

УДК 338.47

Анализ основных тенденций изменения спроса на услуги в сфере частного извоза (такси, сервисов «экономики совместного потребления»)



Иштирякова Л.Х.

Старший научный сотрудник отдела качественных исследований Центра перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан (Казань)

Мингазова Ю.Г.

Кандидат экономических наук, главный научный сотрудник отдела макроисследований и экономики роста Центра перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан (Казань)



Зайнуллина М.Р.

Кандидат экономических наук, доцент кафедры общего менеджмента Казанского (Приволжского) федерального университета, ведущий научный сотрудник отдела микро и мезоисследований Центра перспективных экономических исследований Академии наук Республики Татарстан



Транспортная проблема является узким местом российской экономики, в особенности в крупных городах. Современное развитие мегаполисов способствует увеличению числа населения и, как следствие, числа автомобилей, а также модификации дорог и путей сообщения. В этой связи главной задачей является разгрузка транспортного потока на улицах городов и равномерное его распределение внутри мегаполисов. Для населения возрастает проблема удлинения транспортных перемещений, которая влияет на повышение затрат горожан на ежедневное движение по городу. В статье проведен анализ статистических показателей общественного транспорта и рынка такси, сделаны основные умозаключения по тенденциям развития такси и каршеринга. Основанием для анализа стали данные Комплексного наблюдения условий жизни населения России, произведенного Росстатом, а также данные исследования независимого аналитического центра «Тиар-центр». Подчеркивается необходимость формирования сервисов «экономики совместного потребления» в сфере транспорта и предлагаются прогнозы его развития на перспективу.

Ключевые слова: экономика совместного потребления, такси, общественный транспорт, каршеринг, карпулинг.

Наблюдаемые сегодня изменения как в формах предоставления услуг в сфере общественного транспорта и частного извоза, так и спроса потребителей на традиционные и инновационные модели пользования транспортом продиктованы прежде всего наличием вопросов и проблем в сфере транс-

порта. Урбанизация населения, повлекшая за собой укрупнение городов, и одновременно урбанизация вблизи крупнейших городов ведут к повышению интенсивности движения внутри городов, увеличению расстояний между населенными пунктами, что, в свою очередь, увеличивает нагрузку на общественный транспорт и дороги, особенно в «часы пик». Частный извоз является одним из средств решения целого ряда проблем, особенно присущих городам-миллионникам, перегрузки дорог, недостаточности парковочных мест, прежде всего в центральных районах городов. Данные причины, а также преимущества в виде экономических выгод для всех сторон взаимодействия, а также удобство, мобильность и гибкость получения услуг привели к увеличению доли частного извоза: такси, сервисов каршеринга и карпулинга¹. Если традиционное такси является привычной и устоявшейся формой извоза, то карпулинг и каршеринг достаточно новые, но при этом динамично развивающиеся модели в сфере транспорта. Так, в сфере каршеринга количество поездок в Российской Федерации выросло с 12 млн поездок в 2017 г. до 37 млн в 2018 г., в сфере карпулинга с 24 млн до 39 млн поездок [1].

По результатам Комплексного наблюдения условий жизни населения России, проведенного Росстатом в 2014, 2016 и 2018 гг. [2], на фоне сохранения доли городского населения, регулярно пользующегося общественным транспортом, и некоторого снижения указанного показателя в сельских населенных пунктах (на 3 п.п. в 2018 г. по сравнению с 2014 г.) наблюдается устойчивая тенденция роста удельного веса населения, регулярно пользующегося услугами такси, – на 3,5 п.п. в городах и на 3,3 п.п. в сельских муниципальных образованиях (табл. 1).

В 2014 г. доля населения, регулярно пользующегося услугами такси, составляла 12 %, в 2018 г. – 15,4 % (табл. 2).

Отметим, что зарегистрированными пользователями онлайн-платформ «экономики совместного

Таблица 1
Динамика изменения удельного веса населения Российской Федерации, регулярно пользующегося муниципальным общественным транспортом, в разрезе групп населения, % [2]

Население	2014 г.	2016 г.	2018 г.
Все население	45,0	46,1	44,3
Городское население	51,1	52,8	51,0
Сельское население	26,4	25,2	23,4

¹ В целях данной статьи под каршерингом подразумевается услуга предоставления в пользование автомобиля, находящегося в собственности у компании/предпринимателя, в пределах зоны покрытия сервиса. Под карпулингом представляется совместное использование частного автомобиля лицами, направляющимися в одном направлении.

Таблица 2
Динамика изменения удельного веса населения Российской Федерации, регулярно пользующегося такси, в разрезе групп населения, % [2]

Население	2014 г.	2016 г.	2018 г.
Все население	12	11,1	15,4

потребления» в сфере карпулинга в целом по Российской Федерации является 10 % населения старше 15 лет, при этом 0,08 % населения указанной возрастной категории пользуются данным видом услуг на ежедневной основе. Наибольший спрос на услуги сервисов «экономики совместного потребления» в сфере транспорта в Российской Федерации наблюдается в городах-миллионниках, прежде всего в Москве, где количество операторов достигло пятнадцати единиц, в Санкт-Петербурге, где присутствует пять операторов. В остальных крупных городах с населением более 1 млн чел. функционируют, как правило, не более двух операторов.

Если рассмотреть спрос на такси в разрезе различных возрастных групп населения, то такси наиболее популярно у молодежи в возрасте от 20 до 29 лет – 20-21 % от этой группы регулярно пользуются его услугами. Именно со стороны этой категории населения спрос на такси растет ускоренными темпами в последние годы – 6,1-6,3 п.п. 2018 г. к 2014 г. Дифференциация значений индикатора, характеризующего спрос на услуги такси, среди остальных возрастных групп незначительная, и они по итогам 2018 г. находились в диапазоне от 13 до 17 % (табл. 3).

Средний возраст пользователей карпулинга и каршеринга в Российской Федерации составляет 25-35 лет, что сопоставимо с возрастной категори-

Таблица 3
Динамика изменения удельного веса населения Российской Федерации, регулярно пользующегося такси, в разрезе возрастных групп населения, % [2]

	2014 г.	2016 г.	2018 г.	2018 г. к 2014 г., п.п.	
Все респонденты	12,0	11,1	15,4	3,4	
в том числе в возрасте, лет	15–19	10,7	9,1	13,3	2,6
	20–24	14,7	14,4	21,0	6,3
	25–29	14,3	14,2	20,4	6,1
	30–34	13,0	11,4	16,9	3,9
	35–44	12,3	10,8	16,0	3,7
	45–54	11,5	11,3	14,6	3,1
	55–59	11,3	9,5	13,6	2,3
	60–69	10,2	9,6	12,6	2,4
70 и более	11,6	10,9	14,2	2,6	

ей лиц, регулярно пользующихся услугами такси. Здесь также прослеживается низкая вовлеченность людей старшего поколения.

Если проанализировать востребованность услуг такси по группам населения в зависимости от положения в занятости, то тут можно отметить следующее. В 2014 г. доли занятого и не занятого населения, регулярно пользующегося такси, были близки по значениям, при этом спрос со стороны не занятого населения был несколько выше – 12,2 % против 11,9 %. Затем за рассматриваемый пятилетний период потребность в указанном виде транспорта со стороны работающей части населения росла ускоренными темпами и к 2018 г. достигла почти 16 %, что выше на 1 п.п., чем у не занятого населения.

При этом максимальный спрос на услуги такси отмечается среди наименее платежеспособных групп населения, в частности, это неработающие в связи с беременностью, родами, уходом за ребенком до достижения 1,5 (3) лет – 24 % или почти четверть этой группы регулярно прибегает к сервису такси, неработающие пенсионеры, получающие пенсию по инвалидности – 20 % или пятая часть, занимающиеся ведением домашнего хозяйства, длительно нетрудоспособные, а также ищущие работу (безработные) – 18 %, другие категории не занятого населения (включая отчаявшихся найти работу, а также лиц, которым нет необходимости работать, независимо от источника их дохода) – 22 %.

Наименьшая востребованность сервиса такси наблюдается у пенсионеров (неработающие – 13,8 %, работающие – 14,5 %), а также у студентов, учащихся дневной формы обучения (14,2 %). И это, несмотря на то что они входят в возрастную группу, характеризующуюся максимальным уровнем спроса на услуги такси.

В транспортной отрасли «экономики совместного потребления» (ЭСП) большую часть пользователей данной услуги составляют лица со средним доходом, при этом у 62 % пользователей услугами каршеринга имеется, по крайней мере, один автомобиль в семье. Предпочтения пользователей в пользу услуг сервисов ЭСП говорит о преимуществах данного вида извоза, прежде всего в части экономических выгод по сравнению с личным автомобилем, а также мобильности и удобства пользования данным видом услуг, в том числе в отсутствии необходимости решать вопрос парковки автомобиля. Необходимо добавить, что на настоящий момент большую часть пользователей (60-80 %) карпулинга и каршеринга составляют мужчины.

Таким образом, по итогам анализа мы видим, что в сфере развития пассажирского транспорта такси все больше играет роль общественного транспорта, особенно это касается малочисленных городов; для сельских населенных пунктов характерна тенденция замещения общественного транспорта исполь-

зованием личного транспорта – велосипеда, мотоцикла, автомобиля. При этом максимальный спрос на услуги такси отмечается среди наименее платежеспособных групп населения.

Онлайн-сервисы в сфере каршеринга осуществляют услуги внутригородских пассажирских перевозок и наиболее востребованы в городах с численностью населения более 1 млн жителей. В сфере карпулинга же, напротив, деятельность онлайн-платформ распространяется в основном на поездки между населенными пунктами, являясь дополнением к междугородним направлениям транспортного сообщения, улучшая транспортную доступность удаленных районов со слабо развитой системой общественного транспорта. Среди факторов, влияющих на рост популярности среди населения услуг транспортных сервисов «экономики совместного потребления», выделяются следующие: неравномерное развитие железнодорожного сообщения; значительные расстояния в крупных городах, а также между населенными пунктами [1]; сложности с парковочными местами в городах-миллионниках; увеличение доступности близко расположенных населенных пунктов.

Литература:

1. Аналитический Центр при Правительстве Российской Федерации. Экономика совместного потребления как новая экономическая модель. Бюллетень о текущих тенденциях мировой экономики. 2019. – URL: <https://nangs.org/analytics/analiticheskij-tsentr-pri-pravitelstve-rf-ekonomika-sovmestnogo-potrebleniya-kak-novaya-ekonomicheskaya-model-avgust-2019-pdf> (дата обращения 01.04.2020).
2. Материалы Комплексного наблюдения условий жизни населения России, проведенного Росстатом в 2014, 2016 и 2018 годах. – URL: https://www.gks.ru/free_doc/new_site/KOUZ18/index.html

3. Единая межведомственная информационно-статистическая система. – URL: <http://www.fedstat.ru/indicators/start.do>.
4. Исследование рынка такси. Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации. – URL: <http://ac.gov.ru/files/content/24166/gynok-taksi-2019-pdf.pdf>.
5. Иштирякова Л.Х. Анализ ключевых концепций и подходов к определению экономики совместного потребления // Финансовая экономика. – 2020. – № 2. – С. 45-48.
6. Мингазова Ю.Г. Рынок городского пассажирского транспорта Российской Федерации: основные тенденции и проблемы // Электронный экономический вестник Татарстана. – 2016. – № 3. – С. 12-18.
7. Сафиуллин М.Р., Запорожец О.Н., Бычкова О.В., Фазлыев А.А., Савеличев М.В., Ельшин Л.А., Ермолаева П.О., Мингазова Ю.Г., Прыгунова М.И., Дёмкина Е.П., Иштирякова Л.Х., Шакирова А.Ф. Анализ рынка городского передвижения и влияния убер на развитие рынка в России, с фокусом на следующих городах: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Новосибирск и Екатеринбург // Электронный экономический вестник Татарстана. – 2017. – № 2. – С. 4-63.
8. Экономика совместного пользования (ЭСП) в России 2018. Тир-центр. РАЭК. Москва, 2018. – URL: <https://raec.ru/upload/files/raec-sharing-economy-nov2018.pdf> (дата обращения: 18.03.2020).
9. PWC. Share Economy 2017. The New Business Model. – URL: <https://www.pwc.de/de/digitale-transformation/share-economy-report-2017.pdf> (дата обращения: 01.04.2020).

Analysis of the main trends in demand for private transportation services (taxi, online services of the “collaborative consumption economy”)

Ishtiriakova L.H., Mingazova Ju.G.

The Center of Perspective Economic Researches of Academy of Sciences RT

Zainullina M.R.

Kazan (Volga Region) Federal University,

The Center of Perspective Economic Researches of Academy of Sciences RT

The transport problem is the bottleneck of the Russian economy, especially in large cities. The modern development of megacities contributes to an increase in the number of people, which results in growth of the number of cars, as well as modifications to roads and communication lines. In this regard, the main task is to unload the traffic stream on the city streets and its uniform distribution within megacities. The problem of lengthening transport movements affects the increase in the costs of citizens on daily movement around the city. The article analyzes the statistical indicators of public transport and the taxi market, presents conclusions on the development trends of taxi and car sharing. The analysis is based on the data from the Comprehensive Observation of the Living Conditions of the Russian Population by Rosstat, as well as on the basis of research from the independent analytical center Tiar Center. The article emphasizes the need for the formation of services "collaborative consumption economy" in the transport industry and possible forecasts of its development for the future.

Key words: collaborative consumption economy, taxi, public transport, car sharing, carpooling.

