

電子国家を形成するエストニアでは様々なサービスを展開するスタートアップが続々と生まれています。

今回はその中でもユニコーン(非上場・企業価値約1100億円・創業10年以内のスタートアップと定義)と目されているBolt(ボルト)の事業・サービス内容について紹介します。

内容

1. サービス概要.....	1
- サービス概要.....	2
- 誰のどんなペインを解決している?.....	3
- 価格感やどんな市場に対してのソリューション?.....	3
2. 企業概要 (2021年6月30日時点)	4
3. 創業の経緯、ファウンダーBIO.....	5
4. 過去のラウンド概要.....	5
5. 業界の動向、分析.....	7
6. 競合との差別化ポイント.....	10
7. 筆者コメント.....	12
8. 特許分析.....	13
-特許取得状況-.....	13
-商標取得状況-.....	13
-競合特許分析-.....	14
9. 法務の観点から.....	16

1. サービス概要

Bolt (ボルト) はスマートフォンアプリを介した配車サービスを提供しています。車の配車の他、車のレンタル、電動スクーターのレンタル、フードデリバリーサービス等も提供しています。

- サービス概要

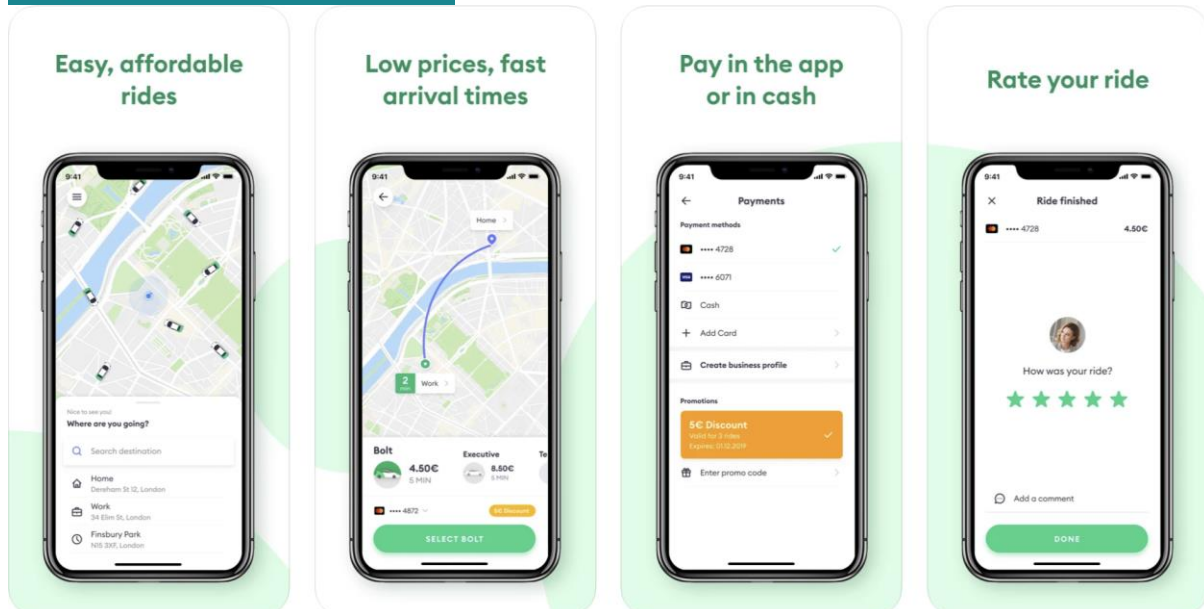
Boltが提供する主なサービスは以下の表のようになります。

サービス	開始年	解決するペイン	解決方法
Bolt (配車サービス)	2013. 8~	電話による非効率な配車 到着時間の遅延 不衛生なタクシー	スマートフォンアプリによる配車 乗車後のドライバー評価
Bolt scooters (電動スクーターシェアリング)	2019. 6~	高騰する車の燃料コスト 車のCO2エミッションによる 環境負荷	エコフレンドリーな 電動スクーターによりユーザーにラストワンマイルの交通手段を提供
Bolt Food (フードデリバリー)	2019. 8~	コロナ禍で現地に赴いての食事、食品の調達が困難	個人宅への食事・食品の配達 Bolt Grocery Box という完全非接触での配達も
Bolt Drive (カーシェアリング)	2021. 5~	自家用車による街のスペース 占領・交通渋滞	「所有」から「オンデマンド」へ車利用をシフト

Boltの配車サービスの利用フローは以下の動画のようになっています。

<https://www.youtube.com/watch?v=tVXudm9HxeU>

アプリ上で近くにいる利用可能なドライバーに配車リクエストを送り、そのリクエストを承諾したドライバーが指定した配車ポイントまでやってきたその車に乗車するという流れで、基本的な利用方法はUberと同じです。支払いもクレジットカードによる支払いと現金による支払いが可能です。



App Storeより抜粋(<https://apps.apple.com/jp/app/bolt-fast-affordable-rides/id675033630>)

電動スクーターシェアリングの利用の流れは以下の動画のようになっています。

<https://www.youtube.com/watch?v=n6VSUH-vj1Q>

スクーターに添付されているQRコードをアプリで読み取るとスクーターのロックが解除されます。スクーターはハンドル部のスロットルとハンドブレーキを用いた簡単な操作で操縦できます。利用後は目的地近くの指定ステーションにスクーターを返却します。アプリからカメラを立ち上げスクーターを画面全体に映すと利用手続きが完了します。

– 誰のどんなペインを解決している？

CEOMarkus Villigは「当時のエストニアのタクシーサービスは酷かった」と振り返ります。タクシー車内は不衛生で、タクシーの到着にかなり時間がかかるといった現状でした。また、タクシードライバー達はタクシー会社に毎月高額の手数料を払っていましたが、その見返りはほとんどありませんでした。そういった背景からMarkusはエストニアで配車アプリサービスをローンチすることを決意します。

*<https://www.ft.com/content/9dbc77a0-4a78-47f3-89de-4850d561211d>

– 価格感やどんな市場に対してのソリューション？

Boltのユーザー数は2020年12月時点で5000万人に達しており (<https://craft.co/taxify>)、ヨーロッパ、アフリカを中心に40カ国以上 (<https://bolt.eu/en/cities/>) でサービスを展開しています。Uber等競合は多いですが、ドライバーに課す手数料がUberより低く (Uber : 約25%、Bolt : 約15%*)、この点が「ドライバー数の確保に一役買っており、ひいてはユーザーに素早い配車をするということにもつながっている。」*

*<https://ampmedia.jp/2019/08/23/bolt/>より引用。

2. 企業概要（2021年6月30日時点）

法人名	Bolt Technology OÜ
ファウンダー	Markus Villig
HPリンク	https://bolt.eu/
設立年度	2013年
資本金	-
売上	-
本社所在地	タリン、エストニア
従業員数	2706人
主要投資家一覧	International Finance Corporation, Darsana Capital Partners, D1 Capital Partners, Naya Capital, European Investment Bank, Korelya Capital, G Squared, Counterpart Advisors, Creandum, NordicNinja VC, etc.
ミッション	自動車、バイク、スクーター、電動自転車、フードデリバリーサービスをカスタマーと結びつけるプラットフォームを通じて未来のモビリティを構築すること。

Boltホームページ、LinkedIn、Crunchbase、Craft.coより筆者作成

3. 創業の経緯、ファウンダーBIO

創業者のMarkus Villigは幼い頃からテクノロジーに興味を持っていましたが、彼が企業を決意する最初のきっかけになったのは、Markusが10歳の時に創業したエストニア発のTech企業Skypeの存在でした。その後のSkypeの大躍進は彼の中で「世界のどこからでもグローバル企業を生み出すことができる」という確信を芽生えさせました。また、彼の兄Martin VilligがSkype創業初期の社員として働いていたという事実も彼の中で刺激になりました。10代のうちにプロダクト開発の経験を積んだMarkusは19歳になったタイミングで彼が今後取り組むべきことを真剣に考え始めました。様々な業界調査の後、世界中の消費者の出費の15-20%を占めるTransportationが今後20年で大きな変化が起こる業界だと悟りました。その当時のTransportation業界にはシェアリング、マイクロモビリティ、電気自動車、自動運転など様々な新しい概念が登場していたこともあり、Markusはこの分野で企業することを決意しました。19歳で起業した当初は資金調達には苦労したようです。これまで築き上げた業績やネットワークがないため当初投資家たちは投資を渋りました。また、Uberという競合が既に配車サービス市場で成功していたことも投資家たちの消極的な姿勢に繋がりました。そこでMarkusは5000ユーロ両親から借りて最初のプロダクト開発を行い、Markus自身が路上で配車サービスに参加してくれるドライバー集めに奔走するなどして、ようやくエンジェルラウンドで10万ユーロを調達しました。

Startup Grinder でのMarkus Villigへのインタビューより筆者作成

<https://www.youtube.com/watch?v=g3g-10E-SYw>

4. 過去のラウンド概要

Boltの過去のラウンドは以下の表のようになります。創業当初のラウンドには連続企業家でありエンジェル投資家でもあるMarkusの実兄Martinが参加しています。MartinはBoltの共同創業者でもあります。Markusとは15歳も歳が離れており、Bolt参画前に既にウェブデザイン、IT、証券取引所、Eコマースなど様々な業界で創業者あるいはマネージャーとして経験を積んでいます。(<http://martinvillig.com/about-martin-villig>)

1億ドルを超える大型調達は2018年に1回、2020年に2回実施しています。2018年の調達時にバリュエーションは10億ドルを超えてユニコーンの仲間入りを果たしています。また、配車サービスでは競合ともいえるDidi Chuxingから2017年に投資を受けているのも特筆すべき点でしょう。

ラウンド名	時期	調達額	バリュエーション	参加投資家
Seed	Apr 2014	\$100 k		Martin Villig, Thomas Berman, Andrus Purde
Seed	Dec 2014	\$1.7 m		TMT Investments,

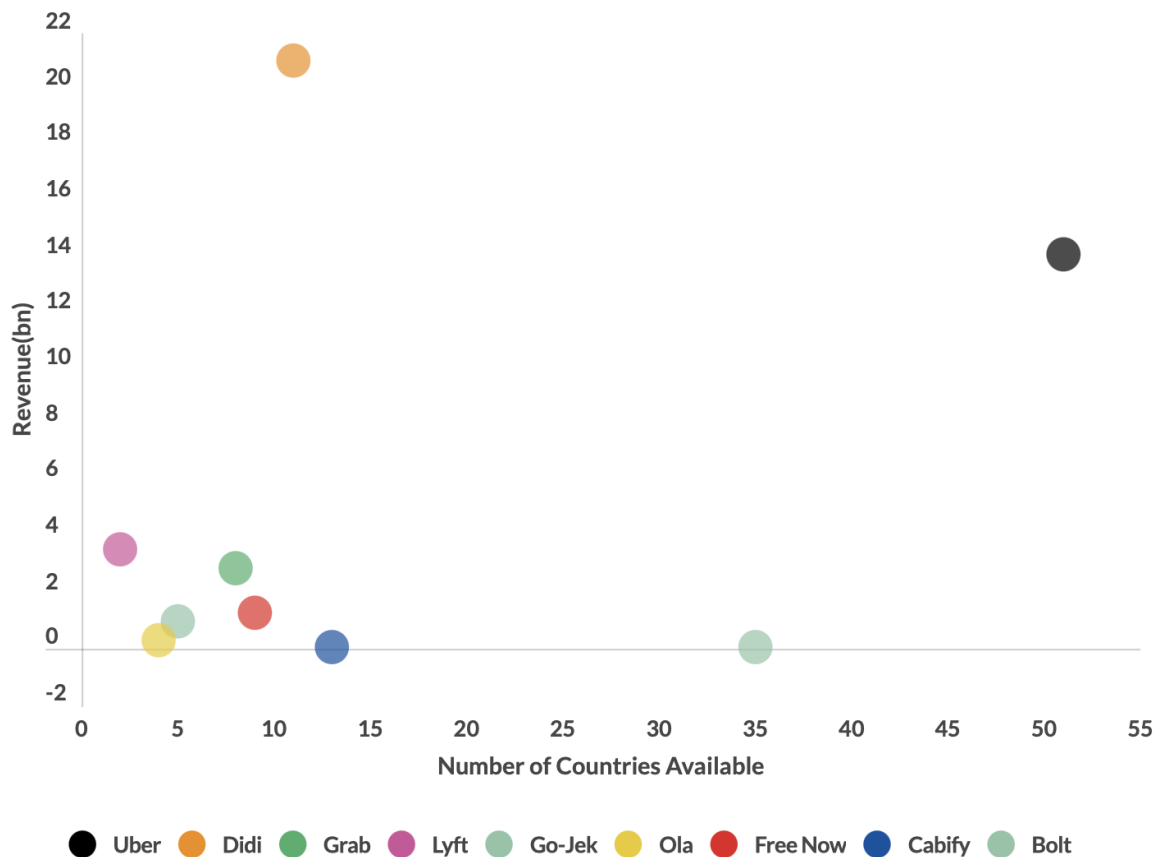
				Adcash, RubyLight
Seed	Mar 2016	\$334 k		Martin Villig, Thomas Berman, Mikko Silventola, Toomas Bergmann, Märt Kelder
Independent	Aug 2017			Didi Chuxing
Independent	May 2018	\$175 m	\$1 b	Taavet Hinrikus, Daimler, Korelya Capita
Series C	Jul 2019	\$68 m		Creandum, G Squared, Superangel, NordicNinja VC, Naya Capital
Unattributed	May 2020	\$108.9 m	\$1.9 b	Naya Capital Management
Unattributed	Dec 2020	\$182.3 m		D1 Capital Partners, Darsana Capital Partners
Unattributed	Mar 2021	\$24.2 m		

<https://craft.co/taxify>より筆者作成

5. 業界の動向、分析

以下のグラフは世界のタクシーアプリを横軸にサービス提供国数、縦軸に収益でマッピングした散布図になっています。(<https://www.businessofapps.com/data/ride-hailing-app-market/>)

Global Taxi App Revenue vs Countries Available



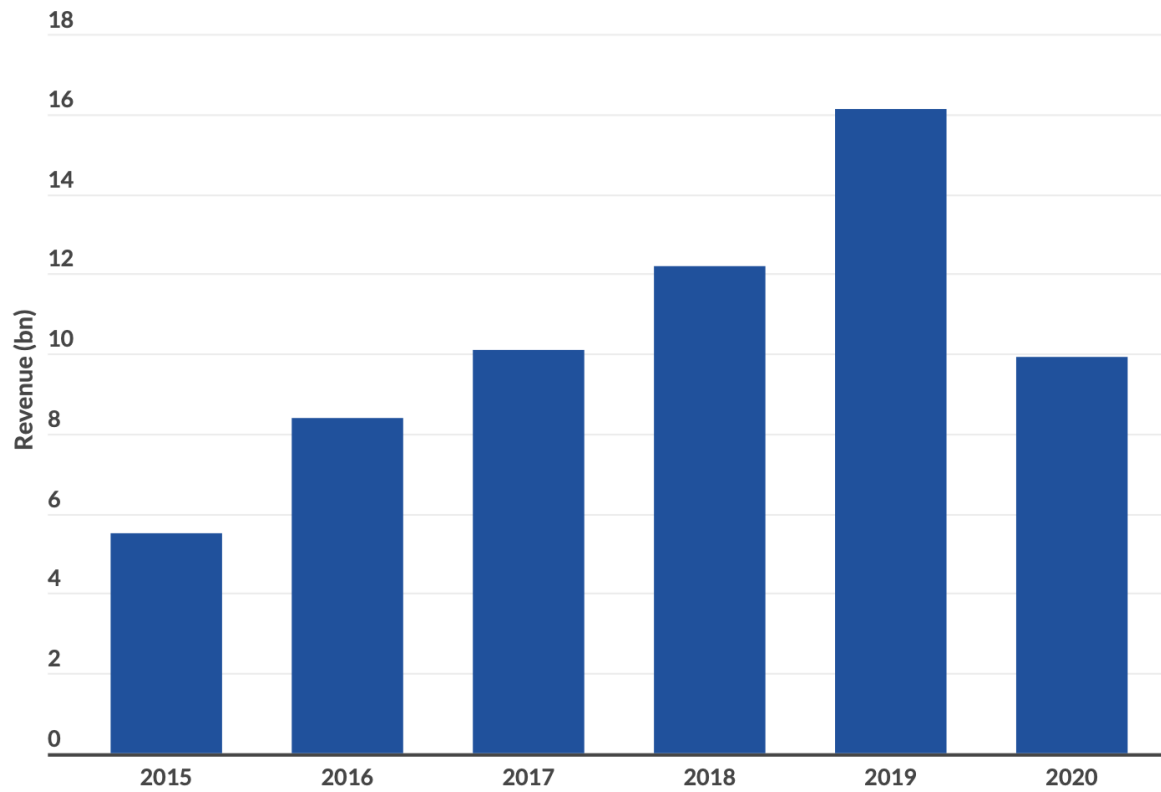
サービス提供国という軸ではUberが、収益という軸ではDidiとUberが頭1つ2つ抜けています。Boltはサービス提供国数ではUberに次いで2番目の位置につけています。

2019年の世界全体のタクシー業界の市場規模は691.8億ドルと評価されており、2027には1200.89億ドルになると推定されています（年平均成長率12.3%として計算）。

<https://www.alliedmarketresearch.com/taxi-market-A10565>

ヨーロッパに目を向けてもタクシーアプリ(配車アプリ)の収益はここ数年で急激に増加しています。以下のグラフによると、2020年はパンデミックの影響を受け収益は大幅に減少しているものの、2015年から2019年にかけては約11億ドル増加しています。

Europe Taxi App Revenue

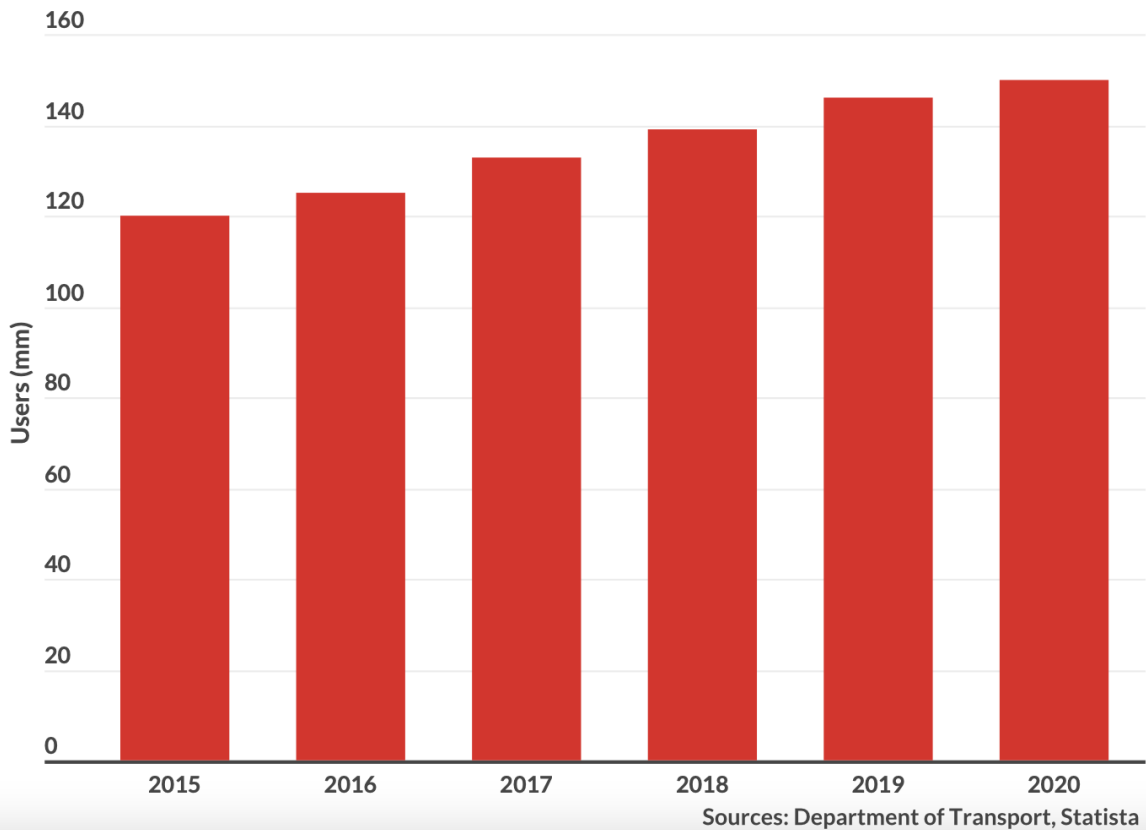


Sources: Crunchbase, Statista, Uber

<https://www.businessofapps.com/data/ride-hailing-app-market/>より引用。

ヨーロッパの配車アプリのユーザー数に関しては2015年時点で既に120万にいたもののその後も着実に増加し2020年には150万に達しています。

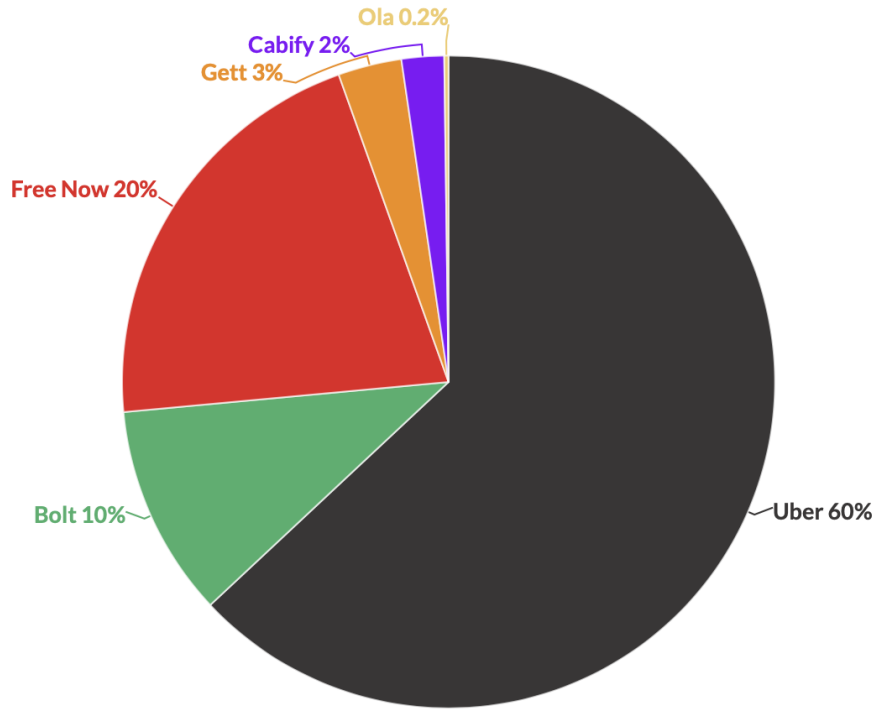
Europe Ride Hailing Users



<https://www.businessofapps.com/data/ride-hailing-app-market/>より引用。

ヨーロッパでの主な配車アプリのプレイヤーは以下の円グラフのようになっています。主たるプレイヤーはUber, Bolt, Free Now, Gett, Cabify, Olaの6社に絞られています。ヨーロッパ市場においてもシェア65%と以前とUberの存在感は大きいですが、そんな中、エストニア発のBolt、ドイツ発のFree Nowといったヨーロッパ生まれの企業が米国企業Uberに肉薄しています。Uberはブルガリア、デンマーク、ドイツ、ハンガリーといった国ではサービスの一部あるいは全ての提供を禁止されています。こうした中、Boltは東欧やロンドンでの存在感を高めており、Free Nowはドイツでサービスを大きく展開しています。ドイツ市場参入のため、UberがFree Nowを1億ドルで買収するという噂もあります。(<https://europe.autonews.com/automakers/uber-offers-more-1b-buy-daimler-bmws-free-now-report-says>)

ちなみに、Free Now はBMWグループとダイムラーが共同設立した会社です。(<https://response.jp/article/2019/02/25/319473.html>)

Europe Taxi App Market Share


<https://www.businessofapps.com/data/ride-hailing-app-market/>より引用。

6. 競合との差別化ポイント

Boltと配車サービスにおける競合をまとめた表は以下となります。

会社名	Bolt	Uber	Free Now	Gett	Cabify
本社所在地	タリン、エストニア	サンフランシスコ、アメリカ	ニューヨーク、アメリカ	ロンドン、イギリス	マドリード、スペイン
ユーザー数	50 M (Dec, 2020)	N/A	50 M	N/A	N/A
国	40	71	10	4	12
主要地域	ヨーロッパ (特に東欧)、アフリカ、中東	北米、ヨーロッパ、アフリカ	ヨーロッパ (特に西欧)	ヨーロッパ、ロシア、イスラエル	ヨーロッパ、中南米
従業員数	2,706	22,800	2,000	773	2,268

資金調達額	\$560.6 M	\$24.5 B	\$100.6 M	\$928 M	\$477 M
バリュエーション	\$1.9 B	\$95.3 B	N/A	\$452.7 M	\$1.4 B

Craft.co, LinkedIn, Crunchbase, 企業HPより筆者作成

やはり、全ての評価項目においてUberは頭ひとつ抜けていますが、Boltはサービス提供国数、従業員数、バリュエーションの項目においてUber以外の競合他社を上回っています。北米を中心に世界各国でサービスを展開するUberに対して、Boltはヨーロッパ（特に東欧）、アフリカに絞ってサービスを展開しています。中東欧エリアでUberが26都市でサービスを展開しているのに対して、Boltは70都市以上でサービスを展開しています。[\(https://emergin-g-europe.com/business/bolt-from-the-blue-eib-offers-estonian-start-up-help-in-battle-to-take-on-uber/\)](https://emergin-g-europe.com/business/bolt-from-the-blue-eib-offers-estonian-start-up-help-in-battle-to-take-on-uber/)

また、Bolt(当時Taxify)はアフリカでのサービスローンチ当初、ドライバーに課す手数料をUberより低く設定することでドライバー数の獲得に成功しました。(Bolt手数料: 10-20%, Uber: 25%)
(<https://www.cgdev.org/blog/uber-and-taxify-africa-good-work-or-race-bottom>)

Bloombergによるインタビューの中で、(低い手数料によって会社が受け取るマージンが減るのではないかという質問に対し)CEOのMarkus Villig「ドライバーの満足度をあげることでサービスの質の向上させ、長期的に見ればより大きなネットワークの構築につながる」と語っています。

(<https://www.bloomberg.com/news/videos/2017-09-05/how-taxify-distinguishes-itself-from-uber-video>)

それを裏付ける結果として、2018年時点のアフリカ市場においてUberが130万人のアクティブユーザーを確保しているのに対して、Bolt(当時Taxify)はその約2倍の240万人確保しています。Boltはウガンダにおいては単純な車の配車よりもボダ・ボダと呼ばれるモータバイクの配車の需要が高いと考え、Uberよりも先にボダ・ボダの配車サービスをローンチしています。

(<https://www.pymnts.com/news/ridesharing/2018/taxify-beats-uber-africa/>)

また、Uberがドライバーに課す手数料の高さも問題となり、ナイジェリアやケニアではドライバーによるストライキが起っています。<https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-04-19/uber-bolt-drivers-in-africa-protests-higher-costs-of-operations>

ヨーロッパ市場でUberと対抗するBoltが、中国市場で同じくUberと対抗するDiDiと資本関係にあるのも興味深いです。先述のように、Boltは2017年にDiDiから出資を受けています。この点に関してCEOのMarkus VilligはStarup Grinderのインタビュー(<https://www.youtube.com/watch?v=g3g-10E-SYw>)で、「DiDiは中国市場でUberに勝つ確信があり、他の市場でUberに対抗できる可能性がある企業に投資するのは彼らにとって自然な流れだった。その投資先

は、インドではOla、アメリカではLyft、そしてヨーロッパでは我々だった」と語っています。（インタビューを元に筆者訳）

7. 筆者コメント

◆配車市場の王者はやはりUber

タクシー配車・ライドシェアリング市場においてはやはりUberの存在感は大きいです。DiDiは収益ベースではUberに勝っているが、中国とその周辺市場でしか存在感を示せておらず、サービス提供国ベースというもう一つの軸を加えた時、Uberの右に出る企業は今のところありません。

◆BoltはEMEA配車市場の雄

世界的に見るとUberと肩を並べるのは難しいですが、ヨーロッパ・アフリカ・中東地域(EMEA)での局地戦を考えた時にBoltは十分Uberに対抗できています。ヨーロッパではマーケットシェアでこそUberが60%と圧倒しているように見えますが、Boltは創業国エストニアを基軸とした東欧で支持を得ています。また、アフリカ市場においてもユーザー数においてUberと対等に戦えています。

◆Uberは剛、Boltは柔

Uberは破竹の勢いで全世界に市場拡大してきましたが、勢力拡大の方法は「強硬」という感が否めません。実際Uberは世界各地で訴訟を抱えユーザー、ドライバー、政府と対立することもしばしばです。Boltが完全にカスタマーサイドに寄り添ったサービスを提供できているとは言いませんが、ドライバーの利益を考え手数料を低く設定したり、アフリカでは地域の現状に即した解決策としていち早くモータバイク配車サービスを提供したりと、「柔」の戦い方ができていると感じます。カスタマーペインを捉えたサービスをローンチしている点にスタートアップとしての成功の要因を感じます。27歳という若きCEOが牽引する新進気鋭のエストニア発のユニコーンにこれからも目が離せません。

8. 特許分析

-特許取得状況-

EspacenetにてBolt Technology OÜの特許出願を検索しましたが、特許出願は0件でした。また、創業者Markus Villigの名前でも検索しましたが特許出願はありませんでした。

-商標取得状況-

[WIPO Global Brand Database](#)にてBolt Technology OÜの商標取得状況を調査しました。以下結果を表にまとめます。

検索日時：2021. 7. 27

Source	国	Active	Pending	その他	計
AU TM	オーストラリア	2	1	0	3
CH TM	スイス	1	0	0	1
CR TM	コスタリカ	0	1	0	1
EE TM	エストニア	4	4	0	8
EM TM	欧州連合知的財産庁 (EUIPO)	5	2	0	7
IL TM	イスラエル	2	0	0	2
IS TM	アイスランド	1	0	0	1
JO TM	ヨルダン	5	0	0	5
KH TM	カンボジア	0	0	1*	1
MD TM	モルドバ共和国	1	0	0	1
PH TM	フィリピン	1	0	0	1
TH TM	タイ	0	1	0	1
TN TM	チュニジア	0	1	0	1
US TM	アメリカ	0	1	0	1
UY TM	ウルグアイ	0	1	0	1
WO TM	世界知的所有権機関 (WIPO)	7	0	0	7

*Response Overdue

地域別の件数で見るとやはり創業国エストニアでの出願(8件)が最も多いです。続いて、欧州連合知的財産庁(EUIPO)への出願(7件)と続きます。また、ヨルダン(5件)やイスラエル(2件)といった中東諸国での出願も比較的多く見受けられます。

-競合特許分析-

今回はBoltの競合企業としてUberを取り上げます。Boltは主にヨーロッパおよびアフリカ地域においてUberと競合しています。以下にUber Technologies Inc.の出願特許をEspacenetで全件調査した結果を示します。(Applicants=UBER TECHNOLOGIES INCで検索)

検索日時2021. 8. 3

地域	国コード	国	ヒット数	特許出願	特許登録	意匠登録
	WO	世界知的所有権機関(WIPO)	271			
北米	US	アメリカ	779	749	108	30
	CA	カナダ	141	128	31	13
南米	BR	ブラジル	48	48	1	
オセアニア	AU	オーストラリア	134	126	54	8
ヨーロッパ	EP	ヨーロッパ特許庁	124	124	20	
	DE	ドイツ	2 *2件ともに実用新案			
中東	IL	イスラエル	4	4	4	
アジア	CN	中国	50	50	18	
	SG	シンガポール	35	35	N/A	
	KR	韓国	18	18	8	
	JP	日本	9	9	6	
	HK	香港	3	3	3	
	MY	マレーシア	1	1	1	
	PH	フィリピン	1	1	1	

やはりアメリカでの特許出願件数が突出しており749件でした。WIPOへの出願も271件と多く国際出願にも積極的です。アメリカ以外への出願件数上位はではカナダ128件、オーストラリア126件、ヨーロッパ124件と続きます。Uberの特許出願戦略の地域別優先度としては、北米(出願:877件、登録:139件)が圧倒的に高く、続いてオセアニア(出願:126件、登録:54

件)、ヨーロッパ(出願:124件、登録:20件)、アジア(出願:117件、登録:37件)だと考えられます。アジアの出願優先度低い理由としては、例えば日本の場合は法規制の問題、中国やシンガーポールの場合は強力な競合企業(DiDi, Grab)の存在が考えられます。世界各国で幅広くサービスを展開するUberですが、特許出願という観点からみるとやはり「勝てる」市場である北米、オーストラリアという地域に注力していることが伺えます。

一方で以下のサイトによると、2019年5月末時点で米国においてUberは594件の特許を購入し知財強化を図っているようです。よって先ほど挙げた749件のうちおよそ80%は他社から購入したものということになります。購入先としてはAT&TやHPなどがあるようです。

(<http://chizai-patent.jugem.jp/?eid=14>)

Boltは現在、創業国エストニアを中心とするヨーロッパ諸国、ナイジェリア、南アフリカなどのアフリカ諸国、そしてサウジアラビア、イラクなどの中東諸国に拠点を設けてサービスを提供しています。ヨーロッパ、中東、アフリカ地域でのUberの特許出願はヨーロッパで124件、イスラエルで4件の出願があります。アフリカ地域への出願はありません。ヨーロッパ出願の登録査定率は16.1%で、アメリカ(14.4%)よりは高いですが、カナダ(24.2%)、オーストリア(42.9%)と比較すると低いです。ヨーロッパ出願の全ては各国への出願ではなくヨーロッパ特許庁(EPO)への出願です。

ヨーロッパで出願された特許から20件抽出し、出願のタイトル、アブストラクト等を参照し筆者独自に内容のカテゴリー分けをしました。EPの登録特許20件のうち公報の発行日が最新のものから11件、EPで審査中の特許のうち公報の発行日が最新のものから9件という内訳です。以下の表に示すように、直近の出願特許は自動運転に関するものが圧倒的に多いです。2018年度以降積極的に出願していることが見て取れます。配車サービス関連の特許出願はその他に含まれます。2021年はフライングカー関連の特許も出願されています。

Uberの特許出願の現在の注力分野は自動運転とフライングカーであると言えます。

	件数	Oldest publication	Newest publication
自動運転	11	2018. 3. 21	2021. 6. 9
フライングカー	3	2021. 3. 3	2021. 5. 5
配車・その他	6	2016. 8. 10	2021. 7. 28

UberがBoltと競合する分野は「配車」「フードデリバリー」などですが、これらの分野は現在のUberの特許出願戦略のScopeから外れていると言えます。Uberは、配車サービスから会社をスタートさせ、有人配車サービスの進化系としての無人配車サービスを見据えて自動運転分野での特許出願を加速させています。無人配車が実現すればUberはドライバーに関する問題、訴訟(ドライバーへの手数料に対する不満、悪質ドライバーによる乗客被害)から解放されることとなります。BoltもUberと同じように自動運転の技術開発に進むのでしょうか。

しかし、自動運転技術開発には米Waymo、中Baidu、自動車大手各社が参画しておりすでにレッドオーシャンです。一方で、Boltは技術開発というよりはむしろフードデリバリー、レンタルスクーター、カーシェアリングなどサービスの幅を広げています。そのような観点では、個々のサービスの質を高め、ステークホルダーと協調路線をとることでマーケットの獲得を狙っているのかもしれない。

9. 法務の観点から

Uber等のライドシェア企業のドライバーが労働関連法令上の「労働者」に該当するかという問題は、日本だけでなく、世界各国において注目されている論点です。例えば、Uberはドライバーを一律「労働者(employee)」ではなく、「業務委託者(subcontractor)」として整理していますが、この整理に対し、労働者に該当することを前提とした各種の保障を求めて各国で訴訟が提起され、イギリスやフランスの最高裁判所は、Uberのドライバーは「労働者」であると結論付けています。

また、アメリカのカリフォルニア州では、2020年1月、AB5法(Assembly Bill No.5)が施行されました。Uberのドライバーを始めとするギグワーカーは同法の解釈上「労働者」に該当します。この結果、労働者性の問題について立法的な解決が図られたかと思いきや、2020年11月、住民投票によりProposition 22が可決され、Uber等のライドシェア企業についてはAB5法が適用除外されることとなりました[1]。

このように、労働関連法令の施行当初では想定されていなかった新たな働き方をするライドシェア企業のドライバーについて、従前の法令解釈とは異なる裁判所による判断がなされる可能性があります。さらに、カリフォルニア州に限らず、新たなワーカーの κατηγοリーを創造し、一定レベルの保護を与えてギグワーカーを立法的に保護しようとする動きも出てきています。ライドシェア業界は、まさに各国において様々な動きがある分野であり、業界に対する新たなレギュレーションの動向についても注視していく必要があります。

[お問合せ窓口]

クロスユーラシア株式会社 / Cross EurAsia K.K.

チーフコンテンツオフィサー 永田 賢 / CCO Satoshi Nagata

〒105-6415 東京都港区虎ノ門1丁目17-1 虎ノ門ヒルズビジネスタワー 15F

(15th floor, Toranomom Hills Business Tower, 1-17-1 Toranomom, Minato-ku, Tokyo 105-6415, Japan)

Tel : 050-3647-0970

Mail : satoshi.nagata@cross-eurasia.com

※弊社では全員がテレワークを併用して勤務しています。

※Please note that many of our staff are currently working from home.

[1] [https://ballotpedia.org/California_Proposition_22,_App-Based_Drivers_as_Contractors_and_Labor_Policies_Initiative_\(2020\)](https://ballotpedia.org/California_Proposition_22,_App-Based_Drivers_as_Contractors_and_Labor_Policies_Initiative_(2020))