

РЫНОК ТАКСИ

РЫНОЧНЫЙ РАСКЛАД | Чем грозят сервису такси процессы консолидации

Захватив **МЕГАПОЛИСЫ** дешевой и удобной поездкой, **АГРЕГАТОРЫ** такси устремились в малые города. При этом на самом рынке агрегаторов — **ТРЕНД** на укрупнение игроков. При **МОНОПОЛИЗАЦИИ** тарифы могут вырасти, а качество сервиса — **УПАСТЬ**.



фото: Олег Яковлев для РБК

Цифровой вызов

МАРИЯ ПОПОВА

Мировой рынок агрегаторов такси сохраняет высокую динамику роста. Если в 2017 году он составлял \$36 млрд, то к 2030-му вырастет до \$285 млрд, по оценке Goldman Sachs. Онлайн-сервисы заказа такси за последние три—шесть лет существенно изменили не только систему заказа

этого вида транспорта в большинстве крупных городов, но и серьезно трансформировали рынок такси в целом, отмечается в отчете McKinsey & Company «Технологии умных городов: что влияет на выбор горожан?».

Такси в России дешевле, чем в ряде других стран, например в Германии, Великобритании и США (в по-

Рыночный расклад

← 1

следнем случае — на 75%), отмечают аналитики британского финансового конгломерата HSBC. С учетом более низкого среднего уровня доходов граждан использование такси зачастую оказывается выгоднее покупки личного автомобиля и даже в некоторых случаях заменяет общественный транспорт.

За период 2014–2018 годов средняя стоимость поездки в России снизилась на 16,9%, в основном за счет увеличения доли коротких маршрутов, и составила 260 руб., подтверждает исследование рынка такси BusinesStat (2019).

Как отмечают эксперты Аналитического центра при правительстве РФ (АЦ), наибольшее количество официальных такси в России сосредоточено в ЦФО и СЗФО, а лидеры по количеству разрешений — Москва и Санкт-Петербург. Количество занятых в отрасли выросло в 2015–2017 годах на 25%, превысив 580 тыс. человек. Параллельно количество таксистов-нелегалов регулярно сокращается — на 13% в год, за счет «обеления» рынка ввиду изменения привычек потребителей, повышения их лояльности к официальным сервисам, а также за счет введения специальных тарифов и снижения стоимости услуг. Вклад отрасли в ВВП сегодня составляет около 1% (данные АЦ).

МОБИЛЬНЫЙ СКАЧОК

По уровню проникновения мобильных приложений такси Россия, согласно опубликованному в этом году данным HSBC, находится на третьем месте в мире — они установлены на смартфонах у 45% населения. Для сравнения: в Китае — у 51%, в Мексике — у 46%. Канал связи с пассажиром приобретает все большее значение — заказы могут поступать как через мобильное приложение, так и через сайт, и по телефону, но в итоге все они попадают на одну и ту же цифровую платформу и распределяются между водителями на основе ее алгоритмов. В итоге большинство традиционных диспетчерских служб сегодня также подключаются к платформам цифровых агрегаторов, или внедряют собственные ИТ-платформы, или просто закрываются, отмечается в отчете «Анализ рынка агрегаторов такси в России» 2019 года Discovery Research Group.

Агрегаторы благодаря возможности оптимизировать процессы становятся более привлекательными по ценам. После введения ими в 2017 году фиксированной стоимости поездок отмечалось заметное увеличение количества вызовов такси.

«Модель агрегаторов интересна как для бизнесменов, так и для потребителей, а автоматизация и использование искусственного интеллекта

позволят увеличить скорость исполнения заказов, сделать сервис доступным для более широкого круга потребителей», — считает старший менеджер департамента консалтинга компании «Делойт, СНГ» Андрей Семенов.

Отечественный сегмент агрегаторов такси растет двузначными темпами. Его объем в денежном выражении в 2018 году составил 290,5 млрд руб., говорится в исследовании Discovery Research Group (для сравнения: годом ранее — 146,8 млрд руб.). За первые шесть месяцев 2019 года объем показателя уже достиг 174,15 млрд руб.

По уровню развития цифровых услуг, как и по объему мобильного трафика Москва опережает другие регионы. Наибольшая конкуренция между агрегаторами также сосредоточена в столице. Количество заказов такси, совершаемых через мобильные приложения в Москве, выросло до 85%, отмечается в отчете McKinsey в 2018 году. А качеством работы сервисов онлайн-такси довольны 95% москвичей — это лучший показатель среди крупных городов мира.

Впрочем, стремительное развитие мобильного интернета в регионах способствовало экспансии агрегаторов такси даже в небольшие города, отмечают в АЦ. При относительной неизменности объема поездок на такси в малых и средних городах доля поездок с использованием цифровых агрегаторов там растет, говорится в исследовании Discovery Research Group.

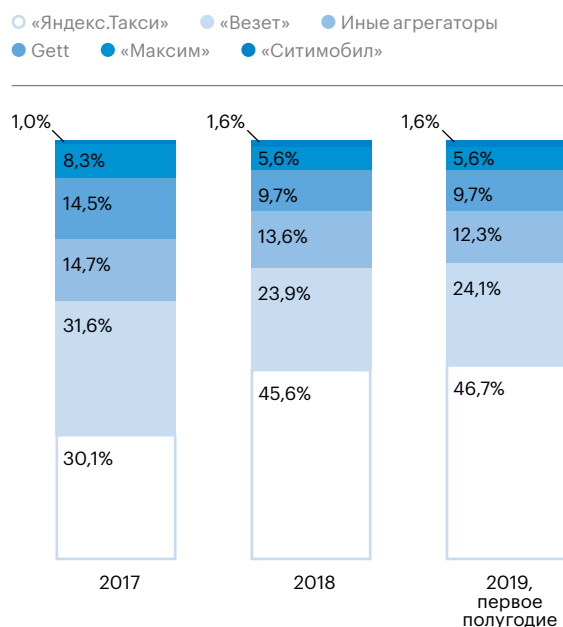
УКРУПНЯЮЩИЙСЯ РЫНОК

Ключевые игроки рынка цифровых агрегаторов в России по итогам первых шести месяцев 2019 года — «Яндекс.Такси» и Uber с долей 46,7%, «Везет» — 24,1%, Gett — 9,7%, «Максим» — 5,6%, «Ситимобил» — 1,6%. Кроме того, в регионах работают локальные игроки, которые осуществляют перевозки на территории в том числе нескольких субъектов РФ, — например, Bolt (Taxify), Wheely, TapTaxi и пр. Однако в последнее время на рынке российских служб заказа такси обозначился тренд консолидации, отмечают эксперты АЦ.

В частности, в 2017 году состоялось слияние такси-сервисов RuTaxi Rutaxi (бренды «Везет» и «Лидер») и Fasten, которое позволило привлечь в капитал объединенной компании инвестиции UFG Private Equity, Almaz Capital и Mail.Ru Group и расширить географию присутствия компании — сервис работает в 123 городах России, а также в Казахстане и Чехии.

В том же году объединились «Яндекс.Такси» и Uber. Сильный национальный игрок не позволил американскому конкуренту захватить рынок, отмечают в Discovery

Структура рынка агрегаторов такси*, %



* В стоимостном выражении.

Источник: «Анализ рынка агрегаторов такси в России», Discovery Research Group.

Research Group. Вместо этого компании консолидировали свои сильные стороны — технологии и знания «Яндекса» в области картографии и навигации и опыт Uber в онлайн-сервисах по заказу такси, говорится в отчете АЦ: «Процессы консолидации на рынке показывают, что рынок вошел в стадию зрелости».

Консолидация, по мнению Андрея Семенова, естественный для цифровых платформ процесс: «В дальнейшем, возможно, будут объединяться или интегрироваться агрегаторы из разных сфер, создавать совместные коллаборации с ретейлом, FMCG, автоконцернами, HoReCa-предприятиями». Развитие рынка такси он связывает с расширением спектра сервисов — в том числе за счет доставки продуктов питания из ресторанов или кафе, предоставления специальных автомобилей (например, в сегменте премиум или для перевозки детей), а также сервиса грузоперевозок.

В целом, по мнению главного аналитика Российской ассоциации электронных коммуникаций Карена Казаряна, доминирование на рынке одного игрока опасно, так как дает платформе свободу регулирования тарифов, что приводит к их повышению. Например, в Таиланде малайзийский агрегатор Grab выкупил у Uber весь бизнес (включая доставку еды) в странах Юго-Восточной Азии. В результате в Бангкоке, где власти ограничили лицензии такси, цены пошли вверх, а время подачи такси сильно увеличилось, приводит пример Карен Казарян. Он надеется, что в России регулятор не допустит монополизации: «Рынок такси достаточно жестко регулируется».

С учетом анонсированной летом этого года покупки «Яндекс.Такси» платформы и кол-центров группы компаний «Везет» совокупная доля

этих компаний во многих регионах превысит 50%, полагают в Discovery Research Group. Напомним, что сервис заказа такси Gett обратил внимание Федеральной антимонопольной службы (ФАС) на готовящуюся сделку, заявив о возможных барьерах для входа на рынок новых участников и развития существующих, которые может создать объединение компаний. ФАС запустила дополнительную проверку сделки.

По мнению директора Института права и развития ВШЭ — «Сколково», соруководителя рабочей группы ФАС России по разработке пятого антимонопольного пакета Алексея Иванова, объявленная сделка — классический случай попытки быстрой монополизации: «Необходимо менять подходы к регулированию цифровизирующихся рынков».

Напомним, что с подачи ФАС в правительстве обсуждают так называемый пятый антимонопольный пакет поправок, предусматривающий введение в закон о конкуренции понятия «сетевые эффекты» — возможности интернет-компаний влиять на цену товара при наличии у нее большой базы данных, которые станут критическими для признания компании доминирующей при ее доле на рынке 35% и более. По словам Алексея Иванова, сетевые эффекты способны увеличивать рыночную власть платформ непропорционально занимаемой компанией доле на рынке.

Конкуренция заставляет агрегаторов учитывать потребности пассажиров и водителей, говорит председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Например, при выходе на новый рынок агрегаторы сегодня снижают стоимость поездок до себестоимости и доплачивают разницу водителям. При монополизации необходимость в этом отпадает.

По мнению руководителя Центра компетенций Общественного института развития такси МЕФТ Станислава Швагеруса, реакция государства на объединение «Яндекс.Такси» и ГК «Везет» станет ключевым вопросом дальнейшего развития агрегаторов в России: «От этого будет зависеть состояние конкуренции на рынке в целом и, как следствие, безопасность и качество услуг такси для пассажиров».

Рассматривают в правительстве и возможности технологического контроля данных о транспортных средствах и водителях, которые выполняют заказы агрегаторов, отмечает Станислав Швагерус: «Невозможность получить заказ от агрегатора, если такси не имеет разрешения, может минимизировать нелегальный извоз». ■

16,9%

составило в России снижение средней стоимости поездки с 2014-го по 2018 год, показало исследование рынка такси, проведенное BusinesStat

Мнение

Будущее такси

О том, что будет влиять на **РЫНОК** легковых пассажирских перевозок, **РБК+** рассказали **ЭКСПЕРТЫ** отрасли.

Фото: пресс-служба



АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ, директор Института права и развития ВШЭ — «Сколково», соруководитель рабочей группы ФАС России по разработке пятого антимонопольного пакета

Цифровизация рынка такси очень высока. Основные его игроки — агрегаторы, роль которых выходит за рамки традиционной функции перевозчиков. Данные большого количества пассажиров и водителей — серьезный ресурс, который дает возможность выстроить систему профилей потребителей, интегрировать их как пользователей других сервисов в единую структуру. На цифровых рынках разворачивается борьба за построение мегаплатформ. Это битва за контроль над большим массивом данных. Цифровые гиганты (Google, «Яндекс» и другие) инвестируют в разные цифровые платформы — от транспорта до медицины. Им важен многосторонний доступ к потребителю. Объединение «Яндекс.Такси» и «Везет» — пример того, как бизнес стремится получить критическое преимущество, с которым будет сложно бороться в обычной конкурентной борьбе. Такая платформа станет архитектором экономических процессов в сфере пассажирских перевозок и будет управлять процессами и на других рынках. Сетевые эффекты позволяют увеличивать рыночную власть даже в большем объеме, чем это вытекает из существенной доли платформы на рынке. Сохранение конкуренции — гарантия, что ключевой игрок на рынке не станет его единственным архитектором, а остальные смогут и дальше развивать сервис. Развитие отрасли зависит от оперативной трансформации антимонопольного регулирования цифровизирующихся рынков: учета сетевых эффектов, оценки взаимного влияния смежных рынков на увеличение власти платформы.



ЕВГЕНИЙ ГРЭК, автоэксперт, координатор межрегионального движения «Стоп нелегал», советник профсоюза таксистов

Прежде всего для дальнейшего развития рынка такси необходимо принимать законы, которые будут четко регулировать рынок и его участников. О разработке нового законопроекта чиновники говорят с 2012 года, но вот и ныне там. Без нового законодательства, в котором бы не было правовых пробелов и ссылочных норм, рынку очень сложно развиваться. То, что мы видим сегодня в отрасли, удручает. На вызовы к пассажирам зачастую приезжают нелегалы, которые не имеют водительских удостоверений российского образца. Регулярные рейды с сотрудниками ГИБДД и представителями СМИ свидетельствуют, что семь из десяти водителей ездят без документов. Отсутствие регулирования рынка агрегаторов приводит и к нарушениям трудовых прав легальных таксистов: если раньше стандартный рабочий день таксиста был восемь—десять часов, то сейчас это 12 часов и больше. При нынешней тенденции к укрупнению игроков на рынке доминирование одного из участников может привести к тому, что водители попадут просто в кабальные условия, снизится безопасность перевозок.



ИЛЬЯ ЗОТОВ, председатель Общероссийского объединения пассажиров

Дальнейшее развитие рынка агрегаторов связано с совершенствованием сервиса, повышением безопасности поездок. Способствовать этому будет более системный контроль за подключенными к сервисным платформам водителями, ужесточением требований к ним. Однако нужно понимать, что процессы консолидации игроков рынка, которые запущены сегодня, будут влиять на будущее всей отрасли. Сегодня только высокая конкуренция среди игроков рынка заставляет их учитывать потребности пассажиров и водителей. В случае же развития рынка по негативному сценарию, каким мне видится объединение крупных игроков, монополия одного из агрегаторов позволит повышать комиссию для конкретного водителя: в итоге водители будут работать все больше, а зарабатывать все меньше. Для конкретного пассажира процессы, происходящие сегодня на рынке, грозят увеличением стоимости поездки и отсутствием впоследствии возможности вызвать альтернативное такси. Особенно таких возможностей станет крайне мало в регионах.



МАРАТ АМАНЛИЕВ, президент общественной организации «Коллективная защита»

Сегодня сфера пассажирских перевозок легковым автотранспортом остро нуждается во внимании государства. Причем установление понятных и прозрачных правил игры для основных игроков рынка такси — агрегаторов имеет важное значение для всей цифровой экономики. Невмешательство государства грозит тем, что укрупнение одного агрегатора путем поглощения других участников рынка или вытеснения их из ниши будет способствовать сведению на нет конкуренции и возможности выбора для потребителя в любой сфере бизнеса. В пассажирских перевозках монополизация может напрямую коснуться безопасности пассажиров. Обеспечение безопасности является лишь строкой расходов для участника рынка, ставшего монополистом. Монопольное положение на рынке игрока, не желающего тратить часть своей прибыли, сделает расходы на обеспечение реальной безопасности поездок необязательными. ▀

12

часов и более продолжается сегодня рабочий день таксиста из-за отсутствия регулирования рынка агрегаторов. Раньше таксисты работали по восемь—десять часов

“Невмешательство государства грозит тем, что укрупнение одного агрегатора путем поглощения других участников рынка будет способствовать сведению на нет конкуренции и возможности выбора для потребителя”

Тенденции

Пассажир голосует рублем



Фото: Артем Геодакян/ТАСС

Развитие агрегаторов такси привело к росту популярности поездок на такси, усилению требований к качеству и безопасности услуг. Все чаще горожане предпочитают такси личному автомобилю.

МАРИЯ ПОПОВА

Приложения агрегаторов такси стали преимущественным способом заказа услуги, следует из опроса 2019 года Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ). Более чем две трети — 64% опрошенных — чаще всего заказывают такси через мобильное приложение. Приложения удобны тем, что стоимость поездки известна заранее и можно сравнить тариф у разных сервисов (71% респондентов отмечают это преимущество), все параметры поездки пользователь задает самостоятельно без общения с кол-центром (64%), видно местоположение водителя и можно отслеживать время прибытия (63%).

В стране растет популярность услуги: агрегаторы такси присутствуют не только в мегаполисах, но и в средних и даже в малых городах. За последние пять лет 46% российских потребителей стали чаще ездить на такси, отмечали ранее во ВЦИОМе. В столице за прошлый год остались неохваченными услугами таксистов лишь 22% горожан, показал опрос «РБК Исследования

рынков» (исследование пользовательского опыта ведущих агрегаторов такси в Москве проводилось в этом году среди более чем 2,4 тыс. респондентов).

ЦЕНА И СКОРОСТЬ

Согласно данным социологов, главными факторами, влияющими на выбор того или иного сервиса такси, стали цена (ее отметили 78% респондентов) и время подачи машины (54%).

Наиболее популярным среди пользователей такси является более дешевый тариф — класс эконом / эконом плюс: девять опрошенных из десяти хотя бы раз за последний год заказывали такси экономкласса, по данным опроса «РБК Исследования рынков». Многие потребители не готовы переплачивать за повышенное качество, например за более престижную марку машины или более просторный салон. «У некоторых агрегаторов такси данные классы практически не отличаются друг от друга: одни и те же стандарты поведения водителя, пересекающиеся марки машин и т.д.», — отмечают аналитики РБК.

Фиксированные тарифы делают поездки выгодными в том числе по загруженным ули-

цам мегаполисов, отмечают авторы отчета «Анализ рынка агрегаторов такси в России» Discovery Research Group.

При этом есть группа пассажиров, которым важно личное удобство: 46% опрошенных «РБК Исследования рынков» выбирают такси класса комфорт. Чаще остальных пользуются классом комфорт и комфорт плюс возрастные группы 25–34 и 35–44 лет, то есть наиболее экономически активные.

Такси еще более высокого класса — бизнес и премиум — в течение последнего года пользовались порядка 11 и 2,4% респондентов соответственно. В данных сегментах парк автомобилей более высокого класса, их заказывают в основном россияне с доходом более 200 тыс. руб. в месяц.

ЖЕНЩИНЫ И МУЖЧИНЫ

Аналитики «РБК Исследования рынков» отмечают ряд гендерных особенностей в отношении потребления услуг такси. Для женщин, пользующихся такси, важными опциями являются «встреча с табличкой в аэропорту», «наличие детского сиденья» и «возможность разделить стоимость поездки». Пассажиры больше склонны к экономии на такси, тогда как мужчины не только менее всего ценят возможность разделить стоимость поездки, но и чаще пользуются повышенными классами сервиса.

При этом женщины предъявляют заведомо более высокие требования к качеству получаемых услуг и тщательнее отслеживают цены, отмечают аналитики.

СЕРВИС И БЕЗОПАСНОСТЬ

50% респондентов считают безопасность поездки важнейшим критерием для выбора такси. Это третья причина выбора услуг после цены и скорости подачи автомобиля, согласно опросу ВЦИОМа.

Даже в ситуации, когда нужно быстро добраться до места назначения, пассажир не готов рисковать собственным здоровьем, отмечают в «РБК Исследования рынков»: минимизация времени в пути за счет оптимизации маршрута оказалась важным условием (6,4 балла из семи), а вот спешка с нарушением ПДД набрала всего 3,9 балла.

Запрос на качество услуги стимулирует сокращение человеческого влияния на процесс заказа и оплаты, комментирует старший менеджер департамента консалтинга компании «Делойт, СНГ» Андрей Семенов.

Однако избежать конфликтов полностью пока не удается: у 23% участников соцопроса «РБК Исследования рынков» возникали конфликты с таксистами, 27% из них жалуются на махинации, в том числе в целях увеличения стоимости поездки. Еще одной распространенной причиной конфликтов является отказ водителя от поездки из-за несогласия с фиксированной стоимостью поездки и расстоянием.

ПЕРСПЕКТИВЫ И ОЖИДАНИЯ

Дальнейшее развитие отрасли в Discovery Research Group связывают с усилением и цифровизацией инструментов контроля.

Этому может поспособствовать конкуренция агрегаторов, которая приведет не только к установлению рыночных цен на стоимость поездок, но и стимулирует повышение качества услуг, введение единых стандартов безопасности, проверки и отбора водителей и автомобилей.

Среди пассажиров возрастом до 35 лет прослеживается даже тенденция к отказу от приобретения собственного автомобиля ввиду трудностей, с которыми сопряжено перемещение на личном транспортном средстве: пробы, платные парковки, траты на бензин, обслуживание автомобиля и т.д.

Процент владения личным автомобилем падает, особенно в крупных городах, говорит главный аналитик Российской ассоциации электронных коммуникаций Карен Казарян. По его словам, от владения личным авто сегодня отказываются и представители молодого поколения, и люди более зрелого возраста. «В Москве доля перевозок такси все еще ниже, чем в других мегаполисах мира. Поэтому рынок в российской столице, в частности, продолжит постепенно выравниваться к нормальным потребностям жителя современного мегаполиса — когда горожанин не пользуется личным автомобилем в повседневной жизни», — говорит Карен Казарян. ■

64

% опрошенных Всероссийским центром изучения общественного мнения в 2019 году заказывают такси через мобильное приложение

«РЫНОК ТАКСИ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК»

Является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» № 151 (3106) от 2 октября 2019 г.

Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+

Рекламно-информационный проект: ООО «Р.И.М. Партнерз Нетворк»

Учредитель: ООО «БизнесПресс»

Издатель: ООО «БизнесПресс»

Директор ИД РБК: Ирина Митрофанова

Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова

Шеф-редактор печатной версии РБК+: Юрий Львов

Редактор РБК+ «Рынок такси»: Юлия Хомченко

Выпускающий редактор: Андрей Уткин

Руководитель дизайн-департамента: Евгения Дацко

Дизайнеры: Дмитрий Иванов, Сергей Пивоваров

Фоторедактор: Алена Кондюрина

Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко

И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Тросников

Рекламная служба: 8 (495) 363-11-11, доб. 1342

Коммерческий директор издательства РБК: Анна Брук

Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина

Директор по производству: Надежда Фомина

Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1