

Российская Федерация
Круглый стол «Услуги такси и посреднических компаний
в секторе перевозок такси (агрегаторов)»
Рабочая группа № 2 по конкуренции и регулированию
Комитет по конкуренции ОЭСР
4 июня 2018 г.

В 2017 году ФАС России одобрила слияние Yandex.Taxi/Uber (заключение соглашения о совместной деятельности)¹.

При проведении анализа рынка ФАС России руководствовалась Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарных рынках, утвержденным Приказом ФАС России от 28 апреля 2010 года № 220.

Указанный Порядок в соответствии с Федеральным законом от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» предусматривает количественные методы для определения доминирующего положения хозяйствующего субъекта на товарном рынке. Именно поэтому корректное проведение анализа рынка стало наиболее сложным аспектом рассмотрения слияния Yandex.Taxi/Uber.

Оказалось невозможным выявить всех агрегаторов такси на территории Российской Федерации, поскольку локальные таксомоторные перевозчики располагают своими диспетчерскими службами, базами данных водителей, потребителей, информацией о поездках и также подпадают под продуктовые границы анализа.

Сужение продуктовых границ до агрегаторов такси, которые не осуществляют перевозки, будет необоснованным, поскольку согласно Порядку проведения анализа, в состав хозяйствующих субъектов включаются все хозяйствующие субъекты, реализующие товар (услугу) в пределах Российской Федерации и временного интервала исследования.

При выявленных лидерах рынка (Yandex, Uber, Gett, Fasten) ФАС России было установлено, что рынок агрегаторов такси является достаточно молодым, на данном рынке происходят существенные изменения и модернизация. На данном рынке на текущий момент отсутствуют организации, которые бы занимали доминирующее положение, однако у Yandex, Uber и группы Fasten присутствуют признаки доминирования, которое может возникнуть в будущем, поскольку доли на рынке были подвержены значительным

¹ Решение ФАС России по результатам рассмотрения ходатайства № АГ/82029/17 от 24.11.2017:
<http://solutions.fas.gov.ru/ca/upravlenie-regulirovaniya-svyazi-i-informatsionnyh-tehnologiy/ag-82029-17>

изменениям и наблюдался более чем двукратный рост объема рынка за первое полугодие 2017 года.

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.

В процессе исследования большая часть опрошенных участников высказалась, что у организаций, оказывающих услуги агрегатора такси, нет преимуществ перед потенциальными участниками данного рынка. Также наличие среди действующих участников вертикально-интегрированных хозяйствующих субъектов не приводит к созданию барьеров входа на рынок агрегаторов такси; отсутствуют ограничения, вводимые органами государственной власти и органами местного самоуправления.

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

Одной из особенностей большинства цифровых рынков является тот факт, что их функционирование определяется оборотом интеллектуальных прав. Если этот факт значим для конкретного рынка, вопрос об использовании и (или) отчуждении интеллектуальных прав должен стать объектом пристального внимания антимонопольного органа.

При рассмотрении сделки ФАС России был тщательно изучен вопрос об условиях использования приложений, значимых для функционирования рынка такси. В данном случае угроз для конкуренции не выявлено в том числе и потому, что приложений аналогичной функциональности на рынке множество, и вход на эти рынки не затруднен.

При рассмотрении сделки по слиянию двух агрегаторов рынка перевозки пассажиров такси ФАС России анализировала влияние сетевых эффектов и поведение потребителей для того, чтобы установить, сможет ли объединенная компания определять условия обращения товара и получить возможность злоупотребления своим положением на рынке.

Рынок услуг агрегаторов такси – классический пример рынка с ярко выраженными сетевыми эффектами: потребительская ценность товара растет по мере роста количества обеих групп потребителей – пассажиров и водителей. То есть чем больше водителей используют конкретное приложение, тем выше ценность приложения для пассажира, так как этим обеспечивается быстрая подача автомобиля. Одновременно, чем больше пассажиров используют приложение для заказа такси, тем выше вероятность для водителя получить заказ и снизить время простоя.

На состояние конкуренции на всех рынках программного обеспечения (приложений) очень существенное влияние оказывает возможность замены одного программного обеспечения на другое.

В рассматриваемом случае рынка услуг агрегаторов такси возможность переключения с одного приложения агрегатора такси на другое и, что также немаловажно, склонность потребителей к переключению играют ключевую роль.

Изучение потребительского поведения показало, что переключение приложений агрегаторов такси происходит без какого-либо затруднения. Пассажиры в ходе опроса заявили, что при малейшем неудобстве (снижении качества, росте цены и т.д.) они моментально переходят на использование другого агрегатора, в том числе и без использования приложений, то есть вызывают такси по телефону; водители используют одновременно несколько приложений агрегаторов, самостоятельно определяя порядок выбора заказов.

Такое легкое переключение делает сетевые эффекты мощным инструментом пресечения попыток антиконкурентного поведения на рынке: как только агрегатор ухудшит условия хотя бы для одной группы потребителей, результат последует незамедлительно – потребители, чьи интересы были ущемлены, переключатся на другого агрегатора, а это сразу повлечет уход второй группы.

Влияние обоих выявленных факторов – легкости переключения и сетевых эффектов – возрастает еще и потому, что рынок услуг агрегаторов такси в Российской Федерации находится в стадии бурного роста. Увеличение объема рынка за год составляет более 100%, причем ожидается сохранение такого роста за счет увеличения использования потребителями смартфонов и степени проникновения услуг сотовой связи в стандартах UMTS и LTE.

Вместе с результатами анализа рынка, который показал, что на территории Российской Федерации присутствует не менее 4 федеральных агрегаторов такси и множество местных, ФАС России пришла к выводу, что сделка сама по себе не приводит к ограничению конкуренции в настоящее время. Вместе с этим ФАС России сочла необходимым обеспечить сохранение условий для

конкуренции в будущем, и выдать участникам сделки предписание². Условия предписания разрабатывались с учетом особенностей рынка с целью сохранения имеющейся возможности переключения для пассажиров и водителей, поэтому компании получили требование о запрете введения какого-либо ограничения обеих групп потребителей в выборе и использовании услуг сторонних агрегаторов, а также о максимально полном и доступном информировании пользователей о юридическом лице, осуществляющем перевозку с сохранением истории поездок.

Таким образом, ключевое опасение на рынке агрегаторов такси заключается в сложности установления доминирующего положения игроков. Следовательно, при недобросовестном поведении агрегатора такси антимонопольным органам предстоит рассмотрение новых вызовов, связанных с установлением факта доминирующего положения и злоупотребления им, например, путем ценовой дискриминацией потребителей.

С появлением рынка агрегаторов такси, средняя стоимость поездки на примере Москвы с 2014 по 2017 г. снизилась почти на 35%, значит положительный эффект для потребителей был достигнут.

При этом в будущем поведение агрегаторов такси может быть достаточно агрессивным. Некоторые участники рынка выразили озабоченность, что Yandex и Uber ранее вели себя «агрессивно» при входе на рынок путем демпинга цен на поездки за счет доплат водителям, что привело к массовому переманиванию клиентов (пассажиров такси). Участники рынка высказали опасение, что объединенный агрегатор такси также может устанавливать монопольно низкие цены в целях вытеснения конкурентов.

Еще одним направлением для возможного конфликта могут стать вопросы политики агрегаторов такси в отношении водителей на смежном рынке – такси (предоставление услуг водителя и автомобиля в соответствии с публичным договором фрахтования, используемое для перевозок пассажиров и багажа). Контроль таксопарков (агентов) за рабочим временем не всегда осуществляется добросовестно и может привести к возникновению социального конфликта, поскольку водитель часть полученных за рабочую смену средств расходует на комиссию агрегатору такси, аренду автомобиля, комиссию компании, выполняющей роль «таксопарка», агента.

² Предписание ФАС России от 24.11.2017 № АГ/82030/17:
<https://solutions.fas.gov.ru/ca/upravlenie-regulirovaniya-svyazi-i-informatsionnyh-tehnologiy/ag-82030-17>

В настоящее время в адрес крупных агрегаторов такси ФАС России направлены запросы о формировании цен на свои услуги, исследование еще не завершено.

Предварительно становится ясно, что формировать примерную стоимость поездки «таксопарку» подсказывает агрегатор такси, анализируя экономическую, дорожную ситуацию в регионе, спрос и количество свободных автомобилей.

С точки зрения заключения антиконкурентных соглашений действия агрегаторов такси по «усреднению тарифов» не рассматривались, поскольку ФАС России полагает, что рынок в текущем виде функционирует так, что за поведением лидирующих компаний подтягиваются остальные. В этой связи сегодня наиболее разумным является предоставление рынку возможности развиваться и создать постоянные показатели по ценам на поездки, долям рынка.

В последствии, возможно, встанет вопрос о нормативном регулировании деятельности агрегаторов такси на уровне Российской Федерации и появлении федерального законодательства.