

ΓΝΩΣΤΑ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΑ

Γράφει ο Αντώνης Αμπατζής → ampandonis@gmail.com



UBER. Η εταιρία κράτος εν κράτει

Δεκέμβριος 2014 Σίδνεϊ. Ομπρία στο Λιντ καφέ. Ένα τραγικό γεγονός για την Αυστραλία. Εκείνες τις μέρες είχαμε στρέψει τα βλέμματα μας, στις συνθήκες, στα γιατί αλλά και στις λεπτομέρειες που οδήγησαν σε αυτή την ομπρία. Δεν είχαμε δώσει βάση όμως στα παραλείπόμενα εκείνης της στιγμής. Τις έντονες επικρίσεις είχε δεχθεί η εταιρεία Uber, με αφορμή το γεγονός ότι αύξησε τις τιμές στα κόμιστρα των ταξί της στην κεντρική επιχειρηματική συνοικία του Σίδνεϊ ενώ βρισκόταν σε εξέλιξη ομπρία στο καφέ της πόλης και την ώρα που οι πολίτες προσπαθούσαν να απομακρυνθούν από το κέντρο.

Η εταιρεία, έκανε την παρακάτω ανακοίνωση μέσω Twitter την ώρα που διαξαγόταν η ομπρία μέσα σε καφέ του Σίδνεϊ με εκατοντάδες αστυνομικούς να έχουν κινητοποιηθεί από φόβο για πιθανή τρομοκρατική επίθεση. «Όλοι ανησυχούμε για τα γεγονότα που διαδραματίζονται στο Σίδνεϊ. Η Uber Sydney θα προσφέρει δωρεάν μεταφορές από το επιχειρηματικό κέντρο για να βοηθήσει τους πολίτες να επιστρέψουν στα σπίτια τους με ασφάλεια».

Οι χρήστες της εταιρείας εξέφρασαν άμεσα την οργή τους στα κοινωνικά μέσα δικτύωσης καθώς τα κόμιστρα για μία διαδρομή λέγεται ότι ξεπέρασαν τα 64 δολάρια. Η αντίδραση της εταιρείας που εδρεύει στο Σαν Φρανσίσκο ήταν άμεση: πρόσφερε δωρεάν μεταφορές και σε ανακοίνωσή της η εταιρεία ανέφερε ότι «βρισκόμαστε στη διαδικασία επιστροφής χρημάτων». Μου ήρθε αμέσως η φράση, «το νόμιμο είναι και ηθικό».

Τι είναι η Uber

Η Uber ιδρύθηκε το 2009 στις ΗΠΑ και άρχισε να λειτουργεί στο Σαν Φρανσίσκο το 2010. Αρχικά, στον τομέα των ιδιωτικών (πολυτελών) μετακινήσεων και στην συνέχεια στον κλάδο των «διαμοιρασμένων διαδρομών» μεταξύ χρηστών. Το μοντέλο της Uber επιτρέπει σε ιδιώτες κατόχους οχημάτων μέσα από την υπηρεσία UberX να μετατραπούν σε οδηγούς προς ενοικίαση, μοιράζοντας το αυτοκίνητό τους με τους χρήστες της εφαρμογής και κερδίζοντας χρήματα από τις διαδρομές αυτές. Όλα αυτά χωρίς η εταιρεία ή οι συνεργαζόμενοι οδηγοί να υπόκεινται στις ρυθμίσεις, στις υποχρεώσεις και στο κόστος που υπόκεινται οι ιδιοκτήτες/οδηγοί ταξί ή ιδιοκτήτες/οδηγοί επαγγελματικών οχημάτων.

Προκειμένου να ανταποκριθεί και να «ξεπεράσει» αυτά τα προβλήματα, το Uber σταδιακά δημιούργησε νέες υπηρεσίες, σε συνεργασία με



επαγγελματίες οδηγούς, όπως το UberTaxi. Επίσης, προκειμένου να ξεπεράσει τα διάφορα νομικά προβλήματα που ενέκυπταν καθώς εξαπλώνονταν στις ευρωπαϊκές χώρες η εν λόγω start up δημιούργησε μια νέα υπηρεσία, το UberPOP. Πρόκειται για μία υπηρεσία η οποία και πάλι μετατρέπει σε επαγγελματίες οδηγούς ιδιώτες κατόχους οχημάτων, αυτή τη φορά όμως παρέχεται ως πλατφόρμα για την απευθείας επικοινωνία και διαμοιρασμό διαδρομών μεταξύ των χρηστών. Δηλαδή, το μόνο που κάνει η Uber είναι να παρέχει την πλατφόρμα. Τα υπόλοιπα τα κανονίζουν ο... οδηγός και ο πελάτης μεταξύ τους.

Φυσικά, η επέλαση της Uber σε Αμερική και Ευρώπη δεν ήταν αναίμακτη, καθώς σε όποια πόλη πηγαίνει προκαλεί «θύελλα» διαμαρτυριών από τους οδηγούς ταξί. Οι νομοθέτες σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες και αμερικανικές πολιτείες επιχειρούν να την βγάλουν εκτός νόμου, κατηγορώντας την για παράνομη λειτουργία υπηρεσιών ταξί, αθέμιτο ανταγωνισμό και ζητήματα ασφαλείας από τους μη αδειοδοτημένους οδηγούς.

Στο μεταξύ πολλά έχουν αλλάξει από εκείνο το χρονικό σημείο. Φαίνεται ότι οι κυβερνήτες πλέον ενέδωσαν στις αξιώσεις της εταιρίας και έτσι βλέπουμε ότι στην Κάμπερα πλέον η εταιρία Uber είναι καθόλα νόμιμη ενώ οι κυβερνήσεις Δυτικής Αυστραλίας και Νέας Νότιας Ουαλίας θα νομιμοποιήσουν τη χρήση των οχημάτων Uber. Οι άδειες στις Πολιτείες αυτές κυμαίνονται από \$50 έως \$200, και κάπου εκεί θα διαμορφωθεί και το ποσό για την άδεια στη Βικτώρια.

Η υπουργός Μεταφορών της Βικτώριας, Jacinta Allan, ανέφερε ότι η κυβέρνηση της πολιτείας θα εξετάσει το θέμα σοβαρά προτού κατατεθεί κάποιο νομοσχέδιο. Από την άλλη μεριά υπάρχουν και οι ιδιοκτήτες αδειών ταξί οι οποίοι βλέπουν την επένδυσή τους να καταραίνεται. Και αυτό ακριβώς κατάφερε η Uber. Και όχι μόνο η Uber.

Το ερώτημα που γεννιέται είναι ποι-



ός καθορίζει πλέον την αγορά. Η αλήθεια είναι ότι την άδεια ταξί οι μεγάλοι χρηματοπιστωτικοί οίκοι διέθνωσαν την «μετέτρεψαν» σε προϊόν. Οπότε σε αυτό το προϊόν καθορίζουν και διαμορφώνουν και την αξία του. Γνωρίζουμε ότι οι μεγάλοι αυτοί χρηματοπιστωτικοί οίκοι είναι αμιληκτοί και αφού μυρίστηκαν χρήμα δεν πρόκειται με καμία κυβέρνηση να κάνουν πίσω. Αλλά ας πάμε να δούμε πώς τα καταφέρνουν. Θα κοιτάξουμε ορισμένα οικονομικά στοιχεία. Ας πάμε στο 2014 σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε η εταιρία Uber εξασφάλισε συνολικά έσοδα ύψους 2 δισ. δολ., περίπου 10 φορές πάνω από τα αντίστοιχα έσοδα του 2013. Για το 2016 υπολογίζει ότι τα έσοδα της θα αγγίξουν τα 5 δις. Δολ. Εκπρόσωπος της εταιρείας αρνήθηκε, ωστόσο, να επιβεβαιώσει τις εκτιμήσεις. Από δηλώσεις της εταιρίας προκύπτει επίσης ότι η Uber σκοπεύει να επενδύσει 1 δισ. δολ. στην Κίνα και άλλο 1 δισ. δολ. στην Ινδία τους επόμενους μήνες, προκειμένου να επεκτείνει τις δραστηριότητές της.

Στο μεταξύ δεν είναι μόνο η Uber που προσφέρει αυτές τις υπηρεσίες. Υπάρχουν και άλλες εταιρίες ας πάμε να δούμε τι γίνεται με αυτές. 500 εκατ. δολαρίων κατάφερε να αντλήσει σε έκτο γύρο χρηματοδότησης η Ola, η ανταγωνίστρια εταιρεία της Uber στην Ινδία. Στην εν λόγω διαδικασία της χρηματοδότησης συμμετείχαν – μεταξύ άλλων – οι Didi Kuaidi, που αποτελεί την ανταγωνιστική εφαρμογή της Uber στην Κίνα, Baillie Gifford, Tiger Capital, SoftBank Group, FalconEdge Capital

και DST Global. Νωρίτερα φέτος, η Ola εξαγόρασε τον ανταγωνιστή της στην Ινδία, TaxiForSure έναντι ποσού της τάξεως των 200 εκατ. δολ. Μέχρι στιγμής έχει συγκεντρώσει 1,3 δισ. δολ. σε κεφάλαια επένδυσης!

Ανάλογη εταιρία είναι και η Lyft η οποία όμως δεν ενθουσιάζει τους επενδυτές με τα οικονομικά αποτελέσματά της και αυτό έχει σαφή αντίκτυπο στις προσπάθειές της για χρηματοδότηση. Και βέβαια τα ποσά που ακολουθούν δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητα. Ας πάμε να ρίξουμε μία ματιά. Η εταιρεία που ανταγωνίζεται την Uber και είναι η δεύτερη αντίστοιχη υπηρεσία στις ΗΠΑ έχασε 127 εκατ. δολ. στο πρώτο εξάμηνο του 2015 και είχε έσοδα 46,7 εκατ. δολ., ενώ η χρηματοδότησή της έφτασε τα 500 εκατ. δολ.

Ο μεγαλύτερος μέτοχος της Lyft αυτή τη στιγμή είναι το γνωστό fund Andreessen Horowitz και ακολουθεί η ιαπωνική εταιρεία Rakuten. Η εταιρεία, ωστόσο, αδυνατεί να προσεγγίσει τις αντίστοιχες επιδόσεις της Uber, η οποία κατέγραψε έσοδα 415 εκατ. δολ. – 10 φορές περισσότερα από τη Lyft – και είχε ζημιές 470 εκατ. δολ. στο πρώτο εξάμηνο του 2015. Η δε αποτίμησή της εκτοξεύεται στα 50 δισ. δολ. και μπορεί να φτάσει ακόμη και τα 70 δισ. δολ.!

Υπάρχει και η Sidercar η οποία όμως δεν κατάφερε να αντλήσει νέα κεφάλαια για επενδύσεις. Για την ακρίβεια, η εταιρεία συγκέντρωσε συνολικά μόλις 35 εκατ. δολ., εν συγκρίσει με 1,26 δισ. δολ. της Lyft και 6,61 δισ. δολ. για την Uber! Η Sidercar, μια από τις πρώτες εφαρμογές που επέτρεπε στους χρήστες να ζητήσουν ελεύθερο αυτοκίνητο, σταμάτησε την λειτουργία της, καθώς δεν μπόρεσε να αντέξει τον ανταγωνισμό πρωτίστως απέναντι στις Uber και Lyft.

Τα συγκεκριμένα – ιλιγγιώδη – κεφάλαια επέτρεψαν στις δύο εταιρείες αφενός μεν να χρηματοδοτήσουν την ανάπτυξή τους και αφετέρου δε να ανταπεξέλθουν δίχως προβλήματα και πρόσθετες «αναταράξεις» στις συνεχείς όσο και σημαντικές ζημιές που ενέγραφαν. Όπως μπορείτε να καταλάβετε τα λεφτά είναι πάρα πολλά. Την επόμενη εβδομάδα θα δούμε το πώς η Uber λειτουργεί στην Ελλάδα.

