**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

**Департамента транспорта и связи**

**по анализу рынка услуг такси с применением аппаратно-программного комплекса и (или) мобильного приложения заказа такси на междугородних пассажирских перевозках**

*«\_\_» июнь 2025 года г. Астана*

**Общие положения**

Департаментом транспорта и связи Агентства по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан *(далее – Департамент)*, в соответствии с Планом работы на 2025 год, утвержденным приказом Председателя Агентства от 31 декабря 2024 года 303/НҚ, проведен анализ рынка услуг такси с применением аппаратно-программного комплекса и (или) мобильного приложения заказа такси на междугородних пассажирских перевозках за период с 2024 года по первый квартал 2025 года.

Анализ проведен в соответствии с нормами Предпринимательского кодекса Республики Казахстан *(далее - Кодекс)* и Методикой по проведению анализа состояния конкуренции на товарных рынках, утвержденной приказом Председателя Агентства по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан от 3 мая 2022 года № 13 *(далее – Методика)*.

Анализ проведен в соответствии с подпунктом 1) пункта 1 Методики, с целью определения состояния рынка услуг такси с применением аппаратно-программного комплекса и (или) мобильного приложения заказа такси на междугородних пассажирских перевозках.

Для проведения анализа в качестве информации использованы сведения и материалы, полученные от Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан, Министерства транспорта Республики Казахстан *(далее – Бюро)*, Министерства транспорта Республики Казахстан *(далее – Министерство),* Аналитического исследовательского центра развития конкуренции Агентства *(далее –* *Исследовательский центр)* в том числе от субъектов рынка, непосредственно осуществляющих деятельность на анализируемом товарном рынке.

**I. Определение критериев взаимозаменяемости товаров**

*1. Определение наименования товара*

Определение границ товарного рынка представляет собой процедуру определения товара и его потребительских свойств, взаимозаменяемых товаров и формирование группы.

Согласно пункту 7 Методики, процедура определения критериев взаимозаменяемости товара, не имеющего заменителя, или взаимозаменяемых товаров, обращающихся на одном и том же товарном рынке, включает:

*определение наименования товара;*

В соответствии с пунктом 4 статьи 196 Кодекса под товаром понимаются товар, работа, услуга, являющиеся объектом гражданского оборота.

В соответствии с пунктом 2 ст. 176 Кодекса, **товарный рынок** - сфера оборота товара или взаимозаменяемых товаров, определяемая исходя из экономической, территориальной и технологической возможности покупателя приобрести товар.

Деятельность рынка перевозки пассажиров автомобильным транспортом регулируется Законом Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» *(далее - Закон)* и Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом *(далее - Правила)*.

Согласно пункту 4 Закона, по характеру организации автомобильные перевозки пассажиров и багажа **подразделяются на регулярные, нерегулярные и перевозки такси**.

По административно-территориальному признаку внутриреспубликанские перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

1) городские (сельские) – перевозки в пределах установленных границ населенного пункта;

2) пригородные – перевозки по маршрутам, соединяющим населенный пункт с пригородной зоной протяженностью до пятидесяти километров, измеряемых от установленных границ населенного пункта;

3) внутрирайонные – перевозки между населенными пунктами в пределах одного района;

4) межрайонные (междугородные внутриобластные) – перевозки в пределах одной области, осуществляемые между населенными пунктами, находящимися в разных районах, или соединяющие населенные пункты с городами областного значения;

5) междугородные межобластные – перевозки, осуществляемые между населенными пунктами, находящимися в разных областях, или соединяющие населенные пункты с городами республиканского значения, столицей.

Также согласно Закону:

такси - легковой автомобиль, предназначенный для автомобильной перевозки пассажиров и багажа, оборудованный в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом

информационно-диспетчерская служба такси – служба, создаваемая перевозчиком или иным лицом, являющимся индивидуальным предпринимателем или юридическим лицом Республики Казахстан, для обработки заказов клиентов и передачи их на исполнение перевозчику такси, в том числе с применением аппаратно-программного комплекса, интернет-платформ и (или) мобильного приложения заказа такси.

На основании вышеизложенного, услуги информационно – диспетчерской службы такси законодательством закреплены как отдельная услуга.

*определение свойств товара, определяющих выбор покупателя, и товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара –* отсутствуют*.*

*определение взаимозаменяемых товаров –* отсутствуют.

В соответствии с пунктом 8 Методики, определение наименования товара проводится на основе одного из следующих критериев:

1) товарных словарей или справочников товароведов;

Согласно Общему классификатору видов экономической деятельности (НК РК 03-2019), вид деятельности услуги такси относится к следующим кодам ОКЭД:

- ОКЭД 49320 «Деятельность такси»;

- ОКЭД 63999 «Прочие виды деятельности в области информационного обслуживания».

2) заключений специалистов, имеющих специальные знания в соответствующей сфере;

отсутствуют

3) решений о предоставлении лицензий, документов, подтверждающих наличие лицензии;

Нелицензируемый вид деятельности.

4) условий договора, предметом которого является рассматриваемый товар;

При осуществлении межгородских перевозок, водители принимают договор оферты.

**Согласно договору оферты Яндекс такси:**

«Сервис для Водителей (Яндекс.Про, ранее Яндекс.Таксометр)» — сервис (программа для мобильных устройств Яндекс.Про), используемая Водителями на условиях Лицензионного соглашения, размещенного в сети Интернет по адресу: https://yandex.kz/legal/taximeter\_mobile\_agreement), предназначенный для автоматического получения и передачи Перевозчиком заказов на перевозку пассажиров и багажа легковым такси и/или иные транспортные услуги, позволяющий Перевозчику и Водителям взаимодействовать удаленно, обмениваясь данными с Сервисом, а также предоставляющий Перевозчику другие функциональные возможности, полное описание которых приведено в руководстве по использованию Сервиса для Водителей.

Яндекс обязуется оказать Перевозчику услуги по сбору, обобщению и передаче данных Перевозчику (далее - Информационные услуги, Услуги), которые могут включать в себя услуги по поиску, подбору и передаче Перевозчикам данных о физических лицах, желающих стать Водителями, а также распространение информации о Перевозчике среди физических лиц, желающих стать Водителями (Услуги по поиску и распространению данных), за плату, вносимую Перевозчиком в размере, указанном в Общих условиях.

**Согласно договору оферты Inservice:**

Платформа связывает независимых сторонних поставщиков транспортных услуг и их клиентов. При размещении запроса на поездку Пассажиры предлагают свою цену за услуги Водителя. Водители, увидевшие запрос, могут либо согласиться с предложенной ценой, либо сделать встречное предложение. Компания inDrive не участвует в расчетах между Водителем и Пассажиром и никоим образом не влияет на них. Компания inDrive вправе взимать с Водителей лицензионный сбор за использование Платформы.

5) способа, позволяющего однозначно определить товар;

Ценообразование на услуги междугородних такси различно.

6) нормативных правовых актов, регулирующих соответствующую деятельность.

Деятельность рынка перевозки пассажиров автомобильным транспортом регулируется Законом Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» *(далее - Закон)* и Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом *(далее - Правила)*.

Согласно пункту 9 Методики, определение свойств товара, определяющих выбор покупателя, осуществляется на основании анализа:

*1) функционального назначения и применения товара, в том числе цели потребления товара и его потребительских свойств;*

Функциональное назначение услуг межгородских такси — это обеспечение персонализированной, быстрой и удобной перевозки пассажиров и их багажа между населенными пунктами. Данные услуги занимают нишу между общественным транспортом и личным авто, предоставляя высокий уровень гибкости, комфорта и индивидуального подхода.

Цели потребления услуг межгородского такси оперативный трансфер между городами — особенно когда нет удобного расписания автобусов или поездов.

*2) качественных характеристик, в том числе вида, сорта, упаковки особенностей в системе распространения и сбыта;*

Неприменимы.

*3) технических характеристик, в том числе эксплуатационных показателей, ограничений по транспортировке, условий сборки, ремонта, технического обслуживания (включая гарантийное обслуживание), особенностей профессионального использования (производственного потребления);*

Неприменимы.

*4) цены;*

***Ценообразование.***

**InDrive** – Тарификация услуг по перевозке пассажиров не регулируется со стороны сервиса. Пассажиры и водители самостоятельно договариваются по стоимости услуг. Мониторинг и фиксация финальной стоимости услуг, а также факт совершения поездки не фиксируются в приложении.

Сервис InDrive. Межгород работает по модели «доска объявлений», в рамках которой водители могут размещать свои объявления за определенную сервисную плату. Размер сервисной платы варьируется в зависимости от направления (расстояние, спрос, предложение). Медианная стоимость объявления за 2024 год составила 720 тг, за первый квартал 2025 года – 640 тг.

**Яндекс.Такси**

Ценообразование в тарифе «Межгород» является фиксированным и зависит от выбранного пользователем маршрута следования. С полным перечнем маршрутов и стоимости можно ознакомиться в сети Интернет по адресу https://go.yandex/ru\_kz/lp/intercity.

Фиксированные тарифы не превышают стоимость поездки, рассчитанной с помощью базовых параметров поездки, используемых при расчете стоимости поездок в тарифе «Эконом».

Поездка между городами в тарифе «Межгород» рассчитывается с учетом того, что система может найти и предложить водителям обратный заказ для возвращения в тот населенный пункт, где производилась подача автомобиля при первом заказе – то есть заказ в оба конца. Поэтому цены на междугороднее такси по предлагаемым Компанией маршрутам являются доступными для пользователя и экономически целесообразными для водителей.

При осуществлении пассажирами поездок на Сервисе в тарифе «Межгород» пользователям доступна услуга «Вместе» с попутчиками, в рамках которой пассажиры осуществляют совместную поездку в одном направлении с попутчиками, соразмерно разделяя фиксированную стоимость поездки на количество пассажиров.

Условия поездки для пассажиров и водителя партнера Сервиса не зависят от нахождения попутчиков. Алгоритмы сервиса соединяют попутчиков на одном направлении, и в случае, если сервис не смог найти попутчиков, то разница между платежами со стороны пассажиров и ценой поездки для водителя партнера Сервиса (далее – Партнер) по установленным тарифам покрывается Сервисом за свой счет. Таким образом, тарифы для пассажиров и водителей Партнеров не зависят от наличия и отсутствия попутчиков.

При разработке тарифов во внимание принимаются следующие факторы:

Дневной доход водителя, где прогнозируется количество поездок по направлению в день на одного водителя Партнера и устанавливается стоимость, которая позволит водителю получать доход в сервисе не меньше, чем водитель в тарифе Эконом. Для анализа используется город с большим доходом. Например, на маршруте Алматы - Талдыкорган при установлении цен используется средний доход в тарифе «Эконом» в городе Алматы.

Заказы в тарифах «Межгород» доступны пользователям исключительно по предзаказу. При этом заказы, сделанные пользователям, отображаются у водителей Партнеров в приложении Яндекс Про в разделе «Предзаказы» списком с указанием начальных и конечных точек, времени начала поездки и стоимости поездки. Водители Партнеров могут самостоятельно выбирать удобный для себя заказ. Более 80% поездок в тарифе «Межгород» совершаются после самостоятельного выбора заказов водителями в разделе «Предзаказы».

В случае, если заказ не был выбран из списка предзаказов ни одним водителем Партнера, за 10 минут до предполагаемой поездки, то заказ предлагается алгоритмами ближайшим водителям Партнеров сервиса Яндекс Go, находящимся на линии и имеющим включенным тариф «Межгород».

Бонусная система. Для пассажиров, на первые 2 поездки скидка 50% по поездкам «межгород». Для водителей, в случае отсутствия в течении 60 минут в обратный путь пассажиров начисляется бонус в зависимости от стоимости заказа по определенному направлению.

Сервис Яндекс взимает комиссию за доступ к сервису которая составляет 16.5% / 11.5% / 11% в зависимости от размера рынка города в тарифах «эконом», «вместе» «минивен» и «межгород». В тарифах «Комфорт», «Комфорт+», «Электро», «Business», «Premier» 18.5% / 14% / 12% в зависимости от размера рынка города

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Компания/Модель** | **Сильные стороны** | **Слабые стороны** |
| Яндекс Go | Удобное приложение, надежность | Высокие требования к водителям, более высокая комиссия, не везде есть маршрут |
| InDrive | Гибкие цены, выбор | Безопасность, нет поддержки |

*5) условий реализации, в том числе размера партий товаров, способа реализации товара;*

Осуществить заказы междугородних такси возможно через приложения в телефоне либо на сайте компаний. Таким образом, у потребителя есть возможность получить услугу на всей территории Республики Казахстан

*6) характеристик товара.*

Так, согласно пункту 1 статьи 7 Закона, к перевозкам пассажиров, багажа и грузов допускаются перевозчики, имеющие:

1) документы, подтверждающие их квалификацию и профессиональную пригодность в соответствии с законодательством Республики Казахстан об автомобильном транспорте;

2) автотранспортные средства, пригодные к осуществлению соответствующего вида перевозок и отвечающие требованиям технических регламентов.

Также, согласно пункта 4 статьи 7 Закона, для осуществления перевозок такси допускается использование легковых автомобилей серийного производства, имеющих не менее четырех дверей. Запрещается использование для перевозок такси автотранспортных средств со специальным управлением, в том числе полностью ручным, правосторонним рулевым управлением, а также с количеством боковых дверей менее четырех.

В соответствии со статьей 18 Закона, эксплуатация автотранспортных средств на территории Республики Казахстан допускается только при условии обязательного страхования гражданско-правовой ответственности их владельцев.

Обязательному страхованию также подлежит гражданско-правовая ответственность перевозчика перед пассажирами за вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу при совершении поездок на автотранспортных средствах, используемых для осуществления перевозок пассажиров и багажа.

Размер страховых премий и страховых выплат по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств и обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности перевозчиков перед пассажирами, а также содержание этих видов (классов) страхования и дополнительные требования по условиям их проведения устанавливаются законодательными актами Республики Казахстан об этих видах (классах) страхования.

На сегодня, можно выделить следующие сегменты рынка такси:

***Такси, вызываемое через диспетчерскую службу***. Деятельность машин такси обычно контролируется центральным офисом, который обеспечивает диспетчерские услуги, бухгалтерию и предрейсовые осмотры. Водители такси связываются с диспетчерской традиционно с помощью рации, в последнее время получили распространение мобильные терминалы. В настоящее время многие диспетчерские центры компьютеризированы, и поиск наиболее подходящей машины осуществляется автоматически (ключевой параметр - расстояние от машины такси до клиента);

***Использование агрегаторов***, представляющих собой IT-платформу, осуществляющую взаимодействие заказчика с множеством таксомоторных компаний а также напрямую с индивидуальными предпринимателями. Преимуществами данной операционной модели являются отсутствие диспетчеров и адресация заказа на все доступные машины в зоне заказа с обратной связью в онлайн-режиме.

Согласно пункту 4 ст. 196 Кодекса, **взаимозаменяемыми товарами** является группа товаров, которые могут быть сравнимы по их функциональному назначению, применению, качественным и техническим характеристикам, цене, а также другим параметрам, таким образом, что потребитель заменяет их друг другом в процессе потребления (производства).

Деятельность агрегаторов такси и деятельность традиционных диспетчерских служб по своей форме не отличаются, отличие агрегаторов – региональный охват.

Сервис агрегаторов такси предоставляет ту же услугу, что и «традиционная» диспетчерская служба, но за счет технологий и развития платформ агрегаторов, сама услуга по вызову у агрегатора отличается более удобной для пассажира формой. Например, вызов через платформы агрегаторов происходит «в один клик», пассажир может получить баллы за поездку, которые сможет потом использовать в других сервисах (экосистемах) агрегатора, пассажир видит данные водителя, а также может рассчитаться безналичным способом.

«Традиционные» диспетчерские службы, как правило, менее быстро осуществляют развитие собственных диспетчерских платформ, поэтому пассажиры не всегда могут получить функции, описанные выше в региональных службах.

Таксомоторные парки могут оказывать услуги самостоятельно, без привлечения агрегаторов. В этой связи, сервисы агрегаторов такси взаимозаменяемы с услугами «традиционных» служб заказа такси.

С точки зрения пассажиров, мобильные агрегаторы такси предлагают способ связи с водителем, чтобы водитель оказал услугу перевозки пассажиру. Заказ размещается через мобильное приложение, установленное пассажиром на свое мобильное устройство. Заказ размещается через мобильное приложение, установленное пассажиром на свое мобильное устройство.

С точки зрения водителей, услуги агрегаторов такси представляют собой средства получения заказов от пассажиров. То, что услуги мобильных агрегаторов такси, распределяющих заказы только через мобильные приложения и вебсайты, и услуги традиционных агрегаторов такси, распределяющих заказы различными способами, относятся к одному рынку, подтверждается тем, что с точки зрения потребителя все способы заказа такси являются взаимозаменяемыми.

Рынок агрегаторов такси характеризуется ярко выраженными сетевыми эффектами, выражающимися в прямой зависимости ценности услуг агрегатора такси от количества пассажиров и водителей, подключенных к агрегатору, т.е., чем больше водителей использует конкретное приложение, тем выше ценность приложения для пассажира, так как этим обеспечивается быстрая подача автомобиля. Одновременно, чем больше пассажиров использует приложение для заказа такси, тем выше вероятность для водителя получить заказ и снизить время простоя.

Таким образом, услуги мобильных агрегаторов такси направлены на достижение тех же целей, что и услуги «традиционных» диспетчерских такси, которые, по сути, также выступают в качестве агрегаторов, организуя поездки на такси (включая предоставление информационных и диспетчерских услуг) посредством размещения и обработки заказов такси, сделанных пассажирами по телефону или иным образом. При этом, таксопарки в свою очередь подключаются к агрегаторам.

Вместе с тем, по критерию взаимозаменяемости с точки зрения его использования и применения потребителями, анализируемый вид услуг может быть заменен другим видом услуг (в т.ч. перевозки пассажиров железнодорожным, воздушным и общественным транспортом), при этом, ввиду качественных и технических характеристик, услуги такси отличаются меньшим временем нахождения в пути, относительно высокой скоростью доставки пассажиров и стоимостью проезда (в зависимости от расстояния).

При определении взаимозаменяемых товаров антимонопольным органом используется информация по итогам опроса потребителей.

Наблюдения за товарным рынком и экономико-статистические расчеты, на основании результатов которых определяются взаимозаменяемые товары, включают:

процедуру «теста гипотетического монополиста»;

анализ ценообразования и динамики цен, изменения объема спроса при изменении цен.

По итогам проведенного теста гипотетического монополиста

В рамках анализа по рынку междугородного такси было проведено исследование, в ходе было которого опрошено 120 пассажиров междугороднего такси, чтобы проверить, насколько автобус и поезд являются для них реальными альтернативами при изменении цен. Цель опроса – оценить поведение пассажиров междугороднего такси при изменении цены услуг. Всего было собрано более 120 респондентов, из которых 108 завершили анкету полностью.

##

##  Демография респондентов



Основная часть участников (68%) приходится на возрастную группу 25–44 лет. Это типичные активные потребители междугородних поездок.

**Пол:**

* Женщины — 50%;
* Мужчины — 50%.

**Вывод:** выборка сбалансирована по полу, а основная аудитория — взрослые работающие граждане, активно перемещающиеся между городами.

##  Поведение при междугородних поездках

* Реже одного раза в месяц — 55%
* 1–2 раза в месяц — 25%
* 3–4 раза в месяц — 15%
* Несколько раз в неделю — 1%

**Использование такси:**

- Да: 79 % (96)
- Нет: 21 % (25)

Вывод: большинство респондентов совершают поездки нерегулярно, что указывает на специфические поводы (семья, командировки, отдых). Однако 4 из 5 уже прибегают к услугам междугороднего такси.

##  Инструменты заказа и предпочтения

**Приложения для такси:**

* **Агрегаторы**:
	+ inDriver — 82%
	+ Яндекс.Go — 23%
	+ Другое —4%
	+ Не используют приложения — 15%

Ведущий агрегатор – inDriver, далее по популярности Яндекс.Go и менее известные локальные сервисы. Практически все пользовались мобильными приложениями.

* **Факторы выбора сервиса**:
	+ Цена — 78%
	+ Безопасность — 61%
	+ Комфорт — 59%
	+ Гибкость (время) — 36%
	+ Скорость — 26%
	+ Удобство заказа — 28%
	+ Разделение расходов — 11%

**Основные факторы, влияющие на выбор** – цена, безопасность и комфорт. Скорость и удобство заказа занимают средние позиции.

**Эластичность спроса: замещение автобусом и поездом**

**При +10 % цены на такси, перейдёте ли вы на автобус?**

- Нет: 72 %;

- Да: 28 %.

28 % респондентов готовы переключиться на автобус при незначительном повышении цены. Значительная доля остаётся в такси (72 %), что свидетельствует о высокой приверженности удобству и гибкости.

**При +10 % цены на такси, перейдёте ли вы на поезд?**

- Да: 44 %

- Нет: 56 %.

44 % респондентов готовы переключиться на автобус при незначительном повышении цены. Значительная доля остаётся в такси (56 %), что свидетельствует о высокой приверженности удобству и гибкости.

Кроме того, исходя из текущего положения, учитывая различные требования:

- законодательства к перевозкам на такси («Об автомобильном транспорте») и на поезде («О железнодорожном транспорте»);

- видов транспорта (различная инфраструктура, различные барьеры, себестоимость, первоначальные вложения, масштаб перевозок);

- гибкость и комфорт.

Считаем, что поездки на такси и на поезде решают различные транспортные задачи и не являются взаимозаменяемые, лишь взаимодополняют друг друга.

Определение товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара, осуществляется путем:

- экспертных оценок;

- анализа сопоставимых по существенным свойствам товаров, входящих вместе с рассматриваемым товаром в одну классификационную группу казахстанских классификаторов видов экономической деятельности.

Согласно Общему классификатору видов экономической деятельности (НК РК 03-2019), вид деятельности услуги такси относится к следующим кодам ОКЭД:

- ОКЭД 49320 «Деятельность такси»;

- ОКЭД 63999 «Прочие виды деятельности в области информационного обслуживания».

Согласно Общему классификатору видов экономической деятельности (НК РК 03-2019) вид деятельности услуг по перевозки пассажиров железнодорожным транспортом относится к кодам ОКЭД 4910. Данный класс включает:

* железнодорожные пассажирские перевозки с использованием передвижного состава по основым путям сообщения, расположенным на обширной географической территории;
* пассажирские перевозки по желехным дорогам междугороднего сообщения;
* услуги спальных вогонов или вагонов-ресторанов как неотъемлемую часть деятельности железнодорожных компаний.

На основании вышеизложенного, исходя из состава свойств товара, особенностей товарного рынка, условий доступа, а также результатов проведения ТГМ, взаимозаменяемость отсутствует.

**II. Определение границ товарного рынка**

В соответствии с пунктом 17 Методики, границы товарного рынка определяют территорию, на которой потребители приобретают товар, если его приобретение нецелесообразно за пределами данной территории по экономическим, технологическим и другим причинам.

Определение границ товарного рынка осуществляется по одному из указанных критериев либо их совокупности.

Границы рынка определяются с учетом доступности приобретения товаров по следующим критериям:

*1) возможность приобретения товара на данной территории.*

На территории регионов страны у потребителей имеется возможность получения услуги через мобильные приложение вне зависимости от территории;

*2)* *обоснованность и оправданность транспортных затрат относительно стоимости товара.*

- так как целью потребителей является конкретные направления внутри Республики Казахстан, потребители сами определяют направление поездки;

*3) сохранение качества, надежности и других потребительских свойств товара при его транспортировке.*

- не рассматривалось;

*4) отсутствие ограничений (запретов) купли-продажи, ввоза и вывоза товаров.*

Такие ограничения не установлены;

*5) наличие равных условий конкуренции на территории, в пределах которой осуществляются реализация, поставка товаров.*

В рамках административных границ регионов существенные различия в условиях конкуренции не установлены.

Определение границ рынка проводится на основе информации: о регионе, в котором действует субъект рынка; о ценообразовании на рассматриваемом товарном рынке или о различиях в уровнях цен на данный товар на территории Республики Казахстан; о месте фактического потребления товара для нужд покупателей.

Пунктом 19 Методики предусмотрено, что границы могут охватывать территорию одного или нескольких населенных пунктов, одного или нескольких административных районов, городов, одного или нескольких областей республики, городов, либо всю территорию Республики Казахстан, где может быть реализован товар.

При оценке конкурентной среды на рынке междугородней перевозки пассажиров границами рынка являются пункт отправления и пункт назначения.

Согласно этому, каждый из пунктов отправления и назначения может быть рассмотрен как с позиции клиента, так и как отдельный рынок.

Таким образом, географическими границами определены конкретные маршруты внутри Республики Казахстан (22 маршрута) на основании данных, представленных самими субъектами рынка, так как конкуренция перевозчиков происходит на конкретных маршрутах.

**III. Определение временного интервала исследования**

**товарного рынка**

Согласно пункту 26 Методики, временной интервал исследования товарного рынка определяется в зависимости от цели исследования, особенностей товарного рынка и доступности информации.

Временным интервалом исследования товарного рынка определен период: **с 2024 год и с января по 1 квартал 2025 года.**

**IV.** **Определение состава субъектов рынка, действующих**

**на товарном рынке**

Согласно пункту 31 Методики на основании информации, полученной при определении временного интервала исследования, при определении товарных границ рынка и при определении границ товарного рынка, определяются субъекты рынка, действующие на рассматриваемом товарном рынке, для которых устанавливаются позволяющие их идентифицировать соответствующие данные.

В состав субъектов рынка, действующих на товарном рынке, включаются все субъекты рынка, реализующие в его границах рассматриваемый товар в пределах определенного временного интервала.

При определении состава субъектов рынка, действующих на товарных рынках, использована информация в т.ч. от Министерства транспорта Республики Казахстан, Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан.

Согласно данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |  | млн. человек |
|   | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|  Всего\* | 1 386,1 | 1 543,3 | 1 554,2 | 1 669,7 | 1 703,8 | 1 640,1 | 1 654,6 | 1 633,5 | 1 614,1 | 989,6 | 1 289,9 | 1 486,1 | 1 607,3 |
| из них: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ж/д | 20,5 | 24,4 | 28,6 | 23,2 | 22,5 | 23,1 | 22,9 | 23,1 | 22,4 | 13,2 | 16,1 | 20,1 | 20,5 |
| автобусным\* | 1 183,5 | 1 344,9 | 1 370,1 | 1 491,6 | 1 522,8 | 1 466,6 | 1 494,0 | 1 477,6 | 1 437,6 | 884,5 | 1 150,1 | 1 324,5 | 1 441,9 |
| такси\* | 100,1 | 93,8 | 85,1 | 86,7 | 86,6 | 80,0 | 59,5 | 54,3 | 59,9 | 32,7 | 49,1 | 49,5 | 47,5 |
| троллейбусным | 22,7 | 18,2 | 18,2 | 16,5 | 18,9 | 19,6 | 25,6 | 27,4 | 36,7 | 21,5 | 27,7 | 32,1 | 35,7 |
| трамвайным | 54,3 | 51,4 | 40,5 | 39,1 | 37,0 | 31,8 | 31,2 | 27,5 | 31,3 | 24,7 | 27,9 | 30,0 | 20,7 |
| внутренним водным | 0,11 | 0,10 | 0,09 | 0,07 | 0,05 | 0,09 | 0,06 | 0,08 | 0,04 | 0,04 | 0,09 | 0,10 | 0,12 |
| морским | - | - | - | - | - | - | - | 0,06 | 0,06 | 0,04 | 0,08 | 0,09 | 0,04 |
| воздушным | 4,1 | 4,5 | 5,0 | 5,4 | 5,9 | 6,0 | 7,4 | 7,6 | 8,6 | 5,5 | 9,4 | 11,5 | 13,3 |

***Исходя из указанной таблицы:***

***- Автобусный транспорт*** *стабильно занимает* ***85–90% доли****.*

***- Такси*** *снизилось с ~7% до ~3% — устойчивая потеря доли.*

***- Воздушный транспорт*** *вырос с ~0,3% до* ***0,8%****, почти утроив долю.*

***- Трамваи и троллейбусы*** *в сумме — ~3–4%.*

***- Водный и морской транспорт*** *— менее* ***0,01%****, незначительная доля.*

***Такси:***

***Снижение почти вдвое****: с* ***100,1 млн (2011)*** *до* ***47,5 млн (2023),*** *особенно после 2016 года (возможно из-за появления Яндекс.Такси в 2016 году).*

Согласно ответу Министерства транспорта Республики Казахстан № 21-21-10/1435-И от 14.05.2025 года, в настоящее время по имеющимся данным в стране действует 8 операторов мобильного приложения заказа такси:

1. Яндекс Такси – *ТОО «Яндекс.Такси Корп» г.Алматы, пр. Н.Назарбаева, д.100/4, офис 105;*

2. InDrive – *ТОО «Inservice» г.Алматы, пр.Гагарина, д.124, офис 899;*

3. Апару такси – *ТОО «АПАРУ» г.Усть-Каменогорск, ул. Кайсенова, д.123-34;*

4. Tappy Taxi – *ТОО «ASTANA TAXI SERVICE» г.Астана, пр.Кабанбай батыра, д.7, офис 10*;

5. Maxim – *ТОО «БеллФаст Петропавловск» г.Петропавлоск, п. Индустриальный, д. 2А*;

6. Такси Баурсак – *ТОО «ТАКСИ БАУРСАК 50-33-33» г.Караганда, ул.Гоголя, д.31/1.*

7. Region – *ТОО «Region LLC» г.Алматы, ул.Тимирязева, д.28В, офис 705;*

8. Такси Народное – *ТОО «Такси Народное» г.Костанай, ул.Чехова, д.105А.*

Так, согласно ответам субъектов рынка:

4 субъектов рынка не осуществляют перевозки пассажиров в междугородних направлениях (Tappy Taxi, Maxim, Такси Народное, Такси Баурсак). Такси «Region» сообщает не возможности предоставлении данных ввиду отсутствия сбора и обработки запрашиваемых данных.

Действующие субъекты рынка.

- ТОО «Яндекс.Такси Корп» – Учредителем и единственным участником является частная компания Y.E. Holding Limited (место регистрации: Unit GD-GB-00-15-BC-01, Level 15, Gate District Gate Building, Dubai International Financial Centre, Dubai, United Arab Emirates). Таким образом, 100 % долей в уставном капитале ТОО «Яндекс.Такси Корп» принадлежит частной компании Y.E. Holding Limited.

- ТОО «Inservice» - г.Алматы, пр.Гагарина, д.124, офис 899. Учредители SOUL INNOVATION LTD, компания зарегистрированная на Кипре, рег. Номер HE333944 -99,67%; AIAN MOBILES LTD, компания зарегистрированная на Кипре, рег. № HE 421677- 0,33%

- ТОО «АПАРУ» г.Усть-Каменогорск, ул. Кайсенова, д.123-34. Учредители Дементьев М.В., Шаяхметов Е.М., Целищев А.А.

 **V.** **Расчет объема товарного рынка и долей субъектов рынка**

Согласно пункту 35 Методики расчет объема товарного рынка за определенный период времени в пределах границ рассматриваемого рынка (далее – общий объем товарного рынка) определяется как сумма реализации субъектами рынка товара или взаимозаменяемых товаров в натуральном или стоимостном выражении, с учетом объемов ввоза и вывоза товара или взаимозаменяемых товаров.

Доля субъекта рынка на соответствующем товарном рынке определяется как отношение объема реализации субъектом рынка товара или взаимозаменяемых товаров в пределах границ рынка к общему объему соответствующего товарного рынка.

Расчеты долей доминирования анализируемого рынка производились в натуральном выражении. В процессе расчета объема и долей субъектов рынка на рынке услуг.

Учитывая возможное количество направлений (по данным ТОО «Inservice» 1083 направления) в анализе для расчета объема товарного рынка отражены по направлениям только по 22 направлениям. По остальным направлениям ТОО «Inservice» занимает монопольное положение.

В ходе анализа установлена следующая **структура долей и объемов** **в разрезе направлений**.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование субъекта рынка** | **направление** | **2024 год** | **Доля** | **кв долей** | **1 кв 2025 г** | **Доля** | **кв долей** |
| 1 | Яндекс.Такси Корп | Алматы-Конаев- Алматы | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 2 | Яндекс.Такси Корп | Алматы- Талдыкорган - Алматы | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 3 | Яндекс.Такси Корп | Алматы-Кордай-Алматы | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 4 | Яндекс.Такси Корп | Алматы - Шу - Алматы | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 5 | Яндекс.Такси Корп | Алматы - Жаркент - Алматы | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 6 | Яндекс.Такси Корп | Астана -Экибастуз-Астана | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 7 | Яндекс.Такси Корп | Астана - Караганда - Астана | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 8 | Яндекс.Такси Корп | Астана - Кокшетау - Астана | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 9 | Яндекс.Такси Корп | Астана - Павлодар - Астана | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 10 | Яндекс.Такси Корп | Астана - Темитау - Астана | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \*0 | \* |
| 11 | Яндекс.Такси Корп | Шымкент - Арыс - Шымкент | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 12 | Яндекс.Такси Корп | Шымкент-Сарыагаш-Шымкент | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 13 | Яндекс.Такси Корп | Шымкент - Тараз - Шымкент | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 14 | Яндекс.Такси Корп | Шымкент - Туркестан - Шымкент | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 15 | Яндекс.Такси Корп | Екибастуз - Павлодар - Екибастуз | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 16 | Яндекс.Такси Корп | Караганда - Темиртау - Караганда | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 17 | Яндекс.Такси Корп | Кентау - Туркестан - Кентау | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \*\* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 18 | Яндекс.Такси Корп | Костанай - Рудный - Костанай | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 19 | Яндекс.Такси Корп | Семей - Усть-Каменогорс - Семей | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Апару | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 20 | Яндекс.Такси Корп | Экибастуз - Караганда - Экибастуз | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 21 | Яндекс.Такси Корп | Павлодар - Семей - Павлодар | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| 22 | Яндекс.Такси Корп | Конаев - Талдыкорган - Конаев | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| Indriver | \* | \* | \* | \* | \* | \* |
| **ИТОГО** | **\*** | \* | \* | \* | \* | \* |

**VI** **Оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке**

Согласно 64 Методики для определения уровня концентрации рынка используется:

1) коэффициент рыночной концентрации (CR). Рассчитывается как процентное отношение объема реализации (поставки) товара определенным числом крупнейших поставщиков к общему объему реализации (поставки) товара на данном товарном рынке всеми поставщиками.

В соответствии со значениями коэффициентов концентрации и индексов Герфиндаля – Гиршмана все направления относятся к высоконцентрированным рынкам:

Высококонцентрированные рынки: при 70% <CR-2 < 100% 2000 < от 5066 до 10000 < 10 000.

**VII. Определение обстоятельств или признаков, свидетельствующих о наличии препятствий, затруднений либо иных ограничений деятельности субъектов рынка, влияющих на развитие конкуренции, в том числе определение барьеров входа на товарный рынок**

 **Международный опыт**

Междугородние поездки на такси, заказанные через мобильные приложения, становятся все более распространёнными по всему миру. Такие сервисы, как Uber, Didi, inDrive, BlaBlaCar, Ola, Maxim, Grab и локальные аналоги, предлагают пользователям возможность добраться из одного города в другой с комфортом индивидуального транспорта.

| Страна | Основные сервисы (междугородные поездки) | Модели ценообразования |
| --- | --- | --- |
| **США** | Uber, Lyft; (регионально – Via, Wingz); новые – inDrive | **Динамическое ценообразование** у лидеров рынка: тарифы Uber и Lyft автоматически повышаются при росте спроса (т.н. *surge pricing*)[pymnts.com](https://www.pymnts.com/cpi-posts/germany-giving-uber-a-second-chance/#:~:text=trenchant,price%20would%20cost%20significantly%20less), хотя пассажиру обычно показывается фиксированная *предварительно рассчитанная* стоимость поездки. **Аукционная модель** появилась с выходом сервиса inDrive, где пассажир сам предлагает цену, а водитель может принять или запросить другую сумму[techcrunch.com](https://techcrunch.com/2023/07/20/indrive-brings-its-bid-based-ride-hail-app-to-the-us/#:~:text=match%20at%20L135%20South%20Florida,decline%20or%20counter%20the%20offer). |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Германия | Uber (ограниченно), BlaBlaCar, местные такси-приложения (Free Now и др.) | Фиксированные тарифы для такси: внутри городов тарифы жёстко регламентированы и расчёт идёт по счётчику [3](https://www.berlin.de/en/public-transportation/1756978-2913840-taxi-phone-numbers-fares-rules.en.html#%3A~%3Atext%3DBerlin%20has%20compulsory%20fixed%20price%2Cotherwise%20the%20taximeter%20price%20applies) . Персональные договорённости о цене разрешены только для поездок за пределы города [4](https://www.berlin.de/en/public-transportation/1756978-2913840-taxi-phone-numbers-fares-rules.en.html#%3A~%3Atext%3DBerlin%20has%20compulsory%20fixed%20price%2Cotherwise%20the%20taximeter%20price%20applies) . Динамическое ценообразование сервисов вроде Uber вызывало споры – профсоюзы таксистов критиковали алгоритм Uber за повышение цен при высоком спросе [1](https://www.pymnts.com/cpi-posts/germany-giving-uber-a-second-chance/#%3A~%3Atext%3Dtrenchant%2Cprice%20would%20cost%20significantly%20less) . Карпулинг через BlaBlaCar основан на разделении затрат водителя: поездки не преследуют прибыли, пассажиры лишь компенсируют расходы [5](https://www.reddit.com/r/germany/comments/9mjpzu/is_it_legal_to_use_blablacar_in_germany/#%3A~%3Atext%3DIs%20it%20legal%20to%20use%2Cto%20offset%20the%20driver%27s%20expenses) . |
| Россия | Яндекс Go (Yandex.Taxi), Maxim, inDrive, BlaBlaCar | Динамическое/алгоритмическое ценообразование агрегаторов: крупные сервисы сами устанавливают тарифы, часто снижая цены для привлечения клиентов[6](https://competitionlawblog.kluwercompetitionlaw.com/2016/08/12/how-fas-russia-treats-the-taxi-services-market-uber-case/#%3A~%3Atext%3DThe%20FAR%E2%80%99s%20representatives%20accused%20the%2CTaxi) . Пользователю обычно показывается фиксированная цена заранее, которая рассчитывается на основе времени и расстояния поездки. Модель аукциона представлена сервисом inDrive (ранее из России): цена определяется путём прямого соглашения водителя и пассажира[7](https://en.wikipedia.org/wiki/InDrive#%3A~%3Atext%3DIt%20is%20operating%20on%20the%2C11) . Совместные поездки (BlaBlaCar) предлагают фиксированную плату с разделением затрат, что даёт бюджетную альтернативу междугородним поездкам. |
| Китай | Didi Chuxing, (ранее Didi Hitch для попутчиков) | Динамическое ценообразование является стандартом: алгоритмы Didi повышают тарифы при дефиците машин и снижают при спаде спроса (подобно surge-модели) [8](https://www.reuters.com/business/autos-transportation/exclusive-chinas-ipo-bound-didi-probed-antitrust-violations-sources-2021-06-17/#%3A~%3Atext%3DChina%27s%20market%20regulator%2C%20the%20State%2Cof%20the%20three%20sources%20said) . Пользователи видят рассчитанную цену до заказа. Власти требуют прозрачности этих алгоритмов [8](https://www.reuters.com/business/autos-transportation/exclusive-chinas-ipo-bound-didi-probed-antitrust-violations-sources-2021-06-17/#%3A~%3Atext%3DChina%27s%20market%20regulator%2C%20the%20State%2Cof%20the%20three%20sources%20said) . Фиксированные цены применяются к сервисам совместных поездок; например, ранее существовавший сервис Didi Hitch для междугородних попутчиков имел фиксированную рекомендованную стоимость, но был приостановлен из соображений безопасности. |
| Индия | Ola (в т.ч. Ola Outstation), Uber, inDrive, BlaBlaCar | Динамические тарифы с ограничениями: согласно гос. правилам, агрегаторы могут повышать цену не более чем на 50% от базового тарифа в часы пик (макс. *x1.5*)[9](https://techcrunch.com/2020/11/27/india-sets-rules-for-commissions-surge-pricing-for-uber-and-ola/#%3A~%3Atext%3Dservices%20see%20peak%20demands). Uber и Ola показывают пользователю фиксированную цену поездки заранее. Существуют специальные предложения для междугородних маршрутов: сервис *Ola Outstation* и аналогичные позволяют бронировать машину на целый день или по маршруту за фиксированную сумму. Аукционный подход присутствует через inDrive, где цена обсуждается напрямую. Карпулинг (напр. BlaBlaCar) также используется, предлагая фиксированные взносы на топливо. |
| Австралия | Uber, Ola, Didi, (13Cabs – приложение такси) | Динамическое ценообразование узаконено после легализации райдшеринга: Uber, Ola и Didi свободно применяют повышенные коэффициенты при росте спроса (хотя власти мониторят чрезмерные скачки цен). Пассажиры получают *upfront fare* – расчётную фиксированную стоимость. Такси традиционно работают по счётчику; однако после прихода Uber некоторые штаты разрешили такси предлагать фиксированные цены при предварительном заказе для конкуренции. |
| Южная Корея | Kakao T, UT (Uber Taxi), Tada (до 2020) | Регулируемые тарифы такси: цены на официальные такси устанавливаются государством (единыe тарифы по счетчику, с надбавками в ночное время, но без рыночного surge). Сервис Kakao T в основном бронирует обычные такси по этим тарифам. Попытки ввести платный приоритет для вызова (форму динамического ценообразования) столкнулись с критикой и были приостановлены правительством [10](https://m.koreaherald.com/view.php?ud=20180318000171&%3A~%3Atext=%2Cto%202%2C000%20won%2C)[11](https://www.koreatimes.co.kr/amp/business/tech-science/20180321/kakaos-new-paid-taxi-hailing-service-hits-brick-wall#%3A~%3Atext%3DKakao%27s%20new%20paid%20taxi%2Cfrom%20the%20government%20and%20users) . Приложения для попутчиков вне таксифактически отсутствуют: использование частных автомобилей для коммерческих поездок запрещено. |

Как видно из таблицы, в странах с либерализованными рынками (США, Индия, Австралия, частично Россия) агрегаторы активно применяют динамическое ценообразование: стоимость поездки плавает в зависимости от текущего баланса спроса и предложения. Например, в США Uber и Lyft повышают тарифы во время пикового спроса, что известно как «surge pricing». Пассажир при этом видит расчётную фиксированную стоимость поездки заранее – современный подход, когда алгоритм сразу вычисляет сумму с учётом динамического коэффициента, гарантируя, что цена не изменится в пути.

В некоторых странах практика повышения тарифов при дефиците машин вызвала общественные споры. В Германии профсоюзы таксистов «объявили войну» алгоритму Uber, который увеличивал цену километра при росте спроса. Хотя немецкое законодательство не позволяет свободно менять тариф официальным такси (цены фиксированы в каждом городе), для сервисов аренды авто с водителем (к которым относится UberX) вопрос динамических цен оставался серой зоной. Немецкая Монополия-комиссия в 2015 году даже предлагала компромисс: отменить фиксированные тарифы на такси, но ввести верхние пределы для surge-модели Uber , однако на практике жёсткая тарифная сетка для лицензированных такси в Германии сохраняется.

Фиксированные тарифы традиционных такси характерны для Германии и ряда других стран. Например, в Берлине действует обязательный единый тариф: внутри города пассажир должен платить строго по счётчику, и только выезд за пределы города позволяет заранее договориться об общей цене с водителем . Таким образом, классическое такси не может применять гибкие цены в реальном времени. В то же время приложения-агрегаторы (Uber и др.) в ФРГ работают через лицензированные фирмы аренды автомобилей с водителями и, как правило, предлагают пользователям фиксированную цену поездки заранее, рассчитанную приложением. Это похоже на модели в США, однако в Германии после завершения поездки водитель Uber по закону обязан вернуться на базу и не может сразу взять новый заказ на месте – эта норма косвенно ограничивает эффективность динамического ценообразования для межгородских маршрутов (ведь водитель не может подобрать клиента в другом городе по пути назад).

Помимо динамических и фиксированных моделей, в некоторых странах развивается аукционное ценообразование. Наиболее яркий пример – сервис inDrive (бывший inDriver), зародившийся в России и сейчас работающий по всему миру. Его модель – peer-to-peer pricing, то есть цена устанавливается по договорённости: пассажир сам предлагает удобную для него сумму, а ближайшие водители либо соглашаются, либо запрашивают другую цену. Подобный подход даёт больше свободы рынку и особенно популярен на развивающихся рынках и в дальних поездках, где тарифы сильно разнятся. В России, где inDriver появился, эта модель прижилась как альтернатива крупным агрегаторам. Сейчас inDrive присутствует и в городах США (например, запущен во Флориде), и в Индии, предлагая поездки на торгуемой основе.

Наконец, отдельного внимания заслуживает карпулинг – совместные поездки на большие расстояния, где водитель не является профессиональным таксистом, а просто берет попутчиков, чтобы разделить расходы. Такие платформы, как BlaBlaCar, популярны в Европе (в Германии, Франции, России и др.) и Индии. Ценообразование там фактически фиксированное: рекомендуемая стоимость рассчитывается по километражу, а водители не должны получать прибыль свыше компенсации своих затрат на топливо и амортизацию. Например, в Германии закон разрешает ridesharing, если плата пассажира не превышает расходов водителя – именно так функционирует BlaBlaCar. В России и Индии BlaBlaCar также широко используется для междугородних поездок как дешёвая альтернатива поездам и автобусам.

**Регулирование междугородних поездок на такси в международной практике**

Регуляторные подходы демонстрируют два полюса: от либерального (США, Австралия, частично Индия и ранее Россия), где частные водители относительно легко могут выполнять междугородние заказы через агрегаторы, до консервативного (Германия, Южная Корея, частично Китай), где междугородние поездки остаются сферой лицензированного такси или автобусов, а приложения вынуждены подстраиваться под строгие правила.

В США регулирование ride-hailing в основном происходит на уровне штатов. К 2018 году 41 штат принял законы, устанавливающие единые требования к сервисам вроде Uber и Lyft и запрещающие местным муниципалитетам вводить свои ограничения. Эти законы создали класс «Transportation Network Company» (TNC) – по сути, онлайн-такси – с облегченными требованиями по сравнению с традиционными такси. От водителей не требуют медальонов или специальных таксомоторных лицензий, достаточно обычных прав, регистрации в компании и выполнения условий по страховке. Такое регулирование не различает городские и междугородние поездки: если водитель допущен к работе, он может возить пассажиров куда угодно. Однако пересечение юрисдикций порой вносит сложности: крупные города, как Нью- Йорк, сохранили свои собственные правила (в Нью-Йорке все водители Uber обязаны получить лицензию TLC, как у желтого такси). Поэтому межгородняя поездка, например, из Нью-Джерси в Нью-Йорк, формально возможна, но водитель из Нью-Джерси не сможет подбирать новых пассажиров в Нью-Йорке без местной лицензии. В целом, в США не существует отдельной категории «междугороднее такси» – все регулируется единым режимом TNC или обычных лимузин-сервисов.

Германия отличается жёсткой зарегулированностью рынка такси. Закон PBefG (Закон о пассажирских перевозках) требует, чтобы каждый заказ на аренду авто с водителем поступал на стационарную базу компании, а после выполнения заказа машина возвращалась обратно. Лицензии выдаются местными властями; такси имеют \* Pflichtfahrgebiet – зону обязательного обслуживания (обычно город). Они могут везти пассажира за пределы зоны, но не имеют права подбирать вне её. В результате, междугородние поездки такси в Германии относительно редки и дороги (пассажиру приходится платить и за холостой пробег обратно). Есть и позитивные изменения\*: в 2021–2022 гг. обсуждалась реформа, допускающая более гибкое регулирование такси и аренды, но с сохранением защиты от «отъёма» клиентов в чужих городах. Таким образом, нормативно межгородние перевозки остаются уделом лицензированных такси или заказных шаттлов; приложения же работают, соблюдая традиционные ограничения.

В России до недавнего времени рынок агрегаторов развивался в условиях недостатка специальных законов. Сервисы (Яндекс.Такси, Uber Russia, Gett) считались информационными посредниками, водители – частными перевозчиками, требования к ним определяли регионы. С 1 сентября 2023 года вступил единый федеральный закон о такси, значительно изменивший правила. Теперь каждый водитель должен иметь разрешение от регионального властного органа (например, департамента транспорта Москвы) на перевозку пассажиров. Водителей обязали подключаться к ФГИС «Такси» (федеральной системе) и иметь полис страхования ответственности перевозчика. Кроме того, агрегаторов (типа Яндекса) обязали не допускать к заказам водителей без разрешений и предоставлять государству данные о всех поездках. Эти меры ударили по числу водителей (многие не смогли оформить документы) и к началу 2024 года около половины легальных водителей покинули рынок. Однако ожидается, что новые правила улучшат безопасность на рынке. Специально междугородние поездки закон не отделяет – для них применяются те же нормы. Практически, агрегаторы уже давно позволяли заказывать поездки на сотни километров (например, из Москвы в соседние области); сейчас водитель обязан законно работать в регионе отправления. Также в законе оговорено, что регионы могут ограничивать долю заказов, отдаваемых водителям из других регионов, например, до 49% – это сделано, чтобы региональные службы такси не вытеснялись столичными водителями в провинции. Пока эти квоты только обсуждаются. В целом, можно сказать, что межгород в РФ теперь подчинён правилам, аналогичным внутригородским, но с точки зрения бизнеса такие поездки чаще осуществляют наиболее профессиональные водители (из-за значительных расстояний и ответственности).

В Китае государство одним из первых легализовало онлайн-сервисы такси (еще в июле 2016 г.), но взамен ввело строгие лицензионные барьеры. Каждая платформа должна иметь лицензии, а водители – квалификационные свидетельства. Ключевая особенность – лицензирование на уровне города: водителю необходимо сдавать экзамены и получать разрешение именно в том городе, где он планирует работать. Переходить работать в другой город затруднительно, если у водителя нет там местной регистрации (хукоу) или отдельного разрешения. Поэтому междугородние поездки через Didi осуществляются, но водитель обычно сразу возвращается назад пустым или с попутчиком, найденным неофициально.

Индия до 2020 года регулировалась смесью старых законов и судебных распоряжений штатов. В некоторых мегаполисах (Дели, Бангалор) власти пытались ограничивать динамические тарифы – например, в Дели в 2016 г. временно запрещали surge pricing такси-агрегаторов, посчитав это ценовым грабежом. Однако позже центральное правительство выпустило единые рекомендации для штатов, узаконив работу агрегаторов вроде Uber и Ola. Согласно им, межгородней специфики немного: скорее введены социальные нормы (лимит часов работы водителя, страхование, фиксированная комиссия агрегатора не более 20%). Штаты стали выдавать лицензии агрегатора компаниям, а те, в свою очередь, подключают только водителей с коммерческими правами. Междугородние поездки выполняются либо в формате Ola/Uber Outstation (почасовая аренда с водителем на дальние расстояния), либо как частный договор водителя и пассажира через платформу. Для частичных совместных поездок правительство даже разрешило использовать личные машины, но с жёстким ограничением числа таких поездок (не более 2 в неделю между городами), чтобы отсечь нелегальных извозчиков под видом карпулинга. Таким образом, Индия движется к цивилизованному регулированию: агрегаторы встроены в правовое поле, хотя регулирование ещё достаточно молодое и подвергается корректировкам.

Австралия избрала путь легализации и интеграции нового и старого. Практически все штаты в 2015–2017 годах узаконили Uber и аналогичные сервисы, одновременно отменив некоторые ограничения для традиционного такси. Например, в штате Виктория отменили лимит на число такси-лицензий и ввели символическую ежегодную плату для Uber-водителей вместо дорогих таксомоторных медальонов. Теперь в каждом штате водители должны получить аккредитацию частного перевозчика, пройти проверку истории нарушений и осмотр автомобиля. Контроль за соблюдением возложен на транспортные департаменты штатов. Междугородние и межштатные частные поездки не запрещены: есть известные случаи, когда туристы брали Uber из аэропорта Сиднея до Канберры (~280 км) и наоборот. Однако, если такой маршрут пересекает границу штатов, строго говоря, водитель должен иметь разрешение и в том штате, куда привез пассажира, чтобы там ждать новый заказ. На практике большинство дальних поездок – это разовые случаи, и они находятся вне строгого контроля (по прибытии в другой штат приложение может не давать водителю новых заказов, пока он не вернётся). К особенностям Австралии можно отнести активное участие правительства в контроле цен в отдельных случаях: например, в Новый год или при эвакуациях во время лесных пожаров требовали от агрегаторов отключать сверхвысокие множители цен. В обычной ситуации рыночное ценообразование работает свободно, и за его счёт сервисы покрывают и город, и межгород.

Южная Корея – пример страны, где традиционное такси всеми силами защищено законом от конкуренции частников. Любой сервис, желающий работать, должен либо сотрудничать с таксопарками, либо регистрироваться как перевозчик с собственным автопарком. Uber столкнулся с уголовным преследованием в Сеуле в 2014 г. (главу Uber Korea обвиняли в нарушении транспортного закона за работу без лицензии); в итоге Uber свернул дешевый UberX. Местное приложение Kakao T избежало таких проблем, потому что оно изначально работало только с лицензированными такси, предоставляя им заказы. Попытка же создать параллельный сектор «не-такси» привела к конфликту вокруг сервиса Tada: эта компания использовала лазейку, позволявшую арендовать микроавтобусы (11-местные) с водителем поминутно, не оформляя их как такси. Таксисты восприняли Tada как нелегальное такси и организовали многочисленные акции протеста (включая трагические случаи самосожжения водителей в знак протеста). В 2020 году парламент пошёл навстречу отрасли и принял поправки к закону о перевозках, фактически запретившие сервис Tada – теперь арендуемые авто с водителем на 11–15 мест должны использоваться минимум 6 часов и только для туристических целей (с обязательной арендой у аэропортов/портов). Эти условия исключают модель краткосрочных городских и межгородних поездок, которую предлагала Tada. Конституционный суд Кореи в 2021 г. подтвердил конституционность этого запрета . В результате рынок вновь остался за обычными такси. Междугородние поездки при этом возможны, но выполняются лицензированными такси. В Корее нет прямого деления лицензий по городам – такси с сеульской лицензией может возить пассажиров по всей стране, вопрос лишь в тарифе. А тарифы регулируются Министерством земли и транспорта (MOLIT) совместно с местными органами: периодически их индексируют. Например, недавно в Сеуле повысили ночные тарифы для привлечения водителей, но это коснулось только города. Для междугородних поездок обычно применяется счётчик плюс доплата за километры сверх городской черты. Специальные межгородние службы (например, междугороднее такси) не получили развития, так как на короткие расстояния выгоднее использовать KTX (скоростные поезда), а на средние – межгородние автобусы. Тем не менее, Kakao T и другие приложения позволяют заказать и длительную поездку – с тем ограничением, что водитель должен затем вернуться назад или найти заказ через свое приложение.

Таким образом, спектр регулирования междугородних поездок через приложения весьма широк. В одних странах законы адаптируются под инновации (например, позволяя частичный карпулинг, как в Индии, или вводя отдельные категории перевозчиков, как TNC в США), в других – инновации вынуждены подчиняться старым правилам (Германия) или даже запрещаются под давлением отрасли (Южная Корея).

В соответствии с пунктом 69 Методики процедура определения обстоятельств или действий, препятствующих или затрудняющих и ограничивающих субъектам рынка начало деятельности на товарном рынке включает выявление наличия (или отсутствия) барьеров входа на рассматриваемый товарный рынок; определение преодолимости выявленных барьеров входа на рассматриваемый товарный рынок.

Согласно пункту 70 Методики к барьерам входа на рынок относятся экономические ограничения, в том числе отсутствие доступа потенциальных участников к ресурсам, предложение которых ограничено и которые распределены между субъектами рынка, действующими на рассматриваемом товарном рынке.

В этой связи, в ходе проведения анализа, на основе имеющихся данных, Департаментом выявлены следующие барьеры:

*Экономические ограничения:*

Высокие стартовые инвестиции.

Разработка IT-платформы: создание приложения (для пассажиров и водителей), серверной инфраструктуры, алгоритмов логистики, картографии и маршрутизации.

Техническая поддержка и обеспечение безопасности данных. Требуется устойчивое финансирование на долгий срок. Конкуренция с крупными игроками требует крупных инвестиций.

**І.** ***Административные ограничения*:**

Согласно статье 26 Закона «Об автомобильном транспорте»*(далее - Закон)*, физические лица, осуществляющие деятельность по оказанию услуг или выполнению работ с использованием интернет-платформ и (или) мобильных приложений платформенной занятости, индивидуальные предприниматели или юридические лица перед началом осуществления деятельности в качестве перевозчика такси обязаны направить в местный исполнительный орган уведомление о начале деятельности в порядке, установленном Законом Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях».

Перевозчики такси обязаны:

1) использовать для перевозок пассажиров и багажа такси, имеющие единую цветовую гамму и отличительные обозначения в соответствии с Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, за исключением осуществления перевозок физическими лицами, осуществляющими деятельность по оказанию услуг или выполнению работ с использованием интернет-платформ и (или) мобильных приложений платформенной занятости;

1-1) допускать водителя к управлению легковым такси после заключения с ним трудового договора в соответствии с Трудовым кодексом Республики Казахстан;

2) обеспечить прохождение предрейсового технического осмотра автотранспортных средств предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей такси;

3) обеспечить своевременную замену такси в случае его неисправности;

4) обеспечить информирование пассажира о стоимости (цене) услуги такси;

5) при наличии десяти и более такси иметь на каждые десять такси не менее одного такси, приспособленного для перевозки людей с инвалидностью, использующих специальные средства передвижения;

6) обеспечить соблюдение режима труда и отдыха водителей такси.

Перевозчик такси несет и иные обязанности в соответствии с законами Республики Казахстан.

2-1. Физическое лицо, осуществляющее деятельность по оказанию услуг или выполнению работ с использованием интернет-платформ и (или) мобильных приложений платформенной занятости, исполняет указанные в настоящей статье требования самостоятельно.

2-2. Контроль за соблюдением физическим лицом, осуществляющим деятельность по оказанию услуг или выполнению работ с использованием интернет-платформ и (или) мобильных приложений платформенной занятости, установленных в настоящей статье требований, за исключением подпункта 5) пункта 2 статьи Закона, возлагается на информационно-диспетчерскую службу такси.

Исходя из вышеизложенного, законодательные требования по деятельности услуг такси предусмотрены, вместе с тем не исполняются. Так, таксопарки и агрегаторы осуществляют свою деятельность, подключая всех желающих водителей, не проводя предрейсовый технический осмотр автотранспортных средств, а также предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей такси (по информации водителей).

Таким образом, учитывая текущее положение деятельности услуг такси, считаем целесообразным рекомендовать Министерству транспорта Республики Казахстан усилить контроль за деятельностью услуг такси.

**II. Деятельность агрегаторов такси**

Также, блокировки водителей и снижение рейтинга остается одной из наиболее острых проблем на рынке услуг такси с применением аппаратно-программного комплекса и (или) мобильного приложения.

На сегодняшний день, при Агентстве осуществляет деятельность Мониторинговая группы рынка услуг такси с применением аппаратно-программного комплекса и(или) мобильного приложения заказа такси (далее – Мониторинговая группа). Так, по результатам заседания рабочих групп были выработаны ряд рекомендаций для ТОО «Яндекс. Такси Корп», в частности внести изменения в действующую Оферту в части порядка рассмотрения спорных моментов и защиты прав водителей. На данный момент, данные о фактическом нарушении для оспаривания водителем факта нарушения водителям не предоставляются.

То есть, при отказах водителей от перевозок во избежание конфликтных ситуаций *(к примеру, отказ от перевозки в нетрезвом состоянии клиентов, агрессивного поведения, о большем количестве пассажиров чем имеется мест в автомобиле или большом количестве багажа и т.п.)* их снижают рейтинг и в последствии блокируют, при этом с замечаниями клиентов ознакомиться не могут. В случае снижения баллов или блокировки на основании подобных жалоб у водителя должно быть право ознакомиться с жалобой, и, соответственно возможность правовой защиты.

Данный вопрос вынесен на Мониторинговую группу услуг такси, даны рекомендации в ТОО «Яндекс. Такси Корп», в части пересмотра блокировки водителей.

**III. Платформенная занятость.**

В настоящее время в Казахстане активно развивается цифровая экономика, в том числе платформенная занятость (Yandex Go, Uber, Glovo, InDrive и т.д.), которая расширяет возможности заработка для граждан, развивает их цифровые навыки, стимулирует предпринимательство, создает условия для развития конкуренции.

Также Агентством согласован антимонопольный комплаенс Яндекс, обеспечивающий баланс интересов пассажиров и водителей, также инициированы поправки в законодательство, введение которых позволит водителям работать напрямую с Яндекс без таксопарков (снижение комиссии таксопарков 1-4%).

В связи с этим, с сентября 2024 года реализуется пилотный проект в сфере платформенной занятости совместно с сервисом Яндекс Go при поддержке Комитета государственных доходов Министерства финансов и Министерства труда и социальной защиты населения.

Вместе с тем, вышеуказанные предложения Агентства по налоговым поправкам реализованы не в полной мере, что создает проблемы для определенной категории водителей в связи с необходимостью представления подтверждающих электронных документов.

Для дальнейшего масштабирования платформенной занятости, снижения издержек исполнителей-водителей и создания равных условий для всех участников рынка Агентством предлагается принятие следующих мер:

1. Внесение изменения в налоговое законодательство для учета расходов юридических лиц на услуги исполнителей (водителей-ИП)

Необходимо предоставить законодательную возможность вычета по корпоративному подоходному налогу (КПН) расходов юридических лиц на услуги, приобретенные у исполнителей интернет-платформ, на основании чеков, сформированных в мобильном приложении «E-Salyq Business» (по аналогии с опытом Российской Федерации).

На данный момент для оформления вычетов на расходы (выплаты в адрес исполнителей), согласно налоговому законодательству, требуется оформление платформенными исполнителями всех первичных документов АВР и ЭСФ на регулярной основе. Данный процесс требует наличия персонального компьютера и знаний бухгалтерского учета, а абсолютное большинство платформенных исполнителей не обладают ими. Текущие административные сложности являются серьёзным барьером для платформенной занятости и существенно снижают интерес к ней.

*Справочно: В соответствии с Федеральным законом РФ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в РФ» плательщики, применяющие специальный налоговый режим «Налог на профессиональный доход» (НПД) - самозанятые водители освобождены от применения контрольно - кассовой техники (ККТ).*

*При этом они обязаны с использованием мобильного приложения «Мой налог» сформировать чек СМЗ и передать его клиенту, вне зависимости от организационно - правовой формы контрагента. То есть представить чек СМЗ нужно как физическому лицу, так и юридическому. По завершению каждой поездки Яндекс Такси в качестве уполномоченного оператора электронной платформы формирует за самозанятого водителя чек СМЗ, содержащий сведения о налогооблагаемом доходе самозанятого, для отображения в приложении «Мой налог» ФНС России. Чек содержит обязательный набор атрибутов (дата и время платежа, ФИО, ИНН самозанятого и пр.) и используется в качестве закрывающего документа для целей вычета по налогу на прибыль.*

2. Автоматическое присвоение статуса ИП исполнителям в рамках интернет-платформ

Реализовать механизм автоматического (без уведомления или с автоматическим уведомлением через платформу) присвоения статуса ИП с применением специального налогового режима с использованием мобильного приложения (далее – СНР СМП) либо внедрить автоматическое проставление СНР СМП в качестве вторичного режима, распространяемого на всех исполнителей, получающих доходы через интернет-платформы.

Это значительно снизит административные барьеры и упростит процедуру постановки исполнителей на корректный налоговый режим.

3. Учесть опыт пилотного проекта по налоговому администрированию платформенных занятых при разработке нового Налогового кодекса РК:

1) обеспечить мгновенный автоматический безуведомительный переход исполнителей на новый налоговый режим;

2) дать право совмещать несколько налоговых режимов для исполнителей платформенной занятости, дополнительно осуществляющих иные виды деятельности.

Учитывая вышеизложенное, предлагается направить вышеуказанные предложения в Министерство финансов Республики

***IV. Введение института СРО.***

В 2024 году Министерством транспорта РК был разработан проект нормативного правового акта «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам передачи некоторых государственных функций в области автомобильных перевозок пассажиров в саморегулирование, основанное на обязательном членстве (участии)» *(далее – «Законопроект»).*

В частности, в рамках внесенного законопроекта предусматривалась передача отдельных государственных функций в саморегулирование *(организация регулярных международных перевозок пассажиров; организация регулярных межобластных перевозок пассажиров; организация нерегулярных перевозок пассажиров)*, в том числе по организации перевозок такси.

В целом, создание саморегулируемой организации *(далее – СРО)* в сфере такси может существенно повлиять на рынок таксомоторных услуг.

Из позитивных последствий можно отметить следующие:

Повышение качества услуг – к примеру, СРО смогут устанавливать стандарты качества обслуживания, технического состояния автомобилей и профессиональной подготовки водителей.

Легализация рынка – СРО могут способствовать легализации деятельности водителей, работающих в «серой» зоне, так как членство станет обязательным для ведения бизнеса.

Защита прав участников отрасли – Водители и компании смогут обращаться в СРО для разрешения споров, защиты прав, также возможна разработка типовых контрактов и стандартов работы.

Вместе с тем, наряду с позитивными последствиями данного нововведения есть и возможные риски развития негативного сценария в сфере услуг такси.

Возникновение дополнительных издержек в виде членских взносов, а также расходы на соответствие стандартам СРО.

Антиконкурентные действия, монополизация и лоббизм – при отсутствии прозрачности СРО может превратиться в закрытую структуру, обслуживающую интересы ограниченного круга крупных компаний, есть риск формирования «искусственных» барьеров входа на рынок.

Конфликт интересов – в случае включения агрегаторов такси в СРО.

Сложности в регулировании и управлении – создание СРО потребует разных подходов для каждой категории перевозчиков (автобусные перевозчики и перевозка такси). Объединение же всех категорий перевозок в одну для формирования СРО может создать риск конфликта интересов и антиконкурентных действий.

АЗРК законодательная инициатива Министерства транспорта по передаче отдельных государственных функций в саморегулирование не поддержана, поскольку не были проведены анализ регуляторного воздействия и оценки воздействия на конкуренцию.

Принятие данного нововведения депутатами было отложено.

Вместе с тем, приказом и.о. министра транспорта Республики Казахстан от 5 апреля 2024 года № 125 утвержден Комплекс мер по развитию саморегулирования в сферах автомобильного, железнодорожного, водного, воздушного транспорта и автомобильных дорог.

Кроме того, в мае т.г. Министерством национальной экономики РК в целях совершенствования деятельности по развитию института саморегулирования разработана «Дорожная карта развития и стимулирование устойчивости института саморегулирования».

**VIII. Выводы по результатам проведенного анализа состояния конкуренции на товарном рынке, которые отражаются в заключении**

1. Анализ состояния конкуренции на товарном рынке услуг такси с применением аппаратно-программного комплекса и (или) мобильного приложения заказа такси на междугородних пассажирских перевозках проведен с целью определения уровня конкуренции, выявления субъектов рынка, занимающих доминирующее или монопольное положение, разработки комплекса мер, направленных на защиту и развитие конкуренции, предупреждение, ограничение и пресечение монополистической деятельности.

2. Временной интервал определен: с июня 2024 года по 1 квартал 2025 года.

3. Товарными границами рынка определены услуги такси с применением аппаратно-программного комплекса и (или) мобильного приложения заказа такси на междугородних пассажирских перевозках. Географическими границами рынка определены конкретные направления внутри Республики Казахстан (22 маршрута).

4. Регулярные внутренние авиаперевозки в Республике Казахстан осуществляют 3 агрегатора такси: ТОО «Яндекс.Такси Корп», ТОО «Inservice», ТОО «АПАРУ».

5. На рынке услуг такси с применением аппаратно-программного комплекса и (или) мобильного приложения заказа такси на междугородних пассажирских перевозках доминирующее положение занимает группа лиц: ТОО «Inservice».

6. Индекс рыночной концентрации показал, что рынок услуг пассажирских авиаперевозок регулярными (внутренними) рейсами за анализируемый период относится к 1 типу рынка – высококонцентрированному с неразвитой конкуренцией.

7. Основными барьерами входа новых субъектов (потенциальных конкурентов) на рассматриваемый товарный рынок являются:

*Экономические ограничения*: Высокие стартовые инвестиции. Разработка IT-платформы: создание приложения (для пассажиров и водителей), серверной инфраструктуры, алгоритмов логистики, картографии и маршрутизации. Техническая поддержка и обеспечение безопасности данных. Требуется устойчивое финансирование на долгий срок. Конкуренция с крупными игроками требует крупных инвестиций.

*Административные ограничения*: предоставления подтверждающих документов в рамках платформенной занятости.

8. В качестве рекомендаций по развитию конкуренции на анализируемом товарном рынке направить:

- в Министерство цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности Республики Казахстана предложение по разработке государственных электронных карт с открытыми портами, в целях снижения затрат для входа на рынок потенциальных конкурентов.

- в Министерство транспорта Республики Казахстан предложения о необходимости усиления контроля за деятельность услуг такси по соблюдению требованиям законодательства;

- в Министерство Финансов Республики Казахстан, в целях снижения издержек исполнителей-водителей и создания равных условий для всех участников рынка в платформенной занятости предлагается направить поправки в Налоговый кодекс.

**Директор департамента**

**транспорта и связи** **Н. Жаманова**