



**BusinessStat**<sup>®</sup>  
готовые обзоры рынков



Анализ рынка такси  
в Казахстане в 2018-2022 гг,  
прогноз на 2023-2027 гг

**АДРЕС:**  
107023, г. Москва  
ул. Электrozаводская  
д. 23, стр. 8

**ТЕЛ.:**  
+7 (495) 180-04-19  
**ФАКС:**  
+7 (495) 180-04-19

**ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА:**  
info@businessstat.ru  
**САЙТ:**  
www.businessstat.ru

## Аннотация

По оценкам BusinesStat, в 2022 г в Казахстане оборот рынка такси достиг 303 млн долл, что на 22% превысило значение 2020 г (248 млн долл). Рост происходил на фоне восстановления объема рынка после пандемии. Карантинные ограничения на перемещения внутри страны были отменены, восстановлено международное сообщение, возобновилась работа организаций сферы торговли, отдыха и развлечений. Кроме того, увеличение оборота рынка поддерживалось повышением средней цены поездки.

В 2020 г в условиях пандемии из-за сокращения числа поездок оборот рынка такси в Казахстане просел на 17%: с 301 до 248 млн долл. С одной стороны, причиной спада стало введение ограничений на перемещения граждан из-за распространения коронавируса. С другой стороны, в условиях кризиса доходы потребителей снижались, что привело к экономии на некоторых товарах и услугах, включая такси.

До пандемии в Казахстане основное влияние на рынок такси оказывала деятельность агрегаторов. Такие компании выступают в роли посредника между пассажиром и перевозчиком и ведут деятельность по разработке программного обеспечения и предоставлению соответствующих сервисов водителям и пассажирам. В 2016 г появление крупных международных операторов – Яндекс.Такси и Uber – на рынке такси в Казахстане усилило конкуренцию и снизило среднюю цену услуг. При этом отмечалось сокращение времени заказа и подачи машины для клиента. В дальнейшем рост цен замедлился, что повысило доступность услуг такси в стране. За 2018-2019 гг в Казахстане оборот рынка такси вырос на 15%: с 262 до 301 млн долл.

**«Анализ рынка такси в Казахстане»**, подготовленный BusinesStat, включает важнейшие данные, необходимые для понимания текущей конъюнктуры рынка и оценки перспектив его развития:

- численность поездок и пассажирооборот такси
- оборот рынка такси
- статистика автодорог и легковых автомобилей
- численность пассажиров и уровень пользования услугами такси
- цена услуг такси и средние годовые затраты пассажиров

**В обзоре приведены следующие детализации:**

- **Виды автомобильных дорог:** с твердым покрытием, прочие
- **Формы собственности легкового автотранспорта:** частный, прочий

**При подготовке обзора используется статистика:**

- Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан
- Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан
- Министерство внутренних дел Республики Казахстан
- International Monetary Fund

**Информация, собранная BusinessStat:**

- анализ открытой информации о рынке такси
- оценки экспертов транспортной отрасли

**Информацию о рынке такси и смежных рынках вы можете найти в других исследованиях BusinessStat:**

- [Анализ рынка такси в Армении](#)
- [Анализ рынка такси в Беларуси](#)
- [Анализ рынка такси в Киргизии](#)
- [Анализ рынка такси в России](#)
- [Анализ рынка такси в Узбекистане](#)
- [Анализ рынка автобусных перевозок в Казахстане](#)
- [Анализ рынка трамвайных перевозок в Казахстане](#)
- [Анализ рынка троллейбусных перевозок в Казахстане](#)
- [Бизнес-план такси](#)
- [Бизнес-план пассажирской транспортной компании](#)

# Содержание

## МЕТОДИКА ПОДГОТОВКИ ОБЗОРА РЫНКА

### ИНФРАСТРУКТУРА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

#### Автомобильные дороги

- Таблица 1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Казахстане в 2018-2022 гг (тыс км)
- Таблица 2. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в регионах Казахстана в 2018-2022 гг (км)
- Таблица 3. Протяженность автомобильных дорог общего пользования по видам покрытия в Казахстане в 2018-2022 гг (тыс км)
- Таблица 4. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в регионах Казахстана в 2018-2022 гг (км)
- Таблица 5. Протяженность прочих автомобильных дорог общего пользования в регионах Казахстана в 2018-2022 гг (км)
- Таблица 6. Протяженность внутригородских автомобильных дорог в регионах Казахстана в 2022 г (км)

#### Численность автомобилей

- Таблица 7. Численность легковых автомобилей в Казахстане в 2018-2022 гг (тыс)
- Таблица 8. Численность легковых автомобилей в регионах Казахстана в 2018-2022 гг (тыс)
- Таблица 9. Численность легковых автомобилей по формам собственности в Казахстане в 2018-2022 гг (тыс)
- Таблица 10. Численность частных легковых автомобилей в регионах Казахстана в 2018-2022 гг (тыс)
- Таблица 11. Численность прочих легковых автомобилей в регионах Казахстана в 2018-2022 гг (тыс)
- Таблица 12. Численность легковых автомобилей таксопарков в Казахстане в 2018-2022 гг

### ПАССАЖИРЫ ТАКСИ

#### Численность пассажиров

- Таблица 13. Численность пассажиров такси в Казахстане в 2018-2022 гг (млн чел)
- Таблица 14. Прогноз численности пассажиров такси в Казахстане в 2023-2027 гг (млн чел)

#### Уровень пользования

- Таблица 15. Средний уровень пользования услугами такси в Казахстане в 2018-2022 гг (поездок на 1 пассажира в год)
- Таблица 16. Прогноз среднего уровня пользования услугами такси в Казахстане в 2023-2027 гг (поездок на 1 пассажира в год)

#### Затраты

- Таблица 17. Средние годовые затраты пассажира на услуги такси в Казахстане в 2018-2022 гг (долл)

- Таблица 18. Прогноз средних годовых затрат пассажира на услуги такси в Казахстане в 2023-2027 гг (долл)

### **ПОЕЗДКИ НА ТАКСИ**

- Таблица 19. Численность поездок на такси в Казахстане в 2018-2022 гг (млн)
- Таблица 20. Прогноз численности поездок на такси в Казахстане в 2023-2027 гг (млн)
- Таблица 21. Численность поездок на такси в регионах Казахстана в 2022 г (тыс)

### **ПАССАЖИРООБОРОТ ТАКСИ**

- Таблица 22. Пассажирооборот такси в Казахстане в 2018-2022 гг (млн пассажиро-км)
- Таблица 23. Прогноз пассажирооборота такси в Казахстане в 2023-2027 гг (млн пассажиро-км)
- Таблица 24. Пассажирооборот такси в регионах Казахстана в 2022 г (тыс пассажиро-км)

### **ОБОРОТ РЫНКА ТАКСИ**

- Таблица 25. Оборот рынка такси в Казахстане в 2018-2022 гг (млн долл)
- Таблица 26. Прогноз оборота рынка такси в Казахстане в 2023-2027 гг (млн долл)
- Таблица 27. Оборот рынка такси в регионах Казахстана в 2022 г (млн долл)

### **ЦЕНА ПОЕЗДКИ НА ТАКСИ**

- Таблица 28. Средняя цена поездки на такси в Казахстане в 2018-2022 гг (долл)
- Таблица 29. Прогноз средней цены поездки на такси в Казахстане в 2023-2027 гг (долл)
- Таблица 30. Средняя цена поездки на такси в регионах Казахстана в 2022 г (долл)

### **ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОТРАСЛИ «ТРАНСПОРТ И СКЛАДИРОВАНИЕ»**

#### **Предприятия**

- Таблица 31. Численность предприятий отрасли в 2018-2022 гг
- Таблица 32. Численность предприятий отрасли по формам собственности в 2018-2022 гг

#### **Персонал**

- Таблица 33. Трудовые ресурсы предприятий отрасли в 2018-2022 гг (тыс чел)
- Таблица 34. Средняя заработная плата сотрудника отрасли в 2018-2022 гг (долл в мес)

#### **Финансы**

- Таблица 35. Доход от реализации продукции и услуг в 2018-2022 гг (млрд долл)
- Таблица 36. Прибыль (убыток) до налогообложения в 2018-2022 гг (млрд долл)
- Таблица 37. Себестоимость в 2018-2022 гг (млрд долл)
- Таблица 38. Непроизводственные расходы в 2018-2022 гг (млрд долл)
- Таблица 39. Рентабельность (убыточность) в 2018-2022 гг (%)

#### **Инвестиции**

- Таблица 40. Инвестиции в основной капитал в 2018-2022 гг (млрд долл)

### **СОСТОЯНИЕ ЭКОНОМИКИ КАЗАХСТАНА**

- Таблица 41. Численность населения в Казахстане в 2018-2022 гг, прогноз на 2023-2027 гг (млн чел)
- Таблица 42. Численность населения крупнейших городов Казахстана в 2022 г (тыс чел)
- Таблица 43. Номинальный и реальный ВВП в Казахстане в 2018-2022 гг, прогноз на 2023-2027 гг (млрд долл США, %)
- Таблица 44. Инвестиции в основной капитал в Казахстане в 2018-2022 гг, прогноз на 2023-2027 гг (% от ВВП)
- Таблица 45. Платежный баланс в Казахстане в 2018-2022 гг, прогноз на 2023-2027 гг (млрд долл США)
- Таблица 46. Номинальный ВВП на душу населения из расчета ППС в Казахстане в 2018-2022 гг, прогноз на 2023-2027 гг (тыс долл США на чел в год)
- Таблица 47. Инфляция в средних потребительских ценах в Казахстане в 2018-2022 гг, прогноз на 2023-2027 гг (% к предыдущему году)

## Методика подготовки обзора рынка

При подготовке обзора BusinesStat ставит целью собрать максимум информации об анализируемом рынке.

На первой стадии аналитики BusinesStat агрегируют национальную и международную статистику, отраслевую статистику, рыночные исследования. Дополнительно проводятся опросы экспертов рынка и анализ информации в СМИ. Источники данных для каждого обзора подробно представлены в его аннотации. Под каждой таблицей обзора приведены ссылки на источники.

На втором этапе работ полученные данные взвешиваются и приводятся к единому непротиворечивому массиву. На этом этапе происходит отбраковка данных, которые представляются аналитикам противоречивыми и менее надежными. Выбранные данные должны находиться между собой в полной корреляции, чтобы сделать возможной комплексную оценку рынка. Например, спрос должен быть равен предложению с учетом производства, импорта и экспорта, продаж и складских запасов.

Данные по производству, таможенным операциям, продажам извлекаются из разных источников и первоначально не полностью соответствуют друг другу, что часто требует проведения дополнительных расчетов. В итоге по части уточненных, расчетных параметров рынка BusinesStat сам становится источником данных, что отмечено в соответствующих таблицах.

Третьим этапом работ является построение динамических рядов – прогнозирование. Первичное прогнозирование осуществляется математическими методами, суть которых сводится к анализу ретроспективных данных для построения прогноза. Однако такой анализ может задать лишь общий тренд на стабильных рынках с известной многолетней динамикой. Подобные стабильные рынки во многих странах мира фактически отсутствуют, из-за чего эффективность математического анализа падает.

Для уточнения прогнозов анализируются факторы, влияющие на развитие рынка. Часть факторов определена достаточно жестко и может быть использована с большой уверенностью для прогнозирования производства, импорта и экспорта. Пример такого фактора – государственное отраслевое регулирование. Часто заранее известна политика правительства в области регулирования импорта, по инвестициям в производство и строительство, субсидированию или, наоборот, увеличению налоговой нагрузки на отрасль. Пользуясь накопленным опытом о влиянии на отрасли подобных изменений, аналитики BusinesStat могут достаточно точно прогнозировать дальнейшее развитие рынка.

Влияние некоторых факторов может быть менее выражено либо противоречиво. Чаще всего подобные факторы связаны с планами компаний, событиями на смежных рынках, изменением потребительского поведения. Здесь приходится анализировать более широкий круг переменных, часто применяя бенчмарки с соседних рынков, где аналогичная ситуация происходила ранее, или с рынков аналогичных отраслей других стран, где были аналогичные кейсы. Например, во всех развивающихся странах мира наблюдается схожая динамика потребительского поведения, обусловленная появлением новых категорий товаров, развитием сетевой розницы, приходом международных корпораций.

Применение международных бенчмарков становится возможным благодаря одновременному анализу BusinesStat рынков всех развитых и большинства развивающихся странах мира. BusinesStat готовит обзоры мирового рынка, рынков СНГ, ЕС, а также обзоры рынков отдельных стран мира.

# Инфраструктура автомобильного транспорта

К элементам инфраструктуры таксомоторного транспорта относятся автомобильные дороги и легковые автомобили.

## Автомобильные дороги

**Автомобильные дороги общего пользования** – внегородские автомобильные дороги, которые являются собственностью Республики Казахстан и подразделяются на дороги международного, республиканского, областного и районного значения.

**К твердому покрытию автодорог относятся:** усовершенствованное покрытие (цементобетонное, асфальтобетонное, из щебня и гравия, обработанное органическими вяжущими материалами), а также щебеночное, гравийное и мостовое покрытие.

**Таблица 1. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Казахстане в 2018-2022 гг (тыс км)**

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022
Протяженность автомобильных дорог (тыс км)	96,25	95,63	95,77	95,44	97,49
% к предыдущему году	-	-0,64	0,15	-0,34	2,14

*Источник: Бюро национальной статистики Республики Казахстан, Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан, BusinesStat*

В 2022 г в Казахстане протяженность автомобильных дорог общего пользования составила 97,5 тыс км, что на 2,1% превысило значение 2021 г. В 2018-2021 гг протяженность дорог колебалась в пределах 95,4-96,3 тыс км. Реконструкция и модернизация дорожной сети в стране стала одним из приоритетных направлений развития транспортной отрасли.

Основными проблемами дорожной инфраструктуры Казахстана являются:

- **Наличие лимитирующих участков.** По данным правительства страны, свыше 66% дорог республиканского значения имеют III-V технические категории с одной полосой движения в каждом направлении. На отдельных участках международных дорожных маршрутов интенсивность движения в 1,5-2 раза превышает проектные параметры. Такое состояние автодорог негативно сказывается на скорости перевозок.
- **Низкий технико-эксплуатационный уровень дорог областного и районного значения.** Значительная часть автодорог не имеет твердого покрытия и находится в неудовлетворительном техническом состоянии.
- **Недостаточная пропускная способность на границе.** Низкий уровень цифровизации и оснащенности пунктов пропуска современными средствами контроля, отсутствие отдельных коридоров для легковых и грузовых автомобилей – способствуют длительному пересечению границ пассажирами и транспортными средствами.

В 2019 г была завершена реализация госпрограммы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015-2019 гг, в рамках которой было построено и реконструировано 3 тыс км автодорог республиканского значения, отремонтировано около 7 тыс км дорог республиканского значения и 15 тыс км дорог местного значения. В результате, доля автодорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии достигла 88%, доля дорог местного значения – 71%. В декабре 2019 г программа была продлена на 2020-2025 гг.

Данная программа направлена на создание эффективной и конкурентоспособной транспортной инфраструктуры, развитие транзита и транспортных услуг. Согласно целевым показателям, в 2025 г:

- доля автомобильных дорог республиканского значения в хорошем и удовлетворительном состоянии должна достигнуть 100%, областного и районного значения – 95%,
- капитальный и средний ремонт должен быть проведен в отношении 2,5 тыс км автодорог республиканского значения,
- строительство, реконструкция, капитальный и средний ремонт запланирован в отношении 5 тыс км дорог областного и районного значения.

Пандемия коронавируса 2020 г и карантинные ограничения, в том числе на межрегиональные передвижения, не остановили строительно-ремонтные работы. В целях своевременной реализации автодорожных проектов был обеспечен «зеленый коридор» для беспрепятственного доступа строительных материалов, спецтехники и персонала на строительные объекты.

В 2020-2022 гг в Казахстане строительством, реконструкцией и ремонтом было охвачено 16,8 тыс км автодорог общего пользования. При этом доля дорог республиканского значения в нормативном состоянии составила 90%, доля дорог местного значения – свыше 75%.

В декабре 2022 г правительство утвердило «Концепцию развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 г». Целевые индикаторы концепции предполагают:

- приведение и содержание 100% сети автодорог международного и республиканского значения в нормативном техническом состоянии,
- приведение и содержание не менее 95% сети дорог областного и районного значения в нормативном техническом состоянии,
- доведение доли автомобильных дорог республиканского значения, обеспеченных мобильной связью по стандарту не ниже 3G с доступом к интернету, до 100%.

## Цена поездки на такси

Средняя цена поездки определяется как отношение оборота рынка к численности поездок.

**Таблица 28. Средняя цена поездки на такси в Казахстане в 2018-2022 гг (долл)**

Показатель	2018	2019	2020	2021	2022
Средняя цена поездки, долл	1,47	1,42	1,39	1,46	1,49
% к предыдущему году	-	-2,91	-2,20	5,11	1,81

Источник: *BusinesStat*

В 2016 г на рынке такси Казахстана заработали сервисы: Яндекс.Такси и Uber. Данные сервисы не являются перевозчиками. Это платформы, которые объединяют пассажиров с локальными таксопарками и водителями. Появление новых крупных операторов рынка спровоцировало снижение средней цены поездки. В целях привлечения клиентов агрегаторы использовали демпинг, предлагали подарочные поездки и одновременно с этим компенсировали водителям стоимость поездок. Постепенно конкуренция среди агрегаторов усиливалась. Казахстанцы пользовались услугами различных сервисов: Яндекс.Такси, Uber, Indriver, Везет, Апару, Максим. В 2019 г на рынок такси Казахстана вышел эстонский сервис Bolt. В мае 2021 г в страну пришел китайский сервис DiDi, но в феврале 2022 г компания заявила, что покидает казахстанский рынок.

При этом компания «Яндекс» усиливала свое присутствие на рынке такси за счет покупки конкурентов. В 2017 г Яндекс и Uber создали совместное предприятие для работы в СНГ. В феврале 2021 г группа компаний «Яндекс.Такси» объявила о покупке отдельных активов группы компаний «Везет» на сумму 178 млн долл. В конце 2021 г произошло слияние Яндекс и Uber, общая сумма сделки составила 1 млрд долл. В результате, на рынке такси Казахстана сформировалась олигополия. По мнению Медета Курманова, председателя Ассоциации транспортников Астаны, другие компании либо существуют как партнеры «Яндекса», либо работают в секторе b2b.

В сложившейся ситуации операторы рынка не заинтересованы в снижении цен, поскольку уже сформировали клиентскую базу. Напротив, они вынуждены сдерживать рост стоимости поездок из-за ограниченной платежеспособности потребителей, а также возможных претензий со стороны антимонопольных органов.

В 2021 г Департамент антимонопольного регулирования Евразийской экономической комиссии выявил признаки запрещенной координации экономической деятельности водителей со стороны агрегаторов такси. В 2022 г Агентством по защите и развитию конкуренции проводилось расследование в отношении ТОО «Яндекс. Такси Корп» по признакам координации экономической деятельности таксопарков и установления монополично высокой цены. В случае выявления завышенных цен антимонопольный орган направит уведомление по снижению наценки. Как правило, бизнес добровольно исполняет данные рекомендации.

В 2018-2020 гг средняя цена поездки на такси в Казахстане снизилась на 5,4%: с 1,47 до 1,39 долл. Причиной стало ослабление национальной валюты по отношению к доллару. В национальной валюте за данный период цена выросла на 13,8%: с 505,7 до 575,3 тенге.

За 2020-2022 гг средняя долларовая цена поездки на такси увеличилась на 7,2% и в 2022 г достигла 1,49 долл, что соответствовало 686,5 тенге. В национальной валюте средняя цена в 2020-2022 гг повысилась на 19,3%. В 2022 г рост цен ускорился на фоне удорожания топлива, автозапчастей и техобслуживания.

Операторы рынка, имеющие онлайн-сервисы и мобильные приложения для заказа такси, с помощью автоматических алгоритмов устанавливают цены в зависимости от спроса, наличия свободных машин, погодных условий. Кроме того, таксопарки и водители такси не могут работать в убыток и также вынуждены повышать стоимость поездок из-за роста цен на бензин, автозапчасти и техническое обслуживание. Даже если агрегаторы установят заниженные цены и не будут компенсировать затраты водителям, таксисты не будут соглашаться на поездки. При дефиците машин и повышенном спросе алгоритмы онлайн-сервисов автоматически поднимут цены.