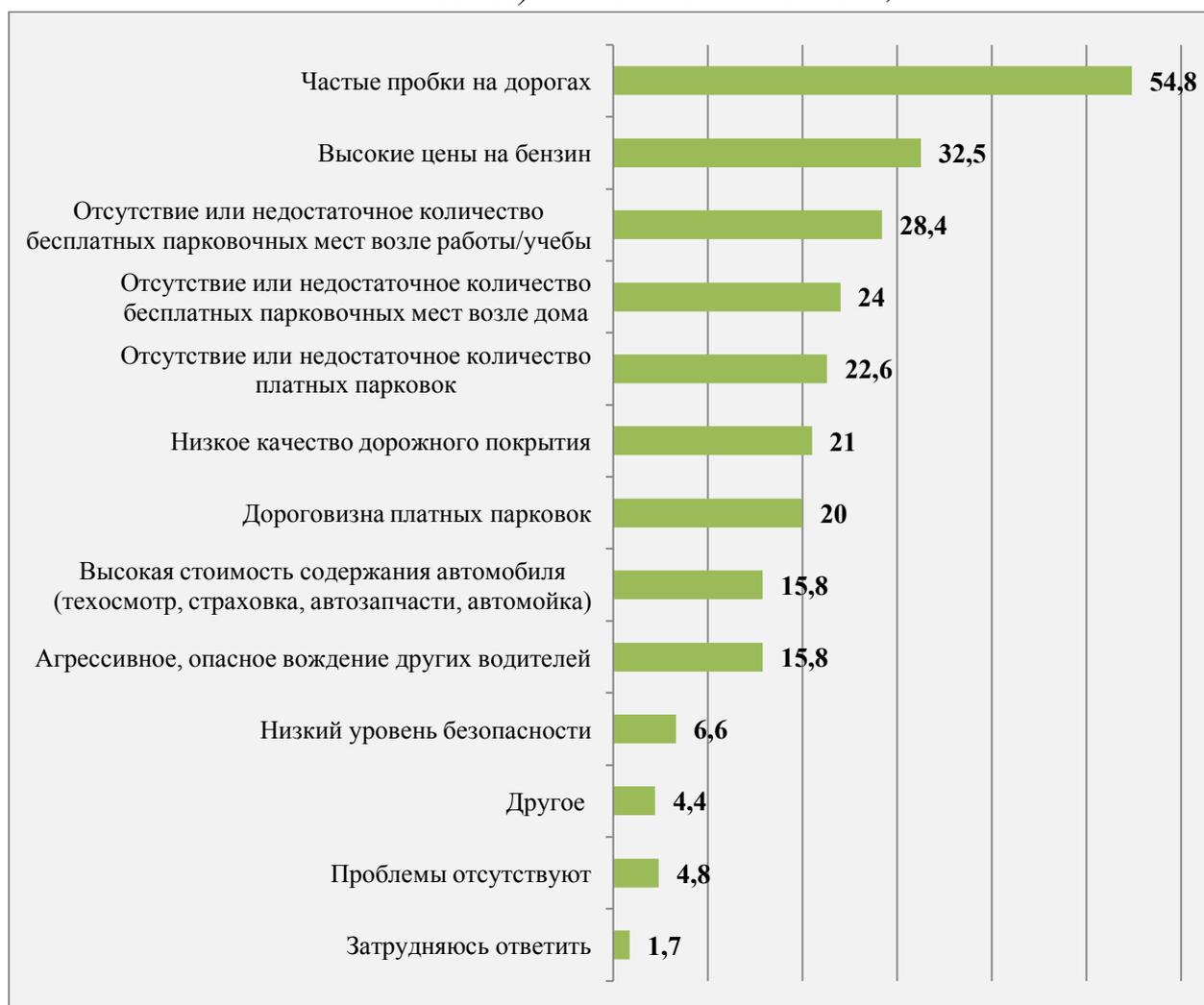


Рис.16. Распределение ответов респондентов на вопрос «Есть ли у Вас (в Вашей семье) личный автомобиль?», %



*Рис.17. Распределение ответов респондентов на вопрос
«Какие основные проблемы Вы видите в использовании личного автомобиля в
условиях городской среды?», %*

Исходя из тарифов Uber (категория автомобиля UberX), среднего расстояния по типам (направлениям) поездок, стоимость одной поездки в среднем составляет от 50 до 160 рублей в городах с населением от 1 до 2 млн. человек (г.Казань, г.Екатеринбург, г.Новосибирск) и до 215-250 рублей в г.Москва и г.Санкт-Петербург.

Если сравнить ежедневные затраты на собственный автомобиль, включающие стоимость автомобиля и его техобслуживание, (распределенную на среднее количество лет эксплуатации автомобиля), расходы на бензин, оплату транспортного налога, страхового полиса обязательной автогражданской ответственности собственника транспортного средства, стоянки, то минимальный их размер по оценке находится в диапазоне 500-600 рублей в день.

Учитывая, что 40% машин, находящихся в собственности россиян, используются неэффективно – стоят целый день у места работы, то, при пользовании услугами компании Uber, затраты автовладельца могут составлять 200-300 рублей в день, это ниже расходов на содержание личного автомобиля.

При этом отказ населения от неэффективно используемых машин даст положительный эффект и в плане улучшения качества окружающей среды, так как позволит снизить ежегодный объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух от автомобильного транспорта до 65% от сегодняшнего уровня. Справочно: объем выбросов вредных веществ от автомобильного транспорта в 2015 году составил 13 818,6 тыс. тонн. Удельный вес легкового транспорта в общем количестве автомобильного транспорта России составляет 86%. Таким образом, объем выбросов в расчете на один легковой автомобиль составляет в среднем 270 кг. в год.

Подвижной состав Uber, за время деятельности компании в России, характеризуется снижением его среднего возраста. Так, например, если в начале деятельности Uber в г.Москва средний возраст транспортных средств составлял 8,4 года, то по состоянию на август 2016 года уже 1,8 года. Средний возраст автомобилей, работающих в системе Uber, в г. Санкт-Петербург в настоящее время составляет 3,4 года, в г. Екатеринбург – 3,5 года, в г. Казань – 3,7 года, в г. Новосибирск - 4,5 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.

Результаты анализа статистических данных подтверждаются данными социологического опроса пользователей такси. Так, половина опрошенных (50,9%) отметили в качестве одного из пяти основных преимуществ Uber оперативность прибытия автомобилей. Наиболее важен данный аспект сервиса для жителей мегаполисов Москвы и Санкт-Петербурга (пользователи из этих городов отмечали данный вариант в 61,3% и 54,1% случаев соответственно).

Кроме того, важными преимуществами Uber, по мнению респондентов, является возможность оплаты поездки банковской картой (46,6%) и удобство вызова автомобиля по мобильному приложению (28,3%). Это повышает безопасность и комфортность поездки.

Несколько менее пятой части опрошенных отметили в качестве основных преимуществ возможность просматривать профили водителей и связаться с ними в случае необходимости даже после поездки (16,7%), а также возможность заранее рассчитать стоимость поездки (16,7%).

Каждый восьмой отметил повышенный уровень безопасности в виду открытости системы и регистрации GPS-данных каждой поездки (12,6%), что имеет наиболее высокую значимость для пользователей из Екатеринбурга (25%) и Казани (20,6%). Каждый десятый респондент отметил также в числе пяти наиболее важных преимуществ возможность оставить отзыв о поездке (11,7%) и возможность выбрать класс автомобиля (10%) (рисунок 18).



Рис.18. Распределение ответов респондентов на вопрос «Какие основные преимущества Uber Вы могли бы выделить по сравнению со службами такси Вашего города?», %

Почему горожане выбирают Uber? Ответ на этот вопрос мы получили в результате анализа данных опроса пользователей такси. Выяснилось, что самые важные причины использования Uber – это экономия материальных средств (67,2%), удобство (65,9%) и простота (58,6%), а также быстрое прибытие автомобилей (51,3%) и безопасность поездок (40,7%). Таким образом, Uber предоставляет горожанам возможность экономить на поездках и повышать уровень комфорта и безопасности передвижения по городу (Рисунок 19).



Рис.19. Распределение ответов респондентов на вопрос «Какие причины мотивируют Вас к тому, чтобы использовать Uber?», % тех, кто отметил указанные варианты в качестве важной причины

Отметим, что большинство опрошенных (48,3%) используют Uber в случаях, когда им необходимо ехать куда-либо в позднее время суток и общественный транспорт в это время уже не ходит, еще четверть (25,9%) – в случаях, когда общественный транспорт в нужном месте не ходит вообще. Также респонденты часто указывали, что Uber помогает им добраться до удаленных районов города или до пунктов назначения, находящихся за его пределами (так, респонденты при ответе на вопрос о случаях использования Uber в 9,7% случаях предлагали свои варианты, наиболее распространенными из которых оказались такие варианты, как «аэропорт», «за город», «поездки на большие расстояния»). Это свидетельствует о том, что Uber заменяет горожанам общественный транспорт в тех местах и в то время, когда он недоступен.

Кроме того, более трети опрошенных (39,1%) используют Uber, когда они лично не могут сесть за руль своего автомобиля, например, находятся в состоянии алкогольного опьянения или плохо себя чувствуют. Uber в данном случае предоставляет человеку возможность не вести машину самому, а доверить это опытному водителю, что повышает уровень безопасности на дорогах города.

Чуть менее трети опрошенных (30,3%) сообщили, что обращаются к услугам Uber, когда они опаздывают на работу, учебу, встречу. Другими

словами, эти горожане надеются на оперативность Uber в случаях экстренных ситуаций недостатка времени (рисунок 20).



Рис.20. Распределение ответов респондентов на вопрос «В каких случаях Вы пользуетесь услугами Uber?», %

Uber создает экономические возможности для россиян

Социальный портрет водителя Uber в России. Подавляющее большинство опрошенных водителей – мужчины (95,4%), средний возраст которых составляет 36 лет. Почти две третьих опрошенных водителей – семейные люди (62,5%), каждый четвертый – не женат (26,5%), каждый десятый – разведен (10,4%). 71% имеют на иждивении 2 и более человек (включая себя). Высшее образование имеют 51,2%, среднее специальное – 30,4% опрошенных. 88,4% респондентов до того, как начать работать в Uber, были трудоустроены (наиболее распространенные отрасли занятости – транспортные услуги (19,8%), строительство (17,6%), производство (13,9%), бизнес (13,7%)), 4,1% были безработными, 3,9% - студенты, 1,8% - пенсионеры. При этом 63,2% начали работать с Uber, потому что потеряли свою работу (рисунок 21).



Рис.21. Социальный портрет водителя Uber в России

Как показал опрос основной причиной работы с Uber является потеря основной работы (63,2%), а также получение дохода пока не найдется постоянная работа на целый день (29,3%) (рисунок 22). Соответственно, важным критерием работы становится оплата труда – материальная защищенность, чувство уверенности в своем ремесле и в завтрашнем дне.

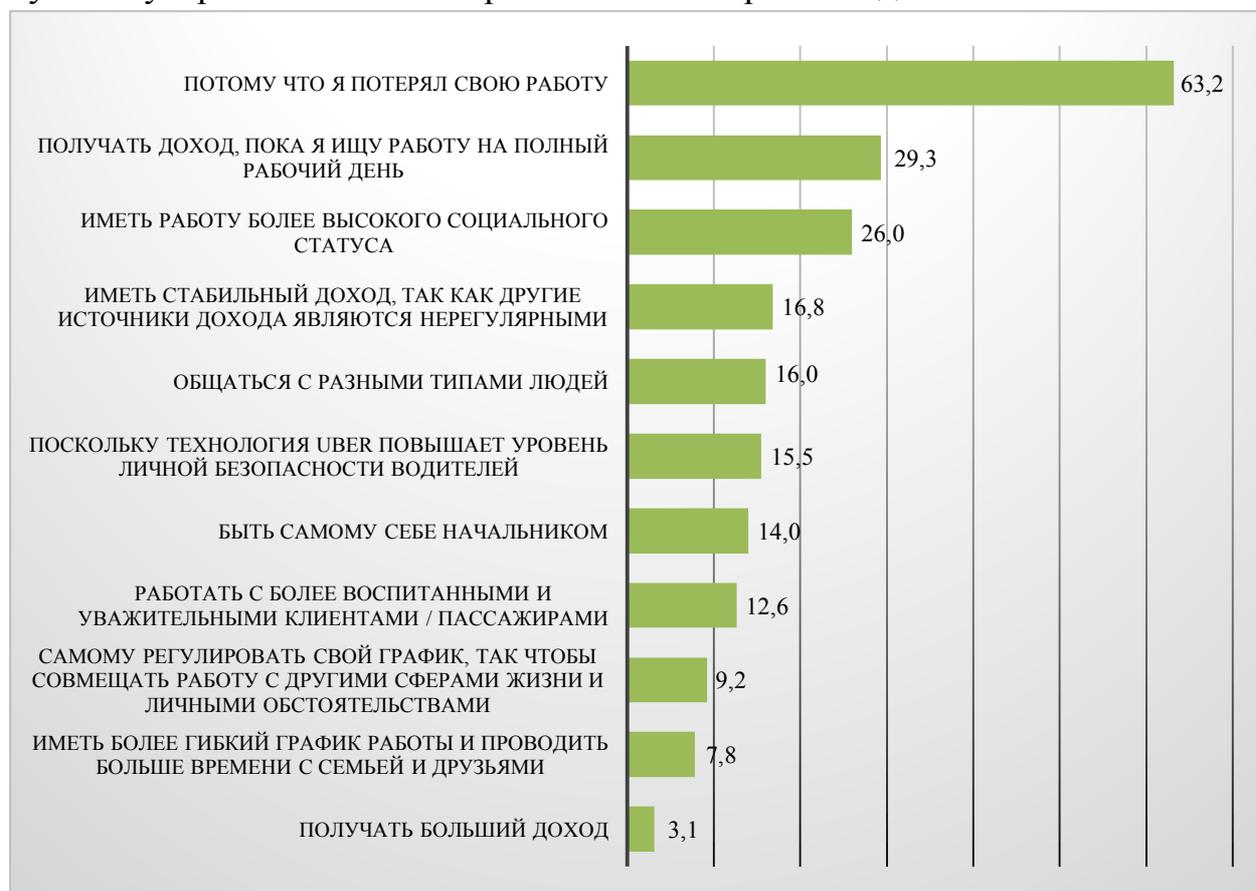


Рис.22. Распределение ответов респондентов на вопрос «Ниже приведены различные причины, по которым разные люди решают работать с Uber. Укажите, пожалуйста, напротив каждого пункта, был ли он главной причиной лично для Вас, второстепенной причиной или не имел к вам отношения», % отметивших указанные варианты в качестве главных причин начала работы с Uber

Опрос водителей показал, что Uber создал полноценные возможности для повышения ежемесячного дохода водителей. Большинство водителей (76,4%) отметили, что их доход с началом работы в Uber увеличился; 45,4% водителей отметили, что через Uber по сравнению с такси получается зарабатывать больше в час (рисунки 23 и 24).

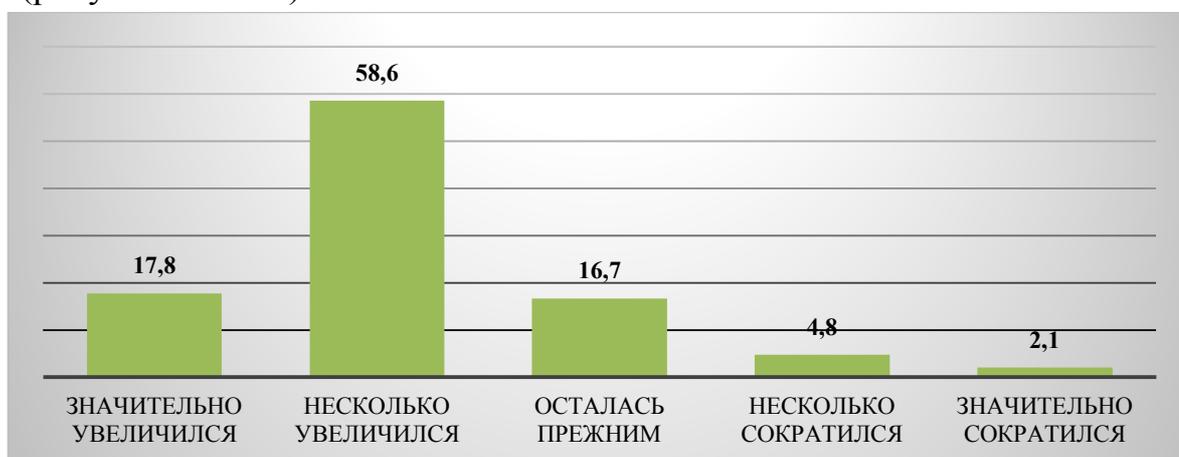


Рис.23. Распределение ответов респондентов на вопрос «Как изменился Ваш доход с момента начала работы с Uber?», %



Рис.24. Распределение ответов респондентов на вопрос «Если учесть количество пассажиров и деньги, которые Вы зарабатываете в среднем в час в такси и в Uber, то...», %

Проведем сравнение: 1) Москва. До появления Uber общий ежемесячный доход семей большинства водителей находился в диапазоне от 40 до 70 тыс. руб. (44,4%), с появлением Uber – от 50 до 100 тыс. руб. (46,5%). 2) Санкт-Петербург. До появления Uber общий ежемесячный доход семей большинства водителей находился в диапазоне от 30 до 70 тыс. руб. (58%), с появлением Uber – от 50 до 100 тыс. руб. (42,4%). 3) Казань. До появления Uber общий ежемесячный доход семей большинства водителей находился в диапазоне от 20 до 40 тыс. руб. (51,7%), с появлением Uber – от 30 до 70 тыс. руб. (62,5%). 4) Екатеринбург. До появления Uber общий ежемесячный доход семей большинства водителей находился в диапазоне от 30 до 50 тыс. руб. (53%), с появлением Uber – от 50 до 100 тыс. руб. (64%). 5) Новосибирск. До появления Uber общий ежемесячный доход семей большинства водителей находился в диапазоне от 30 до 70 тыс. руб. (83,5%), с появлением Uber – от 50 до 100 тыс. руб. (79,1%). (рисунок 25).

Можно наблюдать стабильное увеличение доходов семей водителей по всем городам, попавшим в выборку, после прихода в Uber. Причем доход от работы в Uber для каждого четвертого водителя – единственный источник дохода, для каждого третьего – основной источник дохода для содержания семьи (рисунки 3.3.11 и 3.3.12). Особенно данная возможность важна для слабозащищенных слоев населения – разведенных женщинах с детьми, студентов, пенсионеров. Исследование показало, что все группы населения увеличили свой доход, работая с Uber.

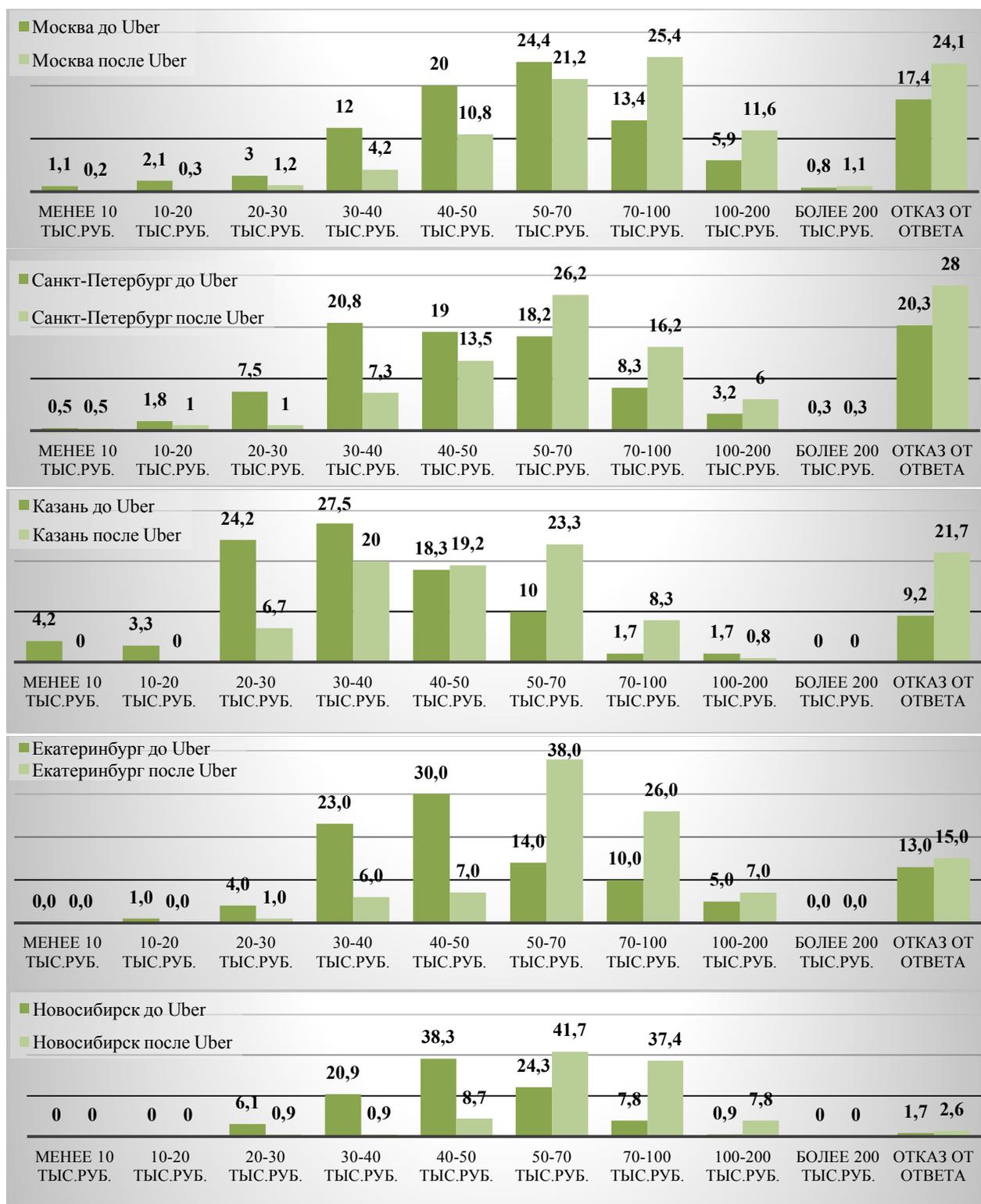


Рис.25. Сравнение доходов водителей после того, как они начали работать с Uber и до этого момента, %



Рис.26. Распределение ответов респондентов на вопрос «Что касается собственного дохода, то лично для Вас Uber является...», %

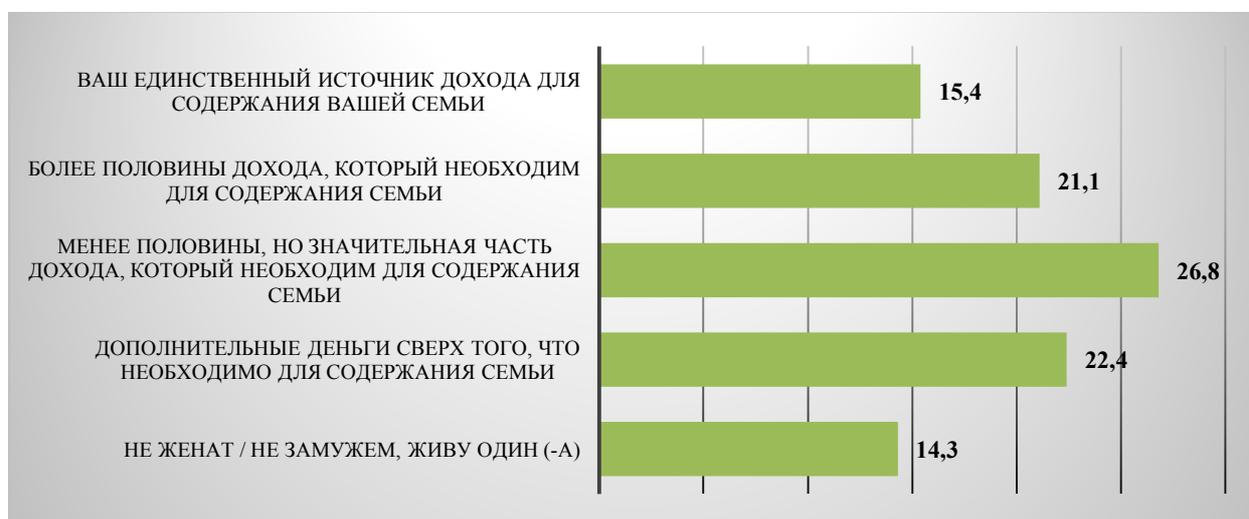


Рис.27. Распределение ответов респондентов на вопрос «Если говорить о Вашем совокупном доходе семьи/домохозяйства, то Ваш доход от работы с Uber...», %

Помимо материального компонента, водители с приходом Uber отметили такие преимущества от работы с Uber, как улучшение пула клиентов (56%), повышение гордости от своей работы (46,5%), появление большей уверенности в своей профессиональной деятельности (45,7%) и больше независимости и достоинства (46,8%) (рисунок 28).



Рис.28. Распределение ответов респондентов на вопрос «Сравнивая свой опыт вождения такси с опытом работы с Uber, пожалуйста, укажите степень согласия с суждениями...», варианты ответа «полностью согласен» и «согласен», % от числа тех, кто имеет опыт работы в такси

Водители отметили, что с приходом в Uber в лучшую сторону изменились такие аспекты, как возможность контролировать график (72,5%), гибкость в совмещении работы и личной жизни (75,1%), появилось чувство уверенности и независимости (61,9%), вырос доход (62,7%), укрепилось чувство финансовой безопасности (56,9%), изменилось к лучшему качество жизни (57,2%) (рисунок 29)

Улучшение в возможности контролировать график более всего почувствовали на себе водители Санкт-Петербурга (79,2%) и Москвы (73,2%). Гибкость в совмещении работы и личной жизни более других ощутили на себе водители из Новосибирска (86,1%) и Казани (79,2%). Чувство уверенности и независимости более других укрепилось для водителей Новосибирска (76,5%) и Москвы (68%). Улучшение качества жизни более других заметили водители из Новосибирска (77,4%) и Москвы (63,2%).



Рис.29. Распределение ответов респондентов на вопрос «Изменились ли следующие характеристики в Вашей жизни?», варианты ответа «стало намного лучше» и «стало несколько лучше», %

Таким образом, три четверти водителей сообщили об изменениях графика в лучшую сторону, 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. В целом, 65,6% водителей оценили работу с Uber (гораздо)лучше по сравнению с другими вариантами, которые были доступны в районе. Это способствует повышению удовлетворенности россиян своей жизнью.

Сравнивая свою трудовую деятельность и повседневность до и после прихода Uber, водители крупных российских мегаполисов в полной мере оценили те многочисленные возможности от работы в компании. С приходом Uber водители могут сделать в день больше поездок и быть более эффективными и таким образом улучшить свои доходы и качество жизни семью. Рост престижности своего труда, гибкости и независимости повышает удовлетворенность работой и уверенность в завтрашнем дне. Отсюда, большая доля водителей - 90,4% удовлетворены от своего сотрудничества с Uber, 60% водителей готовы работать с Uber в обозримом будущем (рисунки 3.3.15 и 3.3.16).

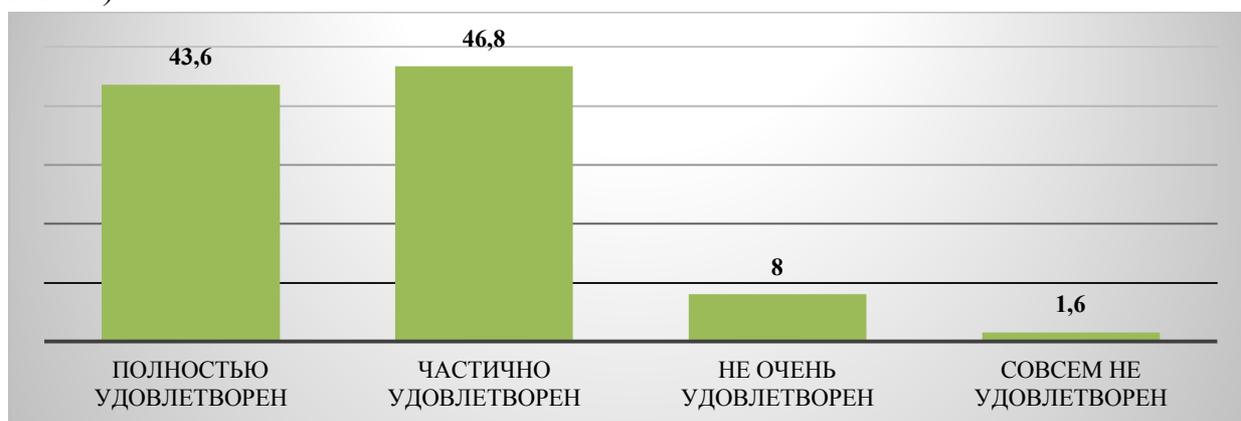


Рис.30. Распределение ответов респондентов на вопрос «Насколько Вы в целом удовлетворены вашим опытом работы с Uber?», %



Рис.31. Распределение ответов респондентов на вопрос «Вы планируете работать 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. **Uber в отличие от других компаний, позволяет самостоятельно определять удобный для водителя график работы, при этом не планировать его заранее и приступить, и 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. Кроме того Uber дает возможность получать дополнительный доход, который по оценке в среднем составляет от 15% до 40% от дохода по основному месту работы.**

Вместе с тем, технологии, используемые Uber, позволяют максимально эффективно организовать рабочее время водителя, минимизировав, а в ряде случаев исключить 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. Так, в приложении Uber работает карта, которая в реальном времени показывает районы с дефицитом водителей, что позволяет водителям быть в нужном месте в нужное время. А также при приближении к пункту назначения клиента, приложение отправляет водителю новые заказы на поездки.

GPS-навигация позволяет работать водителям, которые плохо ориентируются в различных маршрутах города, и не задумываться о них, следуя указаниям приложения по оптимальному пути к месту отправления и пункту назначения клиента.

Оплата за поездки поступает водителю на карту, водитель может видеть в приложении стоимость каждой поездки после ее завершения, а также

еженедельно получает подробные отчеты о зарплате, что позволяет ему контролировать и планировать свои будущие заработки.

Опрос водителей показал, что до появления Uber водители тратили на дорогу от дома до работы от 30 минут до часа: особенно водители Новосибирска (56,4%), Екатеринбурга (41,4%), в чуть меньшей степени – водители Казани (37,5%), Санкт-Петербурга (36,4%) и Москвы (31,5%). Однако с появлением Uber и цифровых технологий основная доля водителей перестали тратить время на дорогу до работы: «моя машина стоит возле дома, и я могу начать работу без промедления» - отвечали водители. Особенно это характерно для водителей Новосибирска (75,7%), Екатеринбурга (65,7%) и Санкт-Петербурга (62,5%). Безусловно, подобные возможности повысили продуктивность использования рабочего времени водителей, а значит улучшили качество жизни и свободного времени водителей и их семей.

Все вышеперечисленное позволяет сделать вывод, что с Uber выгодно работать легально. В этой связи Uber позволяет решать ряд важных социально-экономических задач городов, в том числе задачи по сокращению численности безработных граждан, снижению доли «серого» рынка труда, повышению доходов населения за счет предоставления возможностей для всех без исключения категорий населения получать дополнительный доход.

Uber поддерживает цели городов

С ростом городов и городского пассажирского транспорта 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 перевозки пассажиров и сохранением требуемого уровня качества. Особенно это касается городов, в которых слабо развита сеть метрополитена

Согласно данным опроса потребителей услуг такси, три четверти респондентов (75,1%) совершают поездки с Uber по центру города или в прилегающих к нему районах. Более трети (39,2%) используют Uber для поездок в отдаленные от центра города районы, где как правило бывает затруднено перемещение на общественно транспорте. Кроме того, более десятой доли опрошенных (11,7%) сообщили, что Uber помогает им в поездках на далекие расстояния – за пределы административных границ городов.



Рис.32. Распределение ответов респондентов на вопрос «В каких районах города, направлениях вы чаще всего совершаете поездки с Uber?», %

Москвичи больше других респондентов склонны использовать Uber для поездок в отдаленные от центра и пригородные районы (62,7%), что повышает их транспортную доступность. Жители Санкт-Петербурга, напротив, чаще используют Uber для быстрых поездок по центру города (78,2%). Жители Казани и Екатеринбурга предпочитают использовать Uber в большей степени для поездок по центральной части города. При этом 40% казанцев совершают поездки в отдаленные районы и за пределы города. Среди жителей Екатеринбурга таковых 19,1%. Жители Новосибирска часто используют Uber как в центре города (81,7%), так и в отдаленных районах и пригороде (64,2%) (рисунок 33).



Рис.33. Распределение ответов респондентов на вопрос «В каких районах города, направлениях вы чаще всего совершаете поездки с Uber?», %

Если рассмотреть распределение числа поездок Uber в зависимости от направления поездок, то подавляющая их часть приходится на поездки за пределами города. Максимальная доля таких поездок в общем числе поездок по городу отмечается в г.Санкт-Петербург – 63,5% и в г.Новосибирск – 59,1%, затем идет г.Москва – 48,9%, в г.Екатеринбург и г.Казань – 42,1% и 40,4%, соответственно.

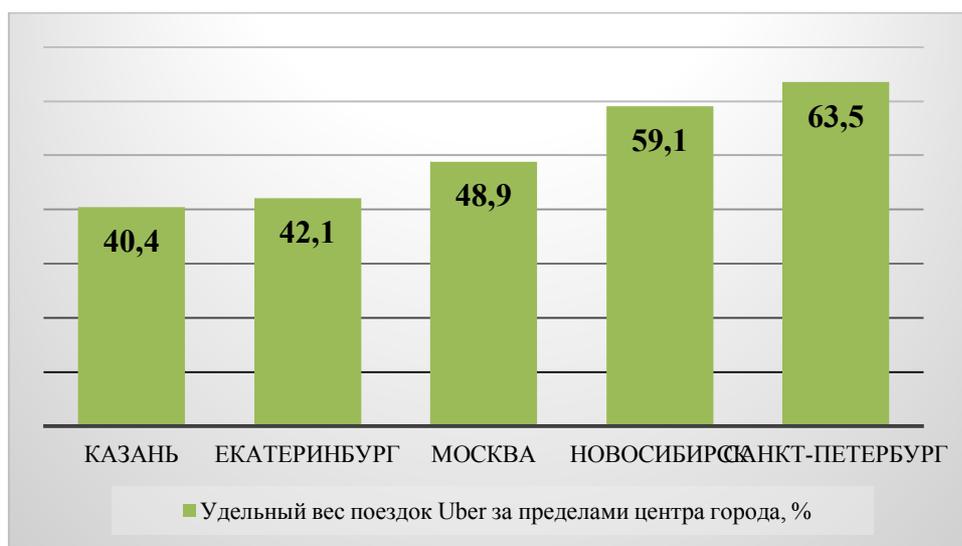


Рис.34. Удельный вес поездок Uber за пределами центра города, в % к итогу (по данным за август 2016 года)

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%. Подробное распределение по данным типам поездок в разрезе городов приведено на следующем графике.



Рис.35. Удельный вес поездок Uber из центра и в центр города, в % к итогу (по данным за август 2016 года)

Наименее востребованными в Uber являются поездки внутри центра города, их доля в общем числе поездок составляет от 5,6% - в г.Новосибирск до 18,7% - в г.Москва.



Рис.36. Удельный вес поездок Uber внутри центра города, в % к итогу (по данным за август 2016 года)

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 транспорта.**

Uber сокращает фактическое среднее время ожидания подачи маршрутного транспортного средства, оно составляет 3-5 минут, что соответственно позволяет существенно увеличить скорость экономической активности и предпринимательской деятельности как населения, так и бизнеса.

Еще одной проблемой является загрузка транспортных средств исследования, проведенные в г. Казани по ВСН 42-87, показывают, что более 60% поездок на личном автомобиле происходит при движении лишь с одним пассажиром или водителем, что является катастрофой в плане организации транспортной схемы и дорожного движения.

Помимо негативного воздействия на среду данный подход приводит к дополнительным экономическим затратам и перепробегу автотранспортного средства.

Uber же позволяет оптимизировать транспортные потоки посредством группирования и кооперации пассажиров и предоставляет возможности по организации движения групп пассажиров, в частности благодаря внедрению проекта Uber pool.

Необходимо отметить, что в связи с мировой известностью приложения Uber международные туристы, приехавшие в Россию в город, где уже работает система Uber, имеют возможность воспользоваться приложением, которое уже закачено у них в телефоне, что, в свою очередь, дает дополнительные преимущества территории, с точки зрения повышения её туристической привлекательности.

В целом Uber позволяет решать ряд важных социально-экономических задач городов:

- Uber дополняет и расширяет возможности общественного транспорта города.

- Uber повышает безопасность и способствует снижению количества преступлений и дорожно-транспортных происшествий:

- Клиент всегда знает, кто приедет за ним: в приложении будет указано имя, фотографию и рейтинг водителя, а также марка, модель и номер автомобиля, а водитель знает, кого он повезет
- Доступные цены на поездки способствуют снижению количества случаев пьяного вождения
- Привлекаются водители с собственными автомобилями, что стимулирует их проявлять большую заботу в отношении технического состояния автомобиля, что положительно сказывается на безопасности поездок.

- Международные туристы, приехавшие в Россию в город, где уже работает система Uber, имеют возможность воспользоваться приложением, что, в свою очередь, дает дополнительные преимущества территории, с точки зрения повышения её туристической привлекательности.

- В настоящее время неофициальное такси, в первую очередь, представлено «мерцающими» работниками, для которых работа в такси не является основной или же они занимаются данной работой вне сезона своей основной занятости. Таким образом, учитывая условия, на которых работает Uber, Uber это возможность для населения, которым необходим дополнительный заработок, выйти из теневого сектора на легальный рынок.

- Uber позволяет решать задачи по сокращению численности безработных граждан, снижению доли «серого» рынка труда, повышению доходов населения за счет предоставления возможностей для всех без исключения категорий населения получать дополнительный доход; это позволит обеспечить прирост выручки отрасли транспорт, прирост валового внутреннего продукта, увеличить объем налоговых поступлений.

- Отказ населения от неэффективно используемых машин за счет использования Uber даст положительный эффект и в плане улучшения качества окружающей среды.

Прогнозы воздействия uber, если он будет поддержан позитивным регулированием

Ниже представлен пошаговый алгоритм определения прогностических параметров развития таксомоторного рынка в исследуемых городах РФ и ожидаемых, в результате реализации сценарных параметров «уберизации» рынков, последствий в социально-экономическом развитии на мезоуровне (на уровне отдельных муниципальных образований).

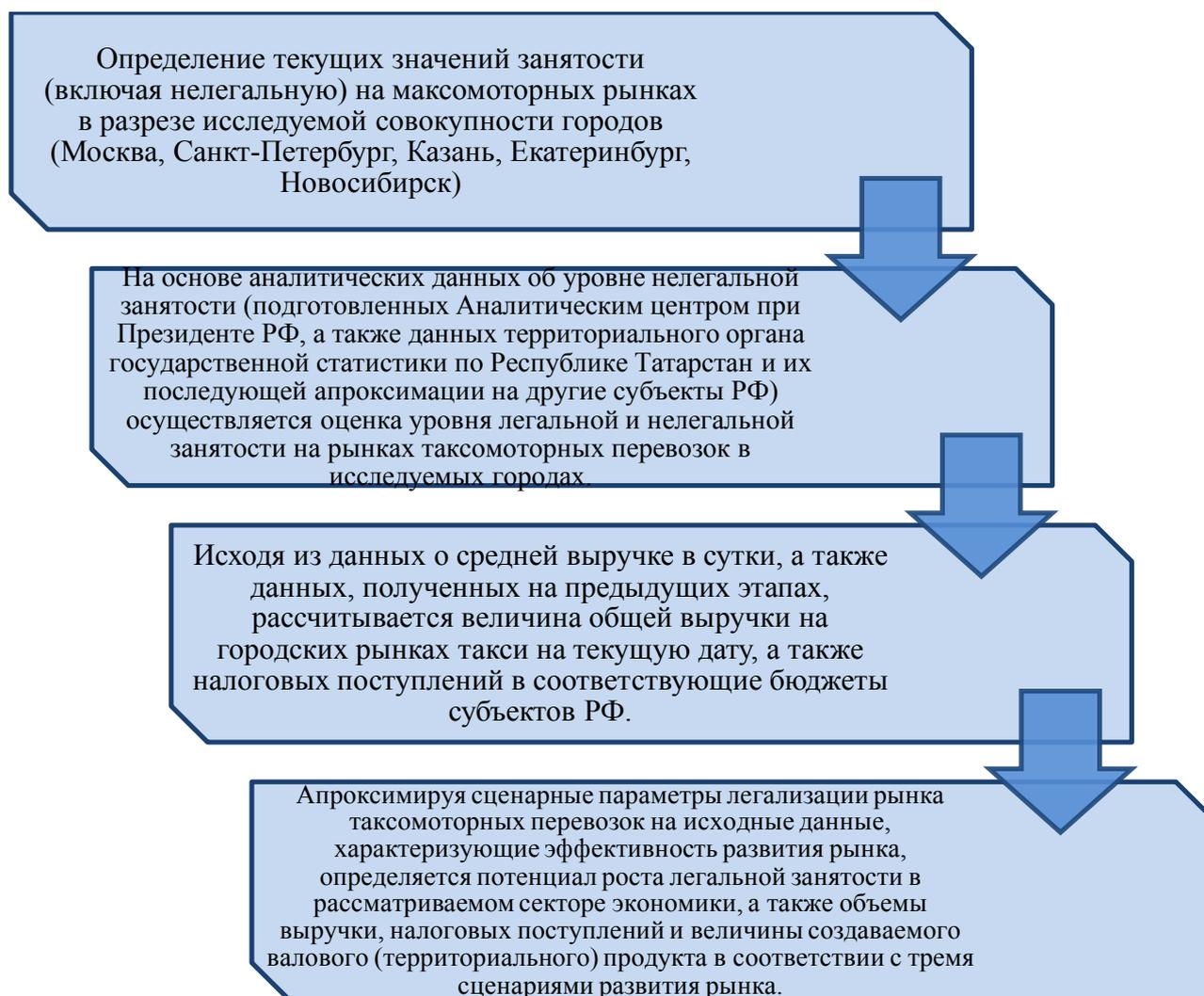


Рис.37. Структурно-логическая схема моделирования прогностических оценок влияния легализации рынка такси на ключевые параметры социально-экономического развития городов – участников системы Uber

Оценка прогностических оценок ключевых параметров социально-экономической эффективности реализуется в рамках трех основных сценариев:

Сценарий 1 – Оптимистический, предполагает полную легализацию занятости на таксомоторных рынках в результате максимально возможной интеграции процессов уберизации;

Сценарий 2 – Базовый, основывается на предположении о том, что к 2020г. уровень легализации таксомоторных рынков вырастет на 50% от текущих значений;

Сценарий 3 – Пессимистический, основывается на предположении о том, что к 2020г. уровень легализации таксомоторных рынков вырастет на 25% от текущих значений.

Таблица 6. Прогнозные оценки развития Uber в рамках реализации оптимистического сценария, предполагающего полную легализацию занятости на рынке к 2020 году и переход действующих нелегальных работников в систему Uber

Города	Процент нелегальной занятости в такси	Численность нелегально занятых на рынке такси, чел.	После легализации численность активных водителей в Uber*	Выручка в год, млрд. рублей	Налог 6%, млрд. рублей	Прирост налоговых поступлений, млрд. рублей
Екатеринбург	44,9	2810	3195	4,17	0,25	0,23
Казань	44,9	2673	3657	4,77	0,29	0,23
Москва	21,8	13143	24478	66,59	4,00	2,55
Новосибирск	44,9	2193	2627	3,43	0,21	0,18
Санкт-Петербург	12,6	2842	7751	17,33	1,04	0,52
		23661	41708	96,29	5,78	3,70

Таблица 7. Сценарное моделирование макроэкономических индикаторов, характеризующих социально-экономическое развитие городов, где присутствует Uber

Целевые параметры развития по всем анализируемым городам	Оптимистический сценарий	Базовый сценарий	Пессимистический сценарий
Прирост выручки Uber (прирост ВТП)	61,68	30,84	15,42
Прирост налоговых поступлений, млрд. рублей	3,70	1,85	0,93
Прирост численности занятых в такси Uber, чел.	23661	11830	5915

По итогам расчетов следует, что успешная реализация проекта позволит в кратчайшей перспективе (к 2020 году), благодаря сервисам Uber, минимизировать уровень нелегальной занятости в рассматриваемом секторе экономики, в результате чего это позволит обеспечить значительный социальный эффект. В случае реализации оптимистического сценария ожидается прирост числа легально занятых в экономике исследуемых городов до 23,7 тыс. человек.

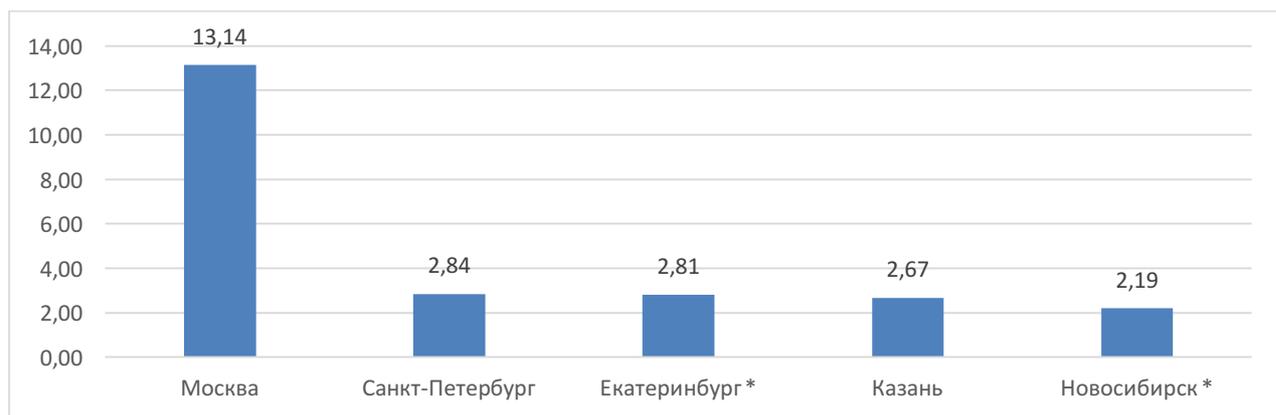


Рис.38. Прирост среднесписочной численности занятых к 2020г., тыс. человек, без учета влияния других секторов экономики (при условии полной легализации рынка)

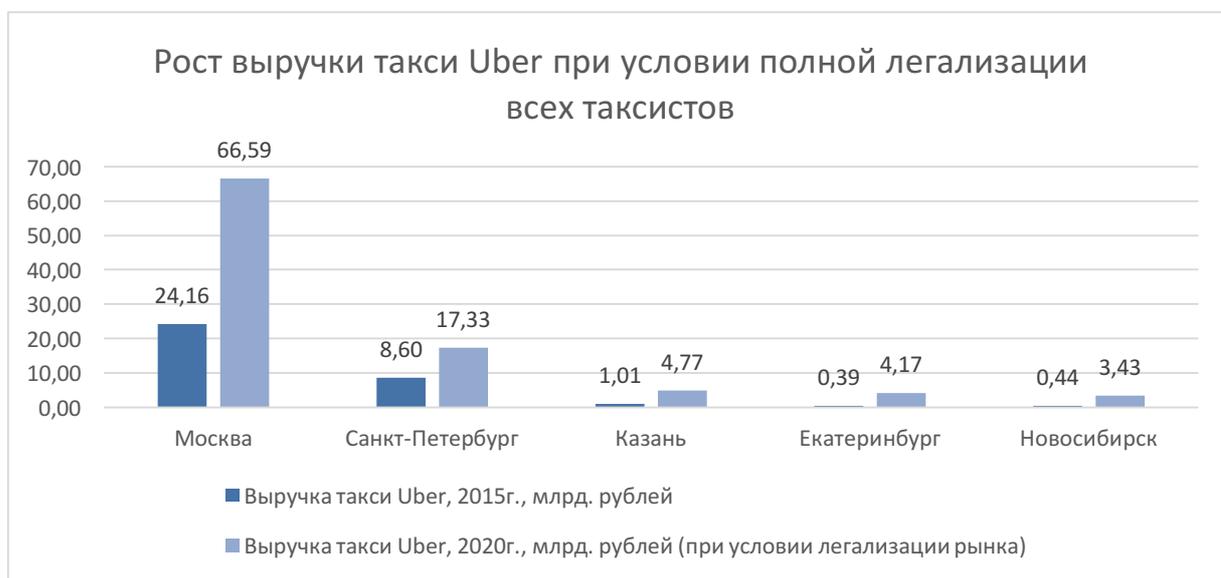


Рис.39. Фактический и прогнозируемый объем ежегодной выручки Uber к 2020г. при условии полной легализации всех таксистов и их перехода в Uber (потенциал роста в рамках ликвидации теневого рынка)

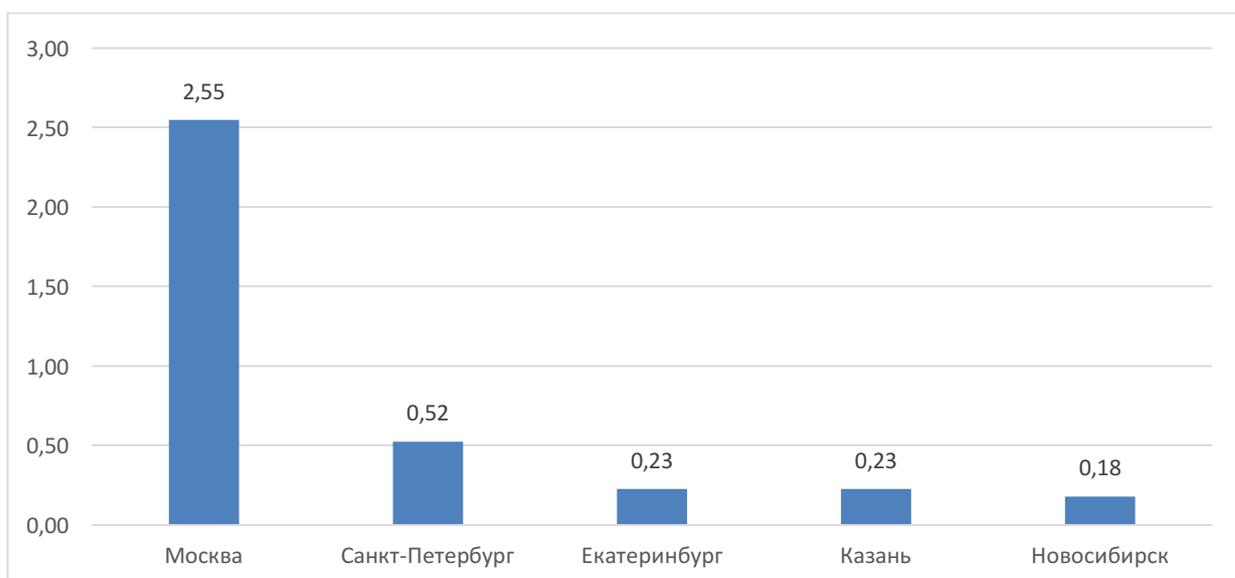


Рис.40. Прирост ежегодных налоговых поступлений к 2020 году (УСН), млрд. рублей (при условии полной легализации рынка)

«Уберизация» рынка вследствие легализации занятости формирует значительный потенциал роста экономического развития городов. Объем ежегодной выручки в общей сложности в рамках исследуемой совокупности городов по оптимистическому сценарию вырастет к 2020 году на 61,7 млрд. рублей и обеспечит достижение годового уровня в размере 96,3 млрд. рублей в действующих ценах (в 2015г. – 34,6 млрд. рублей). Рост валовой выручки на рынке таксомоторных услуг в исследуемых городах позволит обеспечить рост налоговых доходов соответствующих субъектов Российской Федерации.

Заключение

Поводя итоги, можно сказать, что Uber прекрасно вписывается в транспортную систему городов, являясь дополнением к общественному, а также альтернативой личному транспорту. Сервис помогает увеличивать мобильность граждан во все районы города, в том числе и удаленные, а также пункты назначения, находящиеся за пределами города. При этом, добившись существенного сокращения времени ожидания автомобиля, Uber обеспечивает повышенную доступность и оперативность прибытия автомобиля. Кроме того, Uber способствует снижению времени, затрачиваемому на поездку. Все это, в свою очередь, ведет к трансформации модели поведения потребителей. Наличие дешевого и доступного транспорта все чаще стимулирует людей пользоваться сервисом вместо поездки на собственном автомобиле. С учетом того, что 40% частных автомобилей в России используются неэффективно, – стоят целый день

у места работы, то, отдавая предпочтение услугам компании Uber, автовладельцы могут избежать затрат на содержание личного автомобиля. С другой стороны, водители могут использовать свои автомобили в качестве источника дополнительного дохода от уже имеющегося актива, что позволяет им повысить свой уровень жизни.

Таким образом, с одной стороны, компания путем предоставления альтернативного варианта дает людям возможность отказаться от владения личным автотранспортом, тем самым избежав расходов на его содержание, а, с другой стороны, стимулирует к более рациональному и эффективному использованию имеющихся ресурсов, в частности, личного автотранспорта, получая дополнительную прибыль.

При этом отказ населения от неэффективно используемых машин даст положительный эффект в плане улучшения качества окружающей среды за счет снижения объема выбросов вредных веществ в атмосферный воздух.

Необходимо особо выделить то, что Uber оказывает положительное влияние на безопасность на дорогах, оказывая помощь в предотвращении случаев вождения автомобиля в нетрезвом состоянии, а также безопасность граждан, предоставляя автомобиль в поздние часы, когда общественный транспорт уже не работает. Рейтинговая система оценки, как водителей, так и пассажиров также способствует повышению безопасности поездок для обеих сторон: клиент всегда знает, кто приедет за ним: в приложении будет указано имя, фотография и рейтинг водителя, а также марка, модель и номер автомобиля, а водитель знает, кого он повезет. То, что компания привлекает к сотрудничеству водителей с собственными автомобилями, стимулирует их проявлять большую заботу в отношении технического состояния автомобиля, что положительно сказывается на безопасности поездок.

Uber оказывает влияние на развитие городов путем оптимизации транспортных потоков. Компания заявила о своих планах внедрить проект Uber Movement, в рамках которого Uber будет делиться информацией о транспортной загруженности дорог, что позволит эффективно развивать транспортную инфраструктуру городов.

Uber позволяет решать ряд важных социально-экономических задач городов, в том числе, задачи по сокращению численности безработных граждан, снижению доли «серого» рынка труда, повышению доходов населения за счет предоставления возможностей для всех без исключения категорий населения получать дополнительный доход; это позволит обеспечить прирост выручки отрасли транспорт, прирост валового внутреннего продукта, увеличить объем налоговых поступлений.

Туристы, приехавшие в город, где уже работает система Uber, имеют возможность воспользоваться приложением, что, в свою очередь, дает дополнительные преимущества территории с точки зрения повышения её туристической привлекательности.

Однако любые технологии настолько хороши и полезны, насколько этому способствует политический и социальный контекст, в котором они работают. И задача общества использовать растущий потенциал информационных технологий для укрепления социальной солидарности, общественного доверия, демократии и устойчивого развития сообществ. С появлением и расширением экономики совместного потребления перед законодательной и исполнительной властью возникло множество вопросов, требующих решения, прежде всего, в области конфиденциальности и безопасности. Но, в тоже время, совершенно очевидно, что по мере появления все больших преимуществ передовых технологий, например, автономных транспортных средств, трансформация форм традиционного взаимодействия будет только набирать обороты.

И здесь важен своевременный и всесторонний анализ происходящих процессов и адекватная политика не в виде принятия запретительных мер и противопоставления происходящим изменениям, но комплекса мер, способствующих функционированию новых систем на благо граждан, страны и мира. В то время, как одни государства и компании выбирают путь запретов и судов, другие пытаются найти свой путь. Так, «...традиционные транспортные компании неожиданно сами заинтересовались райдшэрингом. Прошлым летом Немецкие железные дороги инвестировали в сервис Flink. А французская государственная компания, ответственная за поезда и некоторые автобусы, SNCF, с прошлого года развивает собственный райдшэринговый проект iDVROOM»⁶, «Сервис Cohealo базируется в Бостоне и обслуживает около 70 медицинских учреждений. Он позволяет им на время обмениваться самым разным оборудованием: от хирургических лазеров до коек. По подсчетам гендиректора компании Марка Слотера, любая медицинская аппаратура, по крайней мере, 60 процентов времени стоит без дела. Американская компания

⁶ Никита Аронов — об экономике совместного потребления. Бензин на троих. Журнал "Огонёк" №40 от 10.10.2016, стр. 16. [Электронный ресурс], Режим доступа: <http://kommersant.ru/doc/3107257>.

MuniRent позволяет муниципалитетам одалживать друг другу катки, бульдозеры и мусоровозы, экономя деньги налогоплательщиков»⁷.

Развитие современных IT и нано-технологий в сочетании с переосмыслением норм действующего законодательства с учетом новых подходов, прорывных решений, особенно в области безопасности, дадут явные преимущества странам в их развитии.

В заключение хотелось бы отметить, что как заметил Том Гудвин, вице-президент по стратегии медийного агентства Navas Media: «Крупнейшая в мире компания такси, Uber, не владеет автомобилями. Самая популярная медийная площадка в мире, Facebook, не создает контент. Самый крупный ритейлер в мире, Alibaba, не имеет товарных запасов. Крупнейший поставщик жилья в мире, Airbnb, не владеет собственностью... Единственный путь, при котором наша экономика, и естественно любая развитая экономика, может быть богатой – стать более эффективной. Что делают эти технологии – это позволяют существующей инфраструктуре использоваться более эффективно»⁸ и способствуют объединению людей.

Список литературы

1. Единая межведомственная информационно-статистическая система -<http://www.fedstat.ru/indicators/start.do>.
2. База данных показателей муниципальных образований - http://www.gks.ru/free_doc/new_site/bd_munst/munst.htm.
3. Анализ сегмента такси на рынке городского пассажирского транспорта. Исследование Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации: <http://ac.gov.ru/files/content/8176/issledovanie-ac-taksi-pdf.pdf>.
4. Состояние и основные тенденции развития транспорта в Российской Федерации (Часть 1) Мингазова Ю.Г. Электронный экономический вестник Татарстана. 2015. № 2. С. 58-90.
5. Состояние и основные тенденции развития транспорта в Российской Федерации (Часть 2) Мингазова Ю.Г. Электронный экономический вестник Татарстана. 2015. № 3. С. 56-74.

⁷ Никита Аронов — об экономике совместного потребления. Бензин на троих. Журнал "Огонёк" №40 от 10.10.2016, стр. 16. [Электронный ресурс], Режим доступа: <http://kommersant.ru/doc/3107257>.

⁸ «Facebook, Airbnb, Uber, and the unstoppable rise of the content non-generators», 5 мая 2015, [Электронный ресурс], Режим доступа: <http://www.independent.co.uk/news/business/comment/hamish-mcrae/facebook-airbnb-uber-and-the-unstoppable-rise-of-the-content-non-generators-10227207.html>

6. Сафиуллин М. Р., Сафиуллин А. Р., Ельшин Л. А., Зайнуллина М. Р., Носкова Е. П., Прыгунова М. И., Шакирова А. Ф. Устойчивость и тенденции развития Республики Татарстан в 2016 году / коллективная монография. Изд-во Офсет сервис, Казань, 2016 г.

7. Сафиуллин М.Р., Мингазова Ю.Г., Зайнуллина М.Р., Ельшин Л.А. Итоги социально-экономического развития Республики Татарстан и Российской Федерации с учетом мировых тенденций в 2015 году // Экономический вестник Республики Татарстан, 2016 г. № 2, Казань. С. 5-21.

8. Сафиуллин М. Р. Об оценке деловой и экономической активности региона / М. Р. Сафиуллин, Л. А. Ельшин, А. И. Шакирова. – Москва: Экономика, 2011. – 111с.

9. Сафиуллин М.Р., Ельшин Л. А., Прыгунова М.И Влияние ожиданий экономических агентов на параметры циклического развития экономики при различных типах структурного неравновесия. Известия ДВФУ. Экономика и управление. 4. 2016. 50–64

10. Сафиуллин М.Р., Ельшин Л. А., Прыгунова М.И Methodological approaches to forecasting the mid-term cycles of economic systems with the predominant type of administrative-command control. Journal of Economics and Economic Education. Volume 17 Special issue 2 с. 277-287

11. Иштирякова Л.Х., Влияние Системы Частного Извоза в Париже на Водителей и Пассажиров // Научные труды ЦПЭИ АН РТ. Выпуск 11. – Казань: Издательство «ЛМ-Групп», 2016 – С. 83-91.

12. Иштирякова Л.Х. Причины «Уберизации» Рынка Такси в Париже // Научные труды ЦПЭИ АН РТ. Выпуск 11. – Казань: Издательство «ЛМ-Групп», 2016 – С. 92-99.

13. Stefan Hall, James Pennington, How much is the sharing economy worth to GDP? [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.weforum.org/agenda/2016/10/what-s-the-sharing-economy-doing-to-gdp-numbers>.

14. PricewaterhouseCoopers LLP, Consumer Intelligence Series «The Sharing Economy», 2015, [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.pwc.com/us/en/technology/publications/assets/pwc-consumer-intelligence-series-the-sharing-economy.pdf>.

15. Robert Vaughan, Raphael Daverio «Assessing the Size and Presence of the Collaborative Economy in Europe», апрель 2016 [Электронный ресурс], Режим доступа: http://ec.europa.eu/growth/single-market/services/collaborative-economy_en.

16. «Facebook, Airbnb, Uber, and the unstoppable rise of the content non-generators», 5 мая 2015, [Электронный ресурс], Режим доступа: <http://www.independent.co.uk/news/business/comment/hamish-mcrae/facebook-airbnb-uber-and-the-unstoppable-rise-of-the-content-non-generators-10227207.html>.

17. Никита Аронов — об экономике совместного потребления. Бензин на троих. Журнал "Огонёк" №40 от 10.10.2016, стр. 16. [Электронный ресурс], Режим доступа: <http://kommersant.ru/doc/3107257>

18. Иштирякова Л.Х., Анализ конкурентных стратегий Uber на рынке такси в США // III Всероссийская научно- практическая конференция «Методы анализа состояния товарных рынков и контроль за экономической концентрацией» // Федеральная Антимонопольная Служба, Федеральное Государственное Автономное Учреждение «Учебно-методический центр Федеральной Антимонопольной Службы (г.Казань), Управление Федеральной Антимонопольной Службы по Республике Татарстан // 14 апреля 2017 г..

19. Uber Impact. Paris: A mobility case study // October 2015.

АННОТАЦИИ / ABSTRACTS

Сафиуллин Марат Рашитович,
Запорожец Оксана Николаевна,
Бычкова Ольга Викторовна,
Фазлыев Алексей Александрович,
Савеличев Михаил Валерьевич,
Ельшин Леонид Алексеевич,
Ермолаева Полина Олеговна,
Мингазова Юлия Георгиевна,
Прыгунова Мария Игоревна,
Дёмкина Елена Петровна,
Иштирякова Лейсан Хабировна,
Шакирова Алиса Фиргатовна,

АНАЛИЗ РЫНКА ГОРОДСКОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ И ВЛИЯНИЯ УБЕР НА РАЗВИТИЕ РЫНКА В РОССИИ, С ФОКУСОМ НА СЛЕДУЮЩИХ ГОРОДАХ: МОСКВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, КАЗАНЬ, НОВОСИБИРСК И ЕКАТЕРИНБУРГ

Данная статья подготовлена по результатам исследования влияния Uber на социально-экономическое развитие России с фокусом на городах-миллионниках: г.Москвы, г.Санкт-Петербурга, г.Казани, г.Екатеринбурга и г.Новосибирска. Исследование было проведено ГБУ «Центр перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан» при участии экспертов из ведущих исследовательских центров: НИУ «Высшая школа экономики», АНО «Европейский Университет в г. Санкт-Петербурге» по заказу компании Uber.

Ключевые слова: Убер, такси, частный извоз, экономика совместного потребления, транспортная отрасль, развитие городов, социально-экономическое развитие, интернет, технологии, инновационные бизнес-модели

This article focuses on the results of the research of Uber`s influence on the social and economic development of Russia by example of expertise of 5 cities with a million-plus population such as Moscow, St. Petersburg, Kazan, Yekaterinburg, and Novosibirsk. A study was conducted by the «Center of advanced economic research in the Academy of Sciences of the Republic of Tatarstan» with the participation of experts

from leading research centers: Higher School of Economics, European University in St. Petersburg, by order of Uber.

Keywords: Uber, taxi, private carrying, sharing economy, transport industry, urban development, socio-economic development, internet, technology, innovative business models.