

42 → Еще в 2007 году сервис слился со своим конкурентом Flexcar. Кроме того, головная компания Zipcar — Avis — в 2016 году договорилась о сотрудничестве с упомянутым китайским Didi Chuxing. Тогда компании решили скоординировать свои технологии и коммерческие ресурсы, чтобы начать предоставлять услуги по прокату автомобилей китайским пользователям в 175 странах и районах мира: пользователи Didi получили возможность арендовать транспортные средства, предлагаемые группой Avis в аэропортах и в городах.

Что касается России, то здесь работает несколько операторов, преимущественно в Москве и Петербурге: «Делимобиль», BelkaCar, YouDrive, EasyRide и другие. Схемы работы во многом сходны с операторами из Европы, США и Китая при, как правило, более низких тарифах. Например, у «Делимобиля», который начал работу в 2015 году, сейчас есть около 2,6 тыс. автомобилей Hyundai Solaris и Renault Captur, стоимость минуты начинается от 3 рублей, суточной аренды — от 2 тыс. рублей.

Впрочем, по словам мэра Москвы Сергея Собянина, парк компаний, предоставляющих в Москве автомобили в краткосрочную аренду, до конца года составит не менее 10–15 тыс. автомобилей, и уже сейчас российская столица обошла все европейские города по этому показателю.

В рамках подготовки к ЧМ-2018 некоторые российские сервисы каршеринга начнут принимать иностранные документы для регистрации в системе и переведут свои сервисы на английский язык. Предполагается, что болельщики и туристы смогут арендовать автомобиль и доехать, например, до стадионов и достопримечательностей.

Почти все мировые автоконцерны так или иначе инвестируют в каршеринговые компании в ответ на быстрый рост спроса на подобные услуги. Вместе с тем топ-менеджеры автомобилестроительной отрасли тревожат тот факт, что все больше потребителей предпочитают кратковременно арендовать автомобили, а не владеть ими.

СОВМЕСТНОЕ ЖИЛЬЕ Самым ярким примером совместного потребления в туристической сфере является сервис Airbnb, который был основан в 2008 году в Сан-Франциско. Airbnb представляет собой платформу, которая позволяет путешественникам забронировать себе жилье — от комнаты с хозяевами до отдельных коттеджей и замков — у владельцев напрямую. За услугу компания берет себе комиссию как с владельцев жилья, так и со съемщиков. Жилье через этот сервис можно найти более чем в 65 тыс. городов более чем в 190 странах мира. За все время существования компании ее услугами воспользовалось более 300 млн человек.

В 2017 году Airbnb стал третьим по капитализации стартапом в мире, уступая только сервису заказа такси Uber и китайскому производителю смартфонов Xiaomi. В апреле текущего года компания Booking Holdings сообщила, что ее сайт для бронирования жилья booking.com обогнал Airbnb по числу домов и квартир, которые сдаются в аренду путешественникам, хотя Booking главным образом фокусируется на отелях и хостелах, а Airbnb создавался специально для сдачи частного жилья его владельцами.

Согласно заявлению Booking, за прошлый год число частных жилых помеще-



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

КАРШЕРИНГ УСЛОВНО МОЖНО РАЗДЕЛИТЬ НА ДВА ТИПА: В ОДНОМ СЛУЧАЕ ОПЕРАТОРОМ ВЫСТУПАЕТ КОМПАНИЯ, В АВТОПАРК КОТОРОЙ ВХОДЯТ МОДЕЛИ РАЗНЫХ БРЕНДОВ, ВО ВТОРОМ ОПЕРАТОРАМИ ЯВЛЯЮТСЯ САМИ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ, ПРЕДЛАГАЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ ЛИШЬ МАШИНЫ СОБСТВЕННЫХ БРЕНДОВ, ПРИ ЭТОМ ИНОГДА С МАРКЕТИНГОВОЙ ЦЕЛЬЮ

ний, размещенных на сайте, увеличилось на 27%, до 5 млн. У Airbnb показатель составляет 4,85 млн, включая около 200 тыс. номеров в отелях. Представители Airbnb тогда прокомментировали это сообщение тем, что бизнес их компании растет быстрее и с меньшими затратами, чем у традиционных конкурентов.

Акции Booking Holdings с начала 2018 года при этом подорожали на 20%, капитализация компании оценивается в \$100 млрд. Airbnb не имеет листинга на бирже, но в ходе привлечения финансирования в марте 2017 года компания была оценена в \$31 млрд. Сейчас компания рассматривает возможность первичного размещения акций (IPO) в 2019 году.

Частные дома всегда присутствовали на традиционных сайтах бронирования вроде Booking и Expedia, однако в основном в виде загородных домов. В последние годы в свете конкуренции со стороны Airbnb, во многом изменившего расклад сил в отрасли, особенно в крупных туристических городах, эти компании также начали привлекать владельцев квартир и домов к краткосрочной аренде.

Для туристов работает и еще один сервис, сходный с Airbnb по названию и сути, но несколько более узкий по назначению — Airpnr. В отличие от созвучной компании, приложение предоставляет пользователям официальный доступ не к целым квартирам, а к туалетным комнатам. Пользователям предлагается воспользоваться услугой за наличные или через платежные системы. Заведения вроде кафе и ресторанов часто оставляют эту услугу бесплатной, анонсируя в профайлах на сайте Airpnr или в приложениях свои блюда или дизайн.

Другая составляющая, актуальная и для туристов, и для жителей крупных городов, — велопрокат. Механизм работы операторов сходен с той же системой, которая используется в каршеринге. Как правило, он распространен либо в городах с развитой велосипедной инфраструктурой (например, в странах Европы) или же там, где загруженность дорог делает перемещения на велосипеде более быстрыми, как, например, в ряде стран Азии.

Несмотря на большее, чем в каршеринге, количество операторов и значительно

более дешевый «входной» билет, велопрокат приживается не везде. Например, приложение для велопроката Bike ушло из Лондона после того, как клиенты стали массово бросать свои велосипеды на тротуарах, в Петербурге периодически возникали вопросы с финансированием подобных проектов.

В Москве дела обстоят лучше: сезон велопроката открылся в конце апреля, заработало 430 станций, а количество велосипедов достигло 4,12 тыс. единиц. Ежегодно в ближайшие пять лет в столице планируется открывать по 50 станций и добавлять 500 велосипедов. Протяженность велодорожек в Москве составляет 773 км.

Среди других идей московских властей — запуск самокатного каршеринга. Руководитель столичного департамента транспорта Максим Ликсутов отмечал, что его начнут тестировать в Москве после ЧМ-2018. Интерес в этом направлении есть не только у новичков рынка, но и у каршеринговых операторов, отмечал чиновник, не называя, однако, конкретных интересных.

ЗАЙМИ И ИНВЕСТИРУЙ Экономика совместного потребления развивается и в сегменте, связанном с финансами. Так, британская платформа ZOPA (Zone of Possible Agreement), созданная в 2005 году, объединяет тех, кому нужны деньги, с теми, у кого они есть. Суть заключается в том, чтобы вместо обращения к традиционным банкам с традиционно высокими процентами и низкими ставками по вкладам заемщики получали деньги по низким ставкам, а кредиторы — высокий процент прибыли. Сам сервис зарабатывает на комиссии от депозитов и выдачи кредитов. За время работы платформа помогла одолжить около 600 млн фунтов стерлингов.

Примечательно, что одним из инвесторов ZOPA является венчурный фонд Runa Capital, основанный российскими гражданами, но возможность использования сервиса в России пока выглядит практически нереализуемой, учитывая проводимую Центробанком страны жесткую политику по контролю финансового

сектора. Существует и множество других аналогичных сервисов — Rate Setter, Funding Circle и другие.

Среди чисто российских примеров — краудфандинговый интернет-проект в области коммерческой недвижимости Aktivio. Основателем платформы является создатель интернет-ритейлера KupiVIP.ru Оскар Хартманн. Сервис выполняет работы по подготовке сделок (аудит на юридическую чистоту, доходность, техническое состояние, коммерческую привлекательность, надежность арендаторов), а также по их совершению и дальнейшему управлению коммерческой недвижимостью после ее покупки, что позволяет инвесторам не тратить свое время на взаимодействие с арендаторами и эксплуатационными службами.

Новые платформы, сервисы и операторы, которые предоставляют услуги совместного потребления, продолжают активно появляться на рынке. Те, кто уже присутствует на нем, расширяются и привлекают новых инвесторов для развития своих проектов, повышения коммерциализации и их последующей перепродажи с хорошей наценкой, если существует такая цель.

Подобные платформы есть уже практически во всех сегментах экономики и социальной сферы — от аренды зонтика и парковочного места до использования частного самолета и выкупа излишков вырабатываемого электричества. Развитие экономики совместного потребления несет за собой целый ряд изменений в обществе: создание цифровой экосистемы и вовлечение в нее миллионов потребителей, появление феномена «онлайн-репутации», повышение приоритета пользования над владением и развитие микропредпринимательства.

Тем не менее развитие совместного потребления влечет за собой и определенные риски, связанные, в том числе, с государственным регулированием и налоговым законодательством. Вопросы, связанные с влиянием sharing economy на традиционные бизнес-модели и государственные институты, представителям коммерческих структур и власти необходимо будет решать в самое ближайшее время. ■