



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА
УПРАВЛЕНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ СВЯЗИ И ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

« ___ » _____ 2017 г.

г. Москва

**АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ О СОСТОЯНИИ КОНКУРЕНЦИИ
НА РЫНКЕ УСЛУГ ПО ОКАЗАНИЮ ИНФОРМАЦИОННОГО
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПАССАЖИРОВ И ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ
(РЫНОК АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ)**

версия, не содержащая сведения, составляющие коммерческую тайну, на передачу которых
иным лицам ФАС России не получено согласие

Оглавление

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	2
2. ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ ИССЛЕДОВАНИЯ.....	2
3. ПРОДУКТОВЫЕ ГРАНИЦЫ ТОВАРНОГО РЫНКА.....	3
4. ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ГРАНИЦЫ ТОВАРНОГО РЫНКА	6
5. СОСТАВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ	8
6. ОБЪЕМ ТОВАРНОГО РЫНКА И ДОЛИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ	10
7. ОПРЕДЕЛЕНИЕ УРОВНЯ КОНЦЕНТРАЦИИ ТОВАРНОГО РЫНКА.....	23
8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ БАРЬЕРОВ ВХОДА НА ТОВАРНЫЙ РЫНОК.....	24
9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ, ЗАНИМАЮЩИХ ДОМИНИРУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ.....	25
10. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ.....	27

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Анализ состояния конкуренции на рынке услуг осуществления информационного взаимодействия пассажиров и водителей такси (далее – агрегаторы такси) проводится в целях принятия решения в рамках государственного контроля за экономической концентрацией, в соответствии с подпунктом «б» пункта 1.1 Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденного Приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее – Порядок), составляющего методическую основу данного аналитического отчета.

Согласно пункту 1.5 Порядка, в качестве источников исходной информации при исследовании товарного рынка использовались:

- сведения из открытых источников;
- государственные стандарты;
- сведения и материалы, представленные в антимонопольный орган хозяйствующими субъектами;
- сообщения средств массовой информации.

2. ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ ИССЛЕДОВАНИЯ

В соответствии с пунктом 2.1 Порядка, временной интервал исследования рынка агрегаторов такси определен исходя из цели исследования.

Целью исследования является установление наличие (отсутствие) доминирующего положения лиц, осуществляющих деятельность на рынке агрегаторов такси.

Согласно пункту 2.1 Порядка, наименьший временной интервал анализа состояния конкуренции в целях установления доминирующего положения хозяйствующего субъекта должен составлять один год или срок существования товарного рынка, если он составляет менее чем один год.

Согласно пункту 2.2 Порядка, с целью всестороннего и полного изучения особенностей и сложившихся характеристик рассматриваемого товарного

рынка проводится ретроспективный анализ состояния конкуренции на рассматриваемом товарном рынке.

Учитывая цели проведения настоящего анализа и руководствуясь пунктами 2.1, 2.2 Порядка, временным интервалом исследования рассматриваемого рынка установлен период с **01.01.2016 по 30.06.2017**.

3. ПРОДУКТОВЫЕ ГРАНИЦЫ ТОВАРНОГО РЫНКА

В соответствии с пунктом 3.1, подпунктами «г», «ж» пункта 3.4 Порядка, в данном аналитическом отчете предварительное определение товара осуществляется в соответствии с общероссийскими классификаторами продукции, работ, услуг, видов экономической деятельности, а также иными способом, позволяющим однозначно определить товар, а именно – использование сведений из открытых источников, в том числе информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», а также пояснений участников рынка.

Под услугами осуществления информационного взаимодействия пассажиров и водителей такси понимаются услуги по организации поездок такси на базе двусторонней мобильной платформы, которая позволяет соединить спрос со стороны пассажиров с предложением со стороны водителей, то есть услуги агрегаторов такси.

Услуги агрегаторов такси, оказываемые с помощью мобильных приложений (мобильные агрегаторы такси), позволяют водителям получать заказы от пассажиров, чем обеспечивают возможность оказания услуг по локальной перевозке пассажиров легковым такси в России. 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.

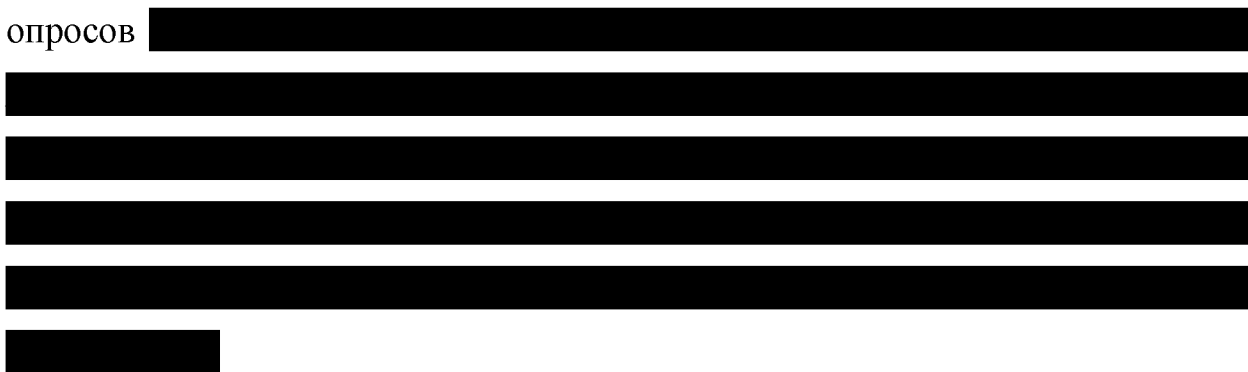
Услуги мобильных агрегаторов такси начали появляться в России в течение последних нескольких лет в качестве конкурента «традиционным» диспетчерским службам такси. Яндекс запустил свое мобильное приложение агрегатора такси в 2011 году. Вскоре после этого, в 2012 году, на российском рынке появился другой сервис мобильных агрегаторов такси – Gett, а также было запущено мобильное приложение RuTaxi. Убер запустил сервис мобильного агрегатора такси в России в 2014 году, а сервис Везет представил свое мобильное приложение в 2015 году. В 2016 году появилось мобильное приложение RedTaxi.

В настоящее время в приложении для мобильных устройств Play Market доступны более 30 приложений агрегаторов 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. 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.

Этот вывод подтверждается, в частности, результатами социологических опросов



Как и сервисы мобильных агрегаторов такси, большинство традиционных диспетчерских служб не имеют собственного таксопарка и не нанимают в штат водителей. Вместо этого они заключают соглашения с водителями, которые действуют как индивидуальные предприниматели, и, как правило, предоставляют в аренду автомобили, используемые водителями для оказания услуг такси. Водители, осуществляющие свою деятельность под брендом провайдера услуг такси, получают заказы через диспетчерскую службу такого провайдера.

Следовательно, услуги мобильных агрегаторов такси и так называемых «традиционных» агрегаторов такси (включая и такие, которые в настоящее время не имеют мобильных приложений) напрямую являются взаимозаменяемыми.

Поскольку действующими российскими стандартами и классификаторами не предусмотрена деятельность агрегатора такси, ниже приводится перечень кодов ОКПД2, максимально соответствующих такой деятельности:

62.09 - Услуги в области информационных технологий прочие и компьютерные услуги;

63.1 - Услуги по обработке данных, размещению и взаимосвязанные услуги; порталы в информационно-коммуникационной сети Интернет;

63.11 - Услуги по обработке данных, размещению и взаимосвязанные услуги;

63.11.11.000 - Услуги по обработке данных;

63.99.10.140 - Услуги компьютерные информационные телефонной связи.

Таким образом, учитывая, на основании пунктов 3.5-3.9 Порядка, продуктовые границы исследуемого товарного рынка определены как осуществление информационного взаимодействия пассажиров и водителей такси любыми способами (сокращенно – **агрегатор такси**).

4. ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ГРАНИЦЫ ТОВАРНОГО РЫНКА

Географические границы товарного рынка обусловлены экономическими, технологическими, административными барьерами, ограничивающими возможности участия покупателей в приобретении данного товара на рассматриваемой территории, и устанавливают территорию, на которой покупатели имеют экономическую возможность приобрести рассматриваемый товар, не имея такой возможности вне этой территории.

Согласно полученной, а также имеющейся в открытом доступе, информации, агрегаторы такси осуществляют деятельность в отдельных либо в нескольких городах/субъектах. При этом, крупнейшие агрегаторы (Яндекс.Такси, Убер, Гетт) предоставляют услуги на территории нескольких десятков локаций.

При определении географических границ исследуемого рынка необходимо учитывать, что потребителями услуг агрегатора такси являются как пассажиры, так и водители.

С точки зрения водителя, существует ограничение, вводимое частью 1 статьи 9 Федерального закона от 21.04.2011 № 69-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», согласно которой деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси может осуществляться только на территории субъекта, где выдано соответствующее разрешение.

Исключение составляют Москва и Московская область, Санкт-Петербург и Ленинградская область, между которыми соответственно заключены соглашения, регламентирующие признание разрешений в качестве действующих на территории обоих регионов (между Правительством Москвы и Правительством Московской области от 28.06.2011, между Правительством Санкт-Петербурга и Правительством Ленинградской области от 31.12.2011 № 73-с).

Таким образом, теоретически, водители могут одновременно осуществлять перевозки в нескольких регионах. Однако, такие перевозки в большинстве случаев будут экономически необоснованными, а также будут требовать получения разрешений на перевозки во этих регионах.

При этом, водители в пределах региона никак не ограничены в выборе агрегатора такси, а также могут пользоваться услугами одновременно нескольких агрегаторов.

С точки зрения пассажира, отсутствуют какие-либо ограничения на пользование услуг агрегаторов такси. Пассажир может воспользоваться услугой агрегатора такси в любом городе, где такая услуга предоставляется. Кроме того, пассажир может заказать поездку в пределах одного города, находясь в другом городе (например, заказ к определенному времени после авиаперелета).

Следовательно, пассажиры никак не ограничены в выборе агрегатора такси в пределах Российской Федерации. Это также свидетельствует о некорректности сужения географических границ рынка агрегаторов такси до территории определенного города/субъекта.

Специфика деятельности агрегатора такси заключается в том, что нет необходимости присутствия представительства и ресурсов в регионе обслуживания. Данный факт подтверждается примерами таких игроков рынка как Яндекс, Убер, Гетт. Это обусловлено тем, что сама по себе услуга информационного взаимодействия не требует указанных ресурсов и представительства в силу отсутствия технической необходимости.

Кроме того, опрос участников рынка показал, что административные барьеры входа на рынок характеризуются как легкопреодолимые. То есть, организация, зарегистрированная и фактически осуществляющая деятельность в одном городе, может в действительности, а не только теоретически, войти на рынок агрегаторов такси в другом регионе.

При этом, важно понимать, что помимо крупных игроков рынка, а также некоторых известных мелких предприятий, в Российской Федерации

осуществляет деятельность большое количество агрегаторов такси, действующих в пределах мелких населенных пунктов/иных территорий.


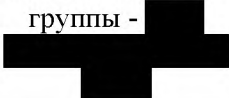
В силу объективных причин, выявить и учесть абсолютно всех агрегаторов такси невозможно, поскольку их количество весьма значительное. В это число в большинстве входят те компании, основным видом деятельности которых являются таксомоторные перевозки, при этом у данных компаний есть своя диспетчерская служба по обработке заказов. То есть, эти компании тоже осуществляют деятельность на рынке агрегаторов такси. Вместе с тем, наиболее известные игроки оказывают услуги агрегатора такси в большинстве регионов Российской Федерации.

Учитывая (1) возможность пассажиров пользоваться услугами агрегаторов такси на территории Российской Федерации без ограничений, (2) возможность оказывать услуги агрегатора такси в любом регионе без необходимости наличия в этом регионе представительства или ресурсов, (3) присутствие большого количества агрегаторов такси в различных регионах, (4) наличие легкопреодолимых административных барьеров входа на рынок в любом регионе, а также (5) невозможность сужения рынка агрегаторов такси до территории определенного города/субъекта, географические границы рынка агрегаторов такси определены как **территория Российской Федерации**.

5. СОСТАВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ

Как указано в разделе 4, выявить и учесть абсолютно всех агрегаторов такси невозможно, поскольку их количество составляет весьма значительное. Эти компании осуществляют деятельность таксомоторных перевозок и имеют свои диспетчерские службы. При этом, в качестве источников информации об участниках исследуемого рынка использовались общедоступные данные информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»; сведения, предоставленные участниками рынка.

Таблица 1: агрегаторы такси, действующие на территории Российской Федерации

Совместная деятельность с иными участниками	Наименование участника рынка	Бренд	Бренд: условно (для анализа)
Единолично, головная компания группы - 	ООО "Яндекс.Такси"	Яндекс.Такси	Яндекс
В группе лиц, головная компания группы - 	Uber B.V., Бермудские острова	Uber	Убер
	Raiser Operations, B.V., Нидерланды		
В группе лиц, головная компания группы - Dooboo Holding Limited, Кипр	ООО "ГетТакси Рус"	Gett	Группа Гетт
	ООО "ТарТакси"	ТарTaxi	
	ООО "Такси Татарстан"		
	ООО "Такси Сатурн Уфа"		
	ООО "Такси 900"		
	ООО "Такси 523"		
	ООО "Такси 400"		
	ООО "Такси 375"		
	ООО "Такси 207"		
ООО "Пермские Таксомоторные линии"			
В группе лиц, головная компания группы - Deanfirm Limited, Кипр	ООО "Фастен Рус"	Такси Везет; Такси Сатурн; Сатурн; Red Taxi; Лидер; Fasten; Фастен; Желтый диван; Ближе к людям; Несем добро; Рули с нами за большими деньгами	Группа Фастен
	ООО "Столица ДС"		
	ООО "Северная столица"		
Единолично	ООО "Сити-Мобил"	Сити Мобил	-
Единолично	ООО "Амальтея"	Такси Максим	-
Единолично	ООО "Диспетчерская служба 1331"	Такси 1331	-
Единолично	ООО "Глория"	Таксик	-
Единолично	ООО "Единая служба"	ЕСТ: Вызов такси	-
Единолично	ООО "Группа компаний Командир"	2412; Командир	-
Единолично	ООО "НонСтоп"	Такси НонСтоп	-
Единолично	ООО "София"	Уютное такси; Две столицы	-

В таблице представлена информация об участниках рынка, представивших информацию. Между тем, следующие организации не представили сведения в ФАС России: ООО «ДРЛ Групп» (такси: Три девятки, Три десятки, Ноль семь, Ноль один, Двойки), Такси Престиж, Белое Такси, Urtaxi, Таксовичков, Интакси, Таксолет, Флэштакси (наименования компаний указаны в виде, доступном в открытых источниках, и могут незначительно отличаться от действительных).

Таким образом, состав хозяйствующих субъектов является исчерпывающим, поскольку количество выявленных хозяйствующих субъектов основано на всей доступной информации (открытые источники, сведения хозяйствующих субъектов) и не может быть более расширено за счет информации о хозяйствующих субъектах, которой обладают покупатели и продавцы на рассматриваемом товарном рынке.

6. ОБЪЕМ ТОВАРНОГО РЫНКА И ДОЛИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ

I. Способ определения объема товарного рынка в соответствии с Порядком

Пунктом 6.1 Порядка установлено, что основным показателем для расчета объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке является объем продаж (поставок) на рассматриваемом товарном рынке.

В исследуемом товарном рынке под продажами понимается доход от поездок на такси, осуществленных с использованием услуг агрегатора такси. Таким образом, основным критерием для расчета долей хозяйствующих субъектов на исследуемом товарном рынке является объем продаж с использованием любых способов вызова такси.

В рамках исследования в адрес агрегаторов такси были направлены запросы о представлении сведений о совершенных поездках, организованных через агрегатора, в денежном и натуральном (количество поездок) выражении в 2016 году и первом полугодии 2017 года.

При этом, группой Фастена был представлен ответ, исходя из которого в границах Российской Федерации объем поездок в натуральном выражении составил ██████████ поездок, в денежном выражении – ██████████. Таким образом, средняя стоимость поездки составила 24,24 руб. Данная стоимость оценивается как убыточная, в то время как группой Фастена не было заявлено об убыточной деятельности. Учитывая это, информация об объеме поездок в денежном выражении, представленная группой Фастена, оценивается как недостоверная.

Кроме того, при определении размера доли исходя из показателей в натуральном и денежном выражении, в последнем случае доля группы Фастена отличается в меньшую сторону в десять раз.

В связи с этим, на основании пункта 6.1 Порядка, в качестве основного показателя для расчета объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке использован объем продаж в натуральном выражении в связи с невозможностью использования показателя в денежном выражении в силу его некорректности.

Пунктом 6.2 Порядка установлено, что объем рынка определяется как (а) сумма объемов продаж данного товара хозяйствующими субъектами, действующими на рассматриваемом товарном рынке.

Согласно пункту 5.2 Порядка, количество выявленных хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, является достаточным, оно основано на всей доступной информации и не может быть расширено за счет информации о хозяйствующих субъектах, которой обладают покупатели и продавцы на рассматриваемом товарном рынке.

Состав хозяйствующих определялся с использованием общедоступных данных информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»; магазинов приложений Play Market и AppStore; сведений, предоставленных участниками рынка.

В силу специфики исследуемого рынка, не представлялось возможным провести опрос потребителей, поскольку таковыми являются граждане

Российской Федерации, а также иных стран. Также, не представлялось возможным выявить всех хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность агрегатора такси на локальном рынке (в пределах города, муниципального района, городского поселения и т.д.), поскольку Российская Федерация может включать более тысячи возможных локальных рынков, на которых могут действовать по нескольку агрегаторов такси.

В связи с этим, объем товарного рынка определялся согласно подпункту «а» пункта 2 Порядка как сумма объемов продаж агрегаторов такси, которых представлялось возможным выявить. При этом, допускалось, что объем продаж неучтенных локальных агрегаторов такси может составлять значительную часть всего объема товарного рынка, и отсутствие объемов продаж этих агрегаторов в общем объеме рынка может существенно повлиять на корректность определения объема товарного рынка.

II. Объем товарного рынка по экспертным оценкам в сравнении с объемом, определенным ФАС России согласно Порядку

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

1. По мнению экспертов VTB Capital Research, весь рынок такси оценивается в Российской Федерации в размере 501 млрд руб.

2. По данным UBS (крупнейший швейцарский финансовый холдинг, предоставляющий различные финансовые услуги по всему миру), объем рынка российского коммерческого извоза составил 526 млрд руб.

3. Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации оценил объем рынка такси оценил в размере 441 млрд руб.

4. Анализ состояния конкуренции на рынке организации таксомоторных пассажирских перевозок, подготовленный экономическим факультетом МГУ им. М.В. Ломоносова, показал объем в размере 1 872 800 000 поездок.

5. Эксперты Discovery Research Group легальная часть рынка таксомоторных перевозок составила 233,9 млрд руб.

При этом, не установлен источник получения информации названными организациями обо всех вышеуказанных объемах.

Между тем, ФАС России был определен объем товарного рынка в 2016 году в натуральном выражении как сумма объемов продаж всех агрегаторов, представивших информацию, равный ██████████ поездок, что в ████████ раза меньше объема, заявленного в аналитическом отчете МГУ.

В денежном выражении объем рынка агрегаторов такси был определен аналогичным образом и в 2016 году составил ██████████ руб., то есть ████████ меньше самого консервативного объема по версии Discovery Research Group, и ██████████ меньше самого большого объема рынка, заявленного UBS.

Допуская, что группой Фастена была представлена недостоверная информация об объеме продаж в рублях, ФАС России исходит из того, что даже гипотетическое включение в общий объем рынка корректной информации не привело бы к определению показателя, сопоставимому с вышеуказанными экспертными оценками; разница в новоопределенном объеме составила бы примерно 10% в сторону увеличения, то есть около ████████ руб. (опираясь на данные о количестве поездок в натуральном выражении, где именно такая разница и присутствует), что не сравнимо ни с одной из приведенных экспертных оценок.

При этом, важно отметить, что из всех вышеуказанных экспертных оценок только в аналитическом отчете МГУ определены продуктовые границы, совпадающие с исследуемыми (рынок организации таксомоторных перевозок), в то время как в остальных случаях рынок именовался рынком такси, рынком таксомоторных перевозок, рынком коммерческого извоза и т.д., то есть, фактически, это могут быть другие рынки, в объемы которых могут дополнительно включаться иные виды транспорта/целевое назначение перевозки и прочие показатели.

III. Определение объема товарного рынка

ФАС России, принимая во внимание, что объем товарного рынка, определенный согласно положениям Порядка, многократно отличается от

возможных объемов по экспертным оценкам, исходя из непроверяемости данных оценок, а также учитывая большую вероятность некорректного определения состава хозяйствующих субъектов в силу объективной невозможности их реального выявления и опроса, тем не менее пришла к выводу о необходимости определения объема товарного рынка исходя из объемов продаж (совершенных поездок) в натуральном выражении, представленных хозяйствующими субъектами (поименованы в разделе 6), в силу отсутствия альтернативных возможностей, которые бы соответствовали положениям Порядка и/или отражали подтвержденные данные. При этом, допускается большая вероятность некорректного определения объема товарного рынка в силу неполноты информации о составе хозяйствующих субъектов, чему оценка дана ниже.

В ходе исследования обнаружена следующая закономерность: объемы продаж большого количества игроков в границах Москвы и Московской области втрое превышали их объемы продаж в границах Российской Федерации. При этом, доли этих игроков в границах Москвы и Московской области, рассчитанные в соответствии с Порядком, сопоставимы с долями на этом же рынке, представленными Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

В этой связи, был сделан вывод, что (1) в границах Москвы и Московской области доли рассчитаны относительно корректно (сопоставимы с данными Департамента) и (2) объемы продаж в данных границах условно транспонируются на границы Российской Федерации путем умножения втрое.

Таким образом, было принято решение о введении «альтернативного» объема рынка агрегаторов такси в границах Российской Федерации, рассчитанного как втрое превышающий объем продаж в границах Москвы и Московской области. Данный альтернативный объем не является основополагающим при формировании выводов о состоянии конкуренции на исследуемом товарном рынке, однако используется, в некоторых случаях, для сравнения и большей информативности проводимого исследования.

Таблица 2. 2016 год все способы вызова - в поездках. [сумма по России по агрегаторам = ██████████ или 70,04% от Москвы х3]

1. Наименование	2. Количество поездок Мск	3. Доля Мск	4. Количество поездок РФ	5. Доля РФ от Мск х3	6. Доля РФ - от суммы всех по РФ
Такси "Максим"	████████	0,56%	████████	1,52%	2,17%
Группа Фастен (только Мск/Спб)	████████	10,55%	████████	10,62%	15,16%
Уютное такси/две столицы	██████	0,00%	██████	0,00%	0,01%
Такси НонСтоп (в поездках нет)	█	0,00%	█	0,00%	0,00%
ЕСТ: вызов такси	█	0,00%	██████	0,02%	0,03%
Командир/2412	██████	0,82%	██████	0,27%	0,39%
Ситимобил	████████	5,18%	████████	1,73%	2,46%
ТапТакси	█	0,00%	████████	3,29%	4,70%
ГетТакси	████████	13,38%	████████	9,04%	12,91%
Такси 1331	██████	2,62%	██████	0,88%	1,25%
Таксик	██████	0,12%	██████	0,04%	0,06%
Яндекс	████████	47,26%	████████	27,83%	39,73%
Убер	████████	19,50%	████████	14,80%	21,13%
Всего	████████	100,00%	████████	70,04%	100,00%

^^^ объем Москвы х3 ^^^

Таблица 3. Первое полугодие 2017 все способы вызова - в поездках. [сумма по России по агрегаторам = ██████████ или 163,23% от Москвы х3]

1. Наименование	2. Количество поездок Мск	3. Доля Мск	4. Количество поездок РФ	5. Доля РФ от Мск х3	6. Доля РФ - от суммы всех по РФ
Такси "Максим"	████████	0,47%	████████	1,62%	0,99%
Группа Фастен	████████	18,75%	████████	83,18%	50,96%
Уютное такси/две столицы	██████	0,01%	██████	0,00%	0,00%
Такси НонСтоп (в поездках нет)	█	0,00%	█	0,00%	0,00%
ЕСТ: вызов такси	█	0,00%	██████	0,01%	0,01%
Командир/2412	██████	0,61%	██████	0,20%	0,12%
Ситимобил	████████	2,37%	████████	0,79%	0,48%
ТапТакси	█	0,00%	████████	6,04%	3,70%
ГетТакси	████████	9,57%	████████	11,59%	7,10%
Такси 1331	██████	1,07%	██████	0,36%	0,22%
Таксик	██████	0,04%	██████	0,01%	0,01%
Яндекс	████████	46,14%	████████	40,92%	25,07%
Убер	████████	20,98%	████████	18,50%	11,33%
Всего	████████	100,00%	████████	163,23%	100,00%

^^^ объем Москвы х3 ^^^

В таблицах 2-3 представлен объем рынка агрегаторов и их доли в 2016 году и в первом полугодии 2017 года.

В таблице 2 представлена доля группы Фастена только по Москве(МО) и Санкт-Петербургу(ЛЮ) в с указанием данной компании на невозможность представления информации по всей стране за 2016 год. В таблице 3 представлена доля группы Фастена по Российской Федерации.

В колонке 2 указано количество поездок, совершенных в границах Москвы и Московской области, и объем рынка в этих границах, найденный как сумма всех поездок. В колонке 3 указаны доли агрегаторов такси в этих границах.

В колонке 4 указано количество поездок, совершенных в границах Российской Федерации, и объем рынка в данных границах, названный ранее альтернативным объемом и найденный как умноженный на три объем рынка в границах Москвы и Московской области.

В колонке 5 указаны доли агрегаторов такси в границах Российской Федерации, рассчитанные от альтернативного объема рынка.

В колонке 6 указаны доли агрегаторов такси в границах Российской Федерации, рассчитанные объема рынка, определенного, согласно Порядку, как сумма всех поездок, указанных агрегаторами, которые представили сведения.

В наименованиях таблиц указан объем рынка в границах Российской Федерации, найденный, согласно Порядку, как сумма всех поездок, указанных агрегаторами, которые представили сведения.

Агрегатор «Такси НонСтоп» указал на невозможность представления информации о поездках в натуральном объеме. Между тем, отсутствие доли этого агрегатора в общем объеме исследуемого рынка несущественно, поскольку в рамках исследования был найден объем и рассчитаны доли в денежном выражении. В границах Российской Федерации Такси НонСтоп занимал 0,01% в 2016 году и 0,06% в первом полугодии 2017 года.

Важно отметить, что в 2016 году альтернативный объем рынка в границах Российской Федерации отличался от найденного объема согласно Порядку (сумма представивших), однако не многократно как в случае с экспертными оценками, а в сопоставимых пределах.

В первом полугодии альтернативный объем рынка меньше найденного согласно порядку более чем на 60% за счет представления актуальной информации группой Фастена и может считаться корректным, т.к. концентрация на рынке группы Фастена достигается преимущественно в регионах.

Таким образом, сделан вывод, что объем рынка, определенный в границах Российской Федерации (указан в наименованиях таблиц), сопоставим с альтернативным объемом, определенным как объем в границах Москвы и Московской области, умноженный на три. При этом, корректность найденного объема в границах Москвы и Московской области и его возможная трехкратная транспонентность на границы России обосновывалась ранее.

Исходя из изложенного, за неимением иных сведений, подтверждающих или опровергающих сделанные выводы, с учетом отсутствия возможности получения таких сведений (в том числе, путем опроса потребителей и/или большого количества локальных агрегаторов), видится корректным найденный объем рынка, рассчитанный, согласно Порядку, как сумма всех поездок, указанных агрегаторами, которые представили сведения.

Из цифр видно, что Яндекс, Убер и группа Фастена являются самыми крупными игроками. Поскольку их совокупная доля составляет более 50% в 2016 году и в первом полугодии 2017 года, наличествуют признаки «коллективного» доминирующего положения данных лиц, чему дана подробная оценка в разделе 9.

Отмечается более чем двукратный рост исследуемого рынка в 2017 году: за весь 2016 год было совершено ██████████ поездок, а только в первом полугодии 2017 года – уже ██████████ поездок (в данное значение входят только поездки группы Фастена по Москве и Санкт-Петербургу для сопоставимости).

Такой рост обусловлен тем, что у всех агрегаторов (за исключением Сити-Мобил и Таксик) в первом полугодии 2017 года количество поездок составило равное или большее значение (иногда – незначительно меньшее), чем по всему 2016 году. То есть, рост рынка распределен равномерно на всех участников, а не обусловлен увеличением объема продаж какого-то конкретного агрегатора.

Не смотря на то, что основным показателем для расчета объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов в данном анализе определены поездки на такси в натуральном выражении, в ходе исследования также рассчитан объем рынка и доли агрегаторов по стоимости этих поездок по аналогичному алгоритму.

Из расчета объема рынка и долей в стоимости в 2017 году следует, что доля группы Фастена составляет 35,19% против доли в размере 50,96% из расчета количества поездок. Более подробно оценка этому обстоятельству, а также росту объема исследуемого рынка дана в разделах 9 и 10.

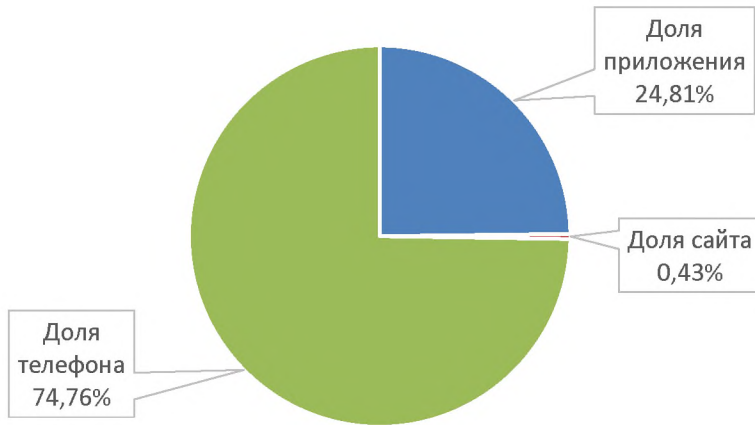
В таблице 4 и диаграммах ниже справочно приводится соотношение количества поездок, совершенных с использованием различных способов вызова такси (мобильное приложение, сайт, телефонная диспетчерская).

Таблица 4. Сравнение количества осуществленных поездок различными способами вызова (Российская Федерация, 2016 г.)

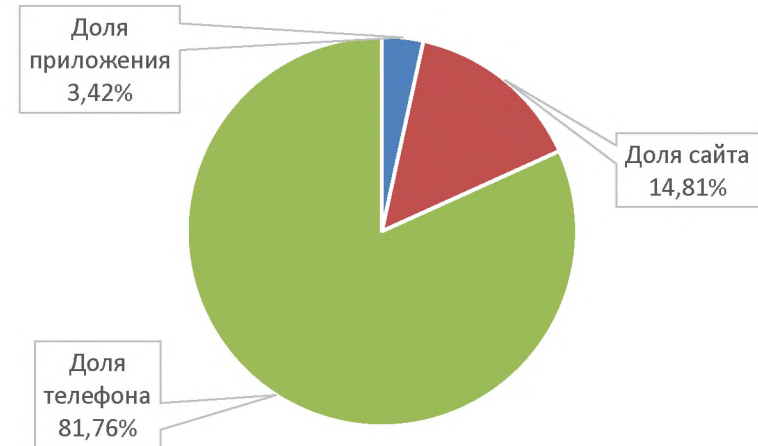
Агрегатор	Приложение	Доля приложения	Сайт	Доля сайта	Телефон	Доля телефона
Такси "Максим"		0,68%		3,83%		7,74%
Группа Фастен		3,75%		0,00%		58,37%
Уютное такси/две столицы		0,00%		0,34%		0,02%
ЕСТ: вызов такси		0,01%		0,46%		0,13%
Командир/2412		0,10%		0,00%		1,50%
Ситимобил		0,94%		12,68%		8,08%
ТапТакси		1,16%		1,34%		18,06%
ГетТакси		16,08%		81,13%		0,18%
Такси 1331		0,02%		0,22%		5,90%
Таксик		0,07%		0,00%		0,02%
Яндекс		50,39%		0,00%		0,00%
Убер		26,79%		0,00%		0,00%
Итого		100,00%		100,00%		100,00%



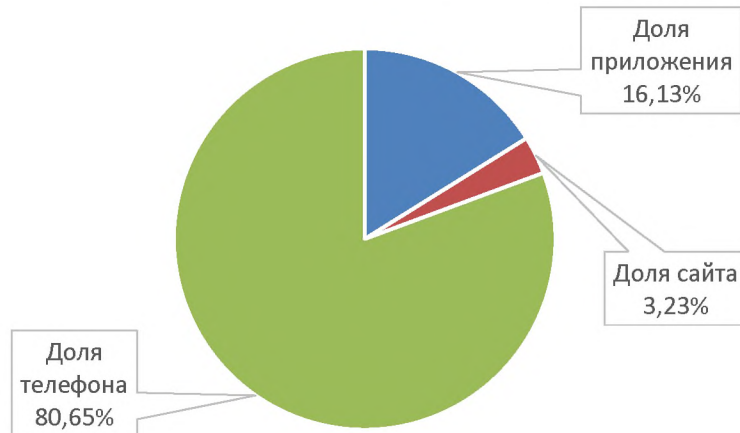
(РФ) Способы вызова: Такси "Максим"



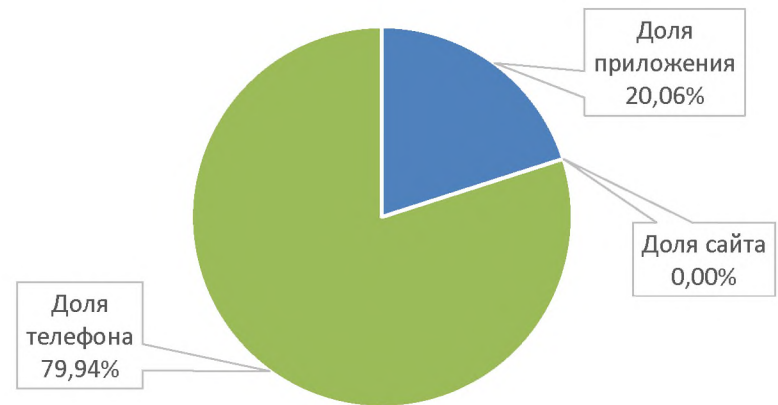
(РФ) Способы вызова: Уютное такси/две столицы



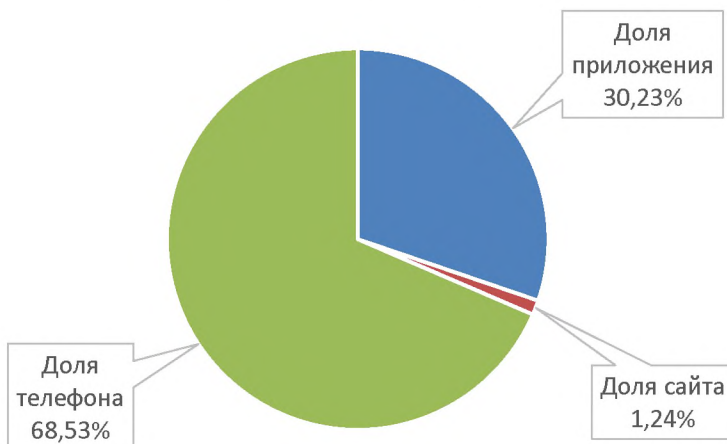
(РФ) Способы вызова: ЕСТ: вызов такси



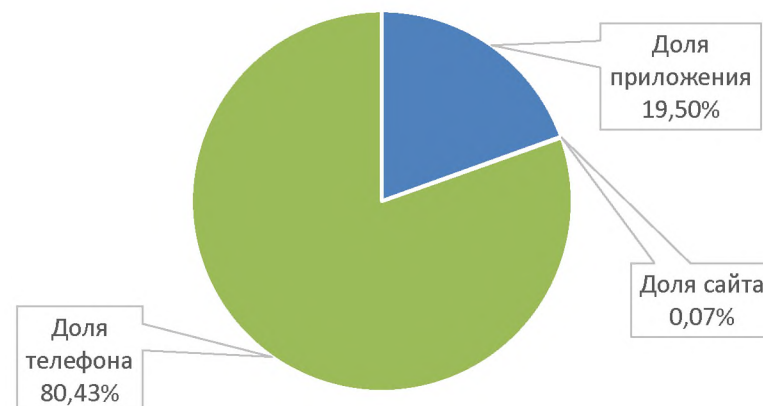
(РФ) Способы вызова: Командир/2412



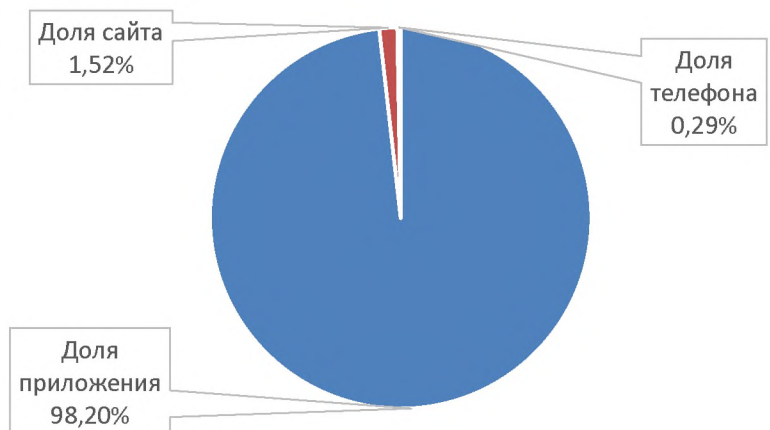
(РФ) Способы вызова: Ситимобил



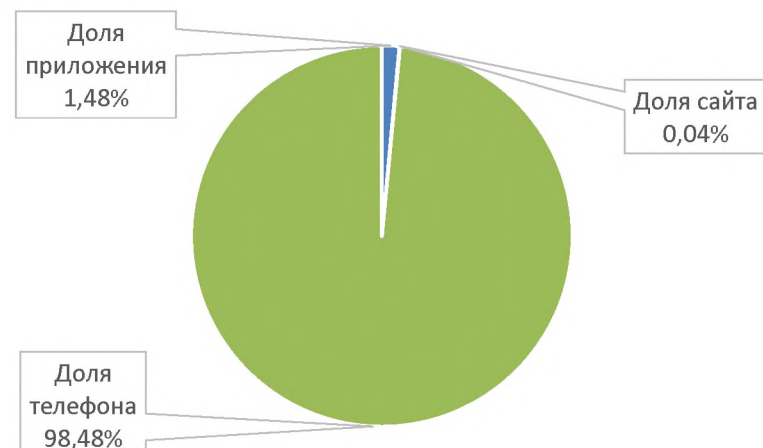
(РФ) Способы вызова: TapТакси



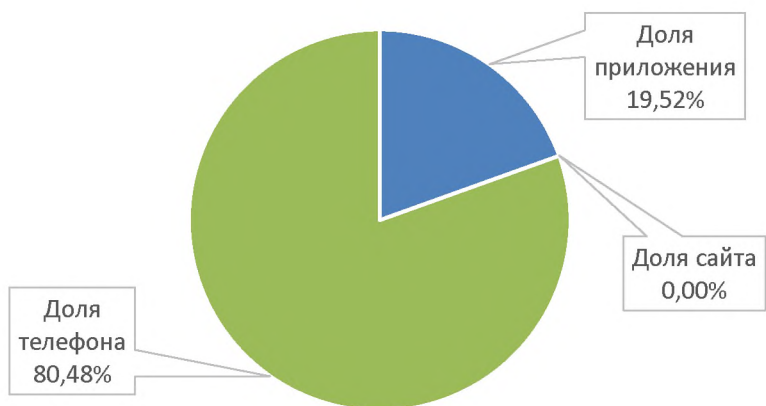
(РФ) Способы вызова: ГетТакси



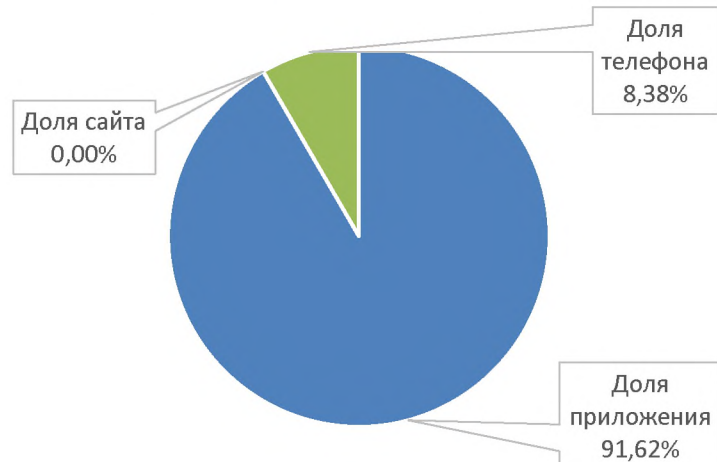
(РФ) Способы вызова: Такси 1331



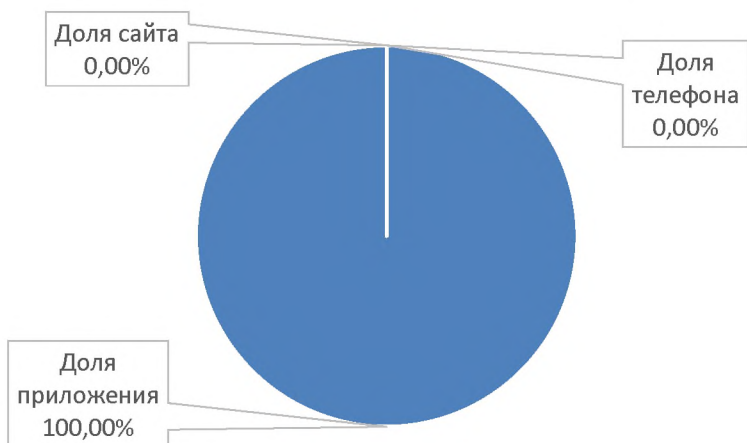
(РФ) Способы вызова: Группа Фастен



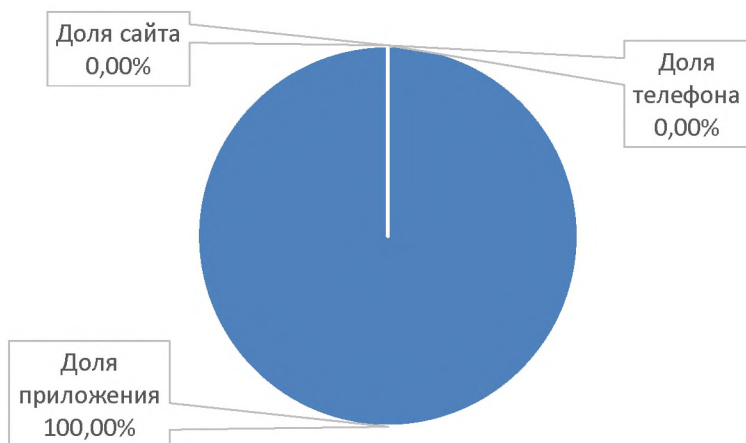
(РФ) Способы вызова: Таксик



(РФ) Способы вызова: Яндекс



(РФ) Способы вызова: Яндекс



7. ОПРЕДЕЛЕНИЕ УРОВНЯ КОНЦЕНТРАЦИИ ТОВАРНОГО РЫНКА

В соответствии с пунктом 7.1 Порядка, для определения уровня концентрации рынка используются следующие показатели:

а) Коэффициент рыночной концентрации (CR_n) - сумма долей на товарном рынке (в процентах) определенного числа (n) крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке:

$$(CR_n) = \sum_{i=1}^n D_i$$

где:

D_i – выраженная в процентах доля i -го крупнейшего хозяйствующего субъекта, действующего на товарном рынке;

n – число рассматриваемых крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке.

б) Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (ННІ) – сумма квадратов долей на товарном рынке (выраженных в процентах):

$$ННІ = \sum_{i=1}^N D_i^2$$

где:

D_i – выраженная в процентах доля i -го хозяйствующего субъекта, действующего на товарном рынке;

N – общее количество рассматриваемых хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке.

Таблица 5: Показатели CR и ННІ

2016		Первое полугодие 2017	
CR	ННІ	CR	ННІ
60,86%	1205	74,94%	2905

Таким образом, в 2016 году и первом полугодии 2017 года на рынке агрегаторов такси показатели CR и ННІ выглядят следующим образом:

2016: 45% <= CR <= 70% и 1000 <= ННІ <= 1000;

2017: 70% <= CR <= 100% и 2000 <= ННІ <= 10000;

Числовые значения коэффициента CR и индекса ННІ на указанном товарном рынке свидетельствуют о том, что данный рынок, в соответствии с пунктом 7.2 Порядка, является рынком с умеренной концентрацией в 2016 году и высококонцентрированным в 2017 году.

Между тем, учитывая, что в 2016 году в составе объема рынка и долей хозяйствующих субъектов фактически отсутствует доля группы Фастена, предполагается, что при ее наличии рынок также бы являлся высококонцентрированным.

8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ БАРЬЕРОВ ВХОДА НА ТОВАРНЫЙ РЫНОК

Опрос участников рынка агрегаторов такси показал, что административные барьеры входа на данный товарный рынок для новых участников являются низкими, однако требуют значительных капиталовложений при малых сроках окупаемости.

К капиталовложениям компании относят штат сотрудников, оборудование (орг. техника), программное обеспечение (приложение для мобильных устройств, разработка сайта), аренду помещений.

При этом, доступ к ресурсам, необходимым для организации деятельности агрегатора такси является свободным с множеством предложений.

Большая часть опрошенных участников полагают, что у организаций, оказывающих услуги агрегатора такси, нет преимуществ перед потенциальными участниками данного рынка.

Также не приводит к созданию барьеров входа на рынок агрегаторов такси наличие среди действующих участников вертикально-интегрированных хозяйствующих субъектов; отсутствуют ограничения, вводимые органами государственной власти и органами местного самоуправления.

Преодолимость барьеров входа на рынок новыми участниками рынка оценивается возможной при условии эффективного стратегического планирования.

Между тем, некоторые участники отмечали один из труднопреодолимых факторов входа на рынок, а также конкуренции на рынке, выражающийся в демпинге цен со стороны крупных игроков.

9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ, ЗАНИМАЮЩИХ ДОМИНИРУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Согласно пункту 12.1 Порядка, доминирующее положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке определяется на основании статьи 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции).

Согласно части 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции, доминирующим признается положение каждого хозяйствующего субъекта из нескольких хозяйствующих субъектов (за исключением финансовой организации), применительно к которому выполняются в совокупности следующие условия:

1) совокупная доля не более чем трех хозяйствующих субъектов, доля каждого из которых больше долей других хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке, превышает пятьдесят процентов, или совокупная доля не более чем пяти хозяйствующих субъектов, доля каждого из которых больше долей других хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке, превышает семьдесят процентов (настоящее положение не применяется, если доля хотя бы одного из указанных хозяйствующих субъектов менее чем восемь процентов);

2) в течение длительного периода (в течение не менее чем одного года или, если такой срок составляет менее чем один год, в течение срока существования соответствующего товарного рынка) относительные размеры долей хозяйствующих субъектов неизменны или подвержены малозначительным изменениям, а также доступ на соответствующий товарный рынок новых конкурентов затруднен;

3) реализуемый или приобретаемый хозяйствующими субъектами товар не может быть заменен другим товаром при потреблении (в том числе при

потреблении в производственных целях), рост цены товара не обуславливает соответствующее такому росту снижение спроса на этот товар, информация о цене, об условиях реализации или приобретения этого товара на соответствующем товарном рынке доступна неопределенному кругу лиц.

Анализ показал, что совокупная доля ООО «Яндекс.Такси», Uber B.V. и группы лиц ООО «Фастен Рус» превышала 50% в 2016 году и первом полугодии 2017 года.

В течение исследуемого периода относительные размеры долей вышеуказанных лиц были подвержены значительным изменениям (двукратный рост рынка обусловлен сопоставимым прямо пропорциональным ростом долей каждого из исследуемых хозяйствующих субъектов), а доступ на товарный рынок новых конкурентов был затруднен демпингом со стороны наиболее крупных игроков, на что указывали игроки с небольшой долей.

Услуги информационного взаимодействия водителей такси и пассажиров с использованием любых способов связи не могут быть заменены иным товаром в силу объективных причин (пассажир не может воспользоваться такси иначе как осуществить вызов водителя, кроме случаев остановки такси на улице. Однако данное действие не предусматривает вызов такси к определенному времени, либо к месту, где на улице такси отсутствует, а также не учитывает возможность выбора класса автомобиля и иные характеристики).

Рост цены на услуги агрегаторов такси, оказываемые водителям (комиссия агрегатора за поездку), в любом случае отражаются на конечной цене поездки, однако ее увеличение не приведет к снижению спроса с точки зрения водителей, поскольку иных способов коммуникации с пассажиром не существует.

Информация о цене, об условиях реализации услуг агрегатора такси (комиссия агрегатора) известна водителям, а также, косвенно, пассажирам, поскольку в стоимость поездки закладывается комиссия агрегатора.

Учитывая изложенное, принимая во внимание, что совокупная доля ООО «Яндекс.Такси», группы лиц ООО «Фастен Рус» и Uber B.V. в

исследуемый период превышала 50%, и доля каждого из этих лиц составляла более 8%, существуют признаки наличия у данных организаций «коллективного» доминирующего положения на рынке агрегаторов такси в границах Российской Федерации в 2016 году и первом полугодии 2017 года.

Однако, поскольку (1) доли на рынке были подвержены значительным изменениям, (2) наблюдался более чем двукратный рост объема рынка за первое полугодие 2017 года, не следует однозначно утверждать о наличии «коллективного» доминирующего положения.

10. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ

Оценка состояния конкуренции на исследуемом товарном рынке сделана на основании данных, полученных из открытых источников, от участников рынка, а также сгенерированных эмпирическим путем.

Сводные результаты оценки конкурентной среды, а также сопоставление и анализ количественных и качественных показателей, характеризующих исследуемый рынок, позволяют сделать следующие выводы.

Учитывая, что рынок агрегаторов такси является достаточно молодым, на данном рынке происходят существенные изменения и модернизация, ФАС России приходит к выводу о том, что на данном рынке на текущий момент отсутствуют организации, которые бы занимали доминирующее положение, однако у Яндексa, Убера и группы Фастена присутствуют признаки доминирования, которое может возникнуть в будущем.

Также нельзя не учитывать гипотетическое наличие большого количества хозяйствующих субъектов, действующих на локальных рынках. Перечень этих лиц установить представляется затруднительным в силу объективных причин. Поэтому, допускается наличие высокой конкуренции в пределах локальных географических границ. Кроме того, важным является и тот факт, что за первое полугодие 2017 года наблюдался двукратный рост рынка как по

общему объему, так и по показателям всех участников рынка. То есть, отсутствует эффект вытеснения с рынка крупными игроками мелких.

Административные барьеры входа на рынок являются низкими, однако некоторые участники обращают внимание на демпинг цен со стороны крупных игроков. Это, безусловно, положительно сказывается на цены за поездки для пассажиров, однако негативно влияет на агрегаторов, не способных конкурировать в условиях работы в убыток.

В целом, российский рынок агрегаторов такси является развитым с высокой конкуренцией, однако отдельного внимания с точки зрения соблюдения требований антимонопольного законодательства требуют наиболее крупные игроки в целях недопущения установления монопольно низкой цены для вытеснения конкурентов в лице мелких предприятий, в случае установления доминирующего положения.

Начальник Управления

Е.А. Заева