

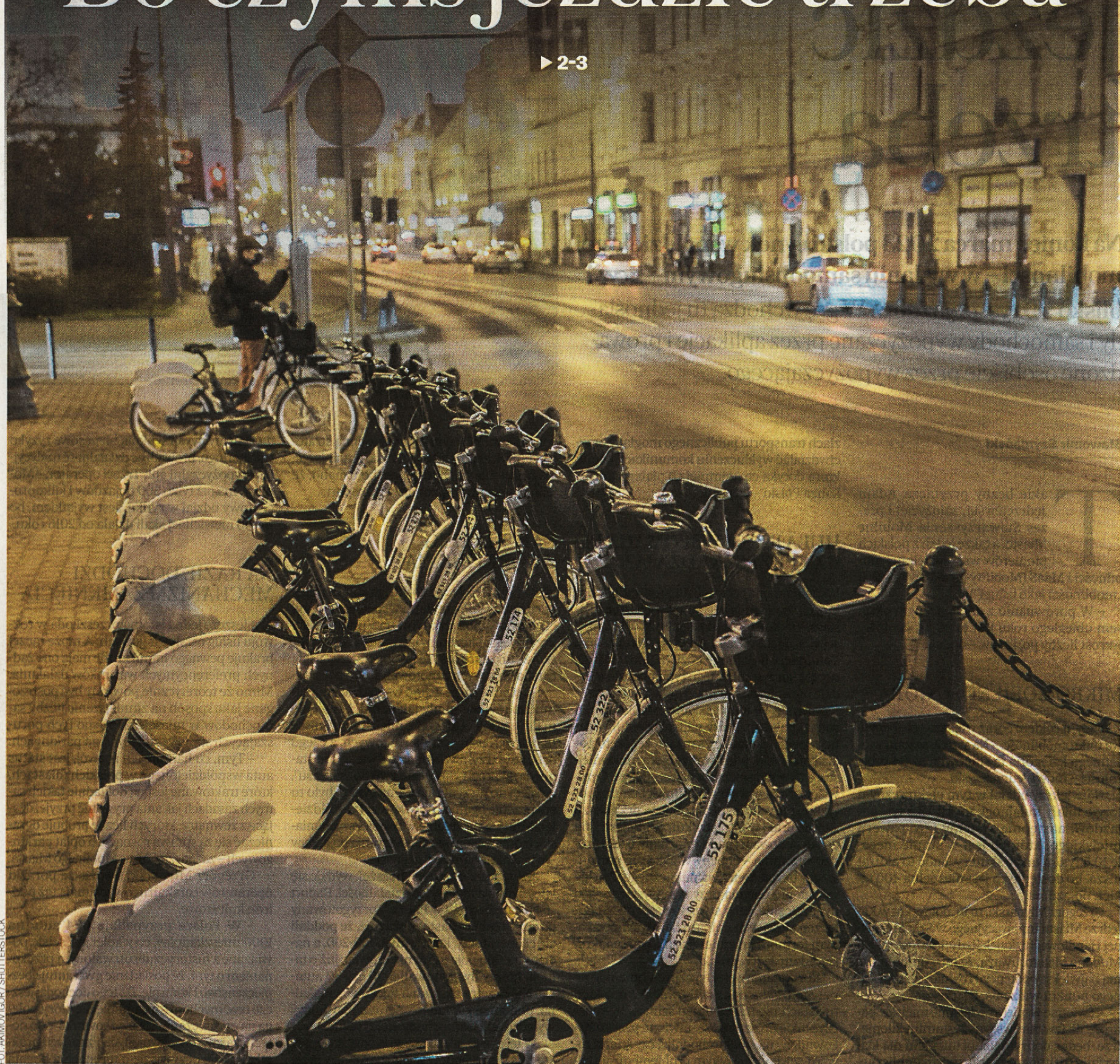
# MÓJBIZNES

LUDZIE | PRACA | INNOWACJE | OGŁOSZENIA KRAJOWE I LOKALNE

25 KWIETNIA 2023

## Mieć czy korzystać? Bo czymś jeździć trzeba

► 2-3

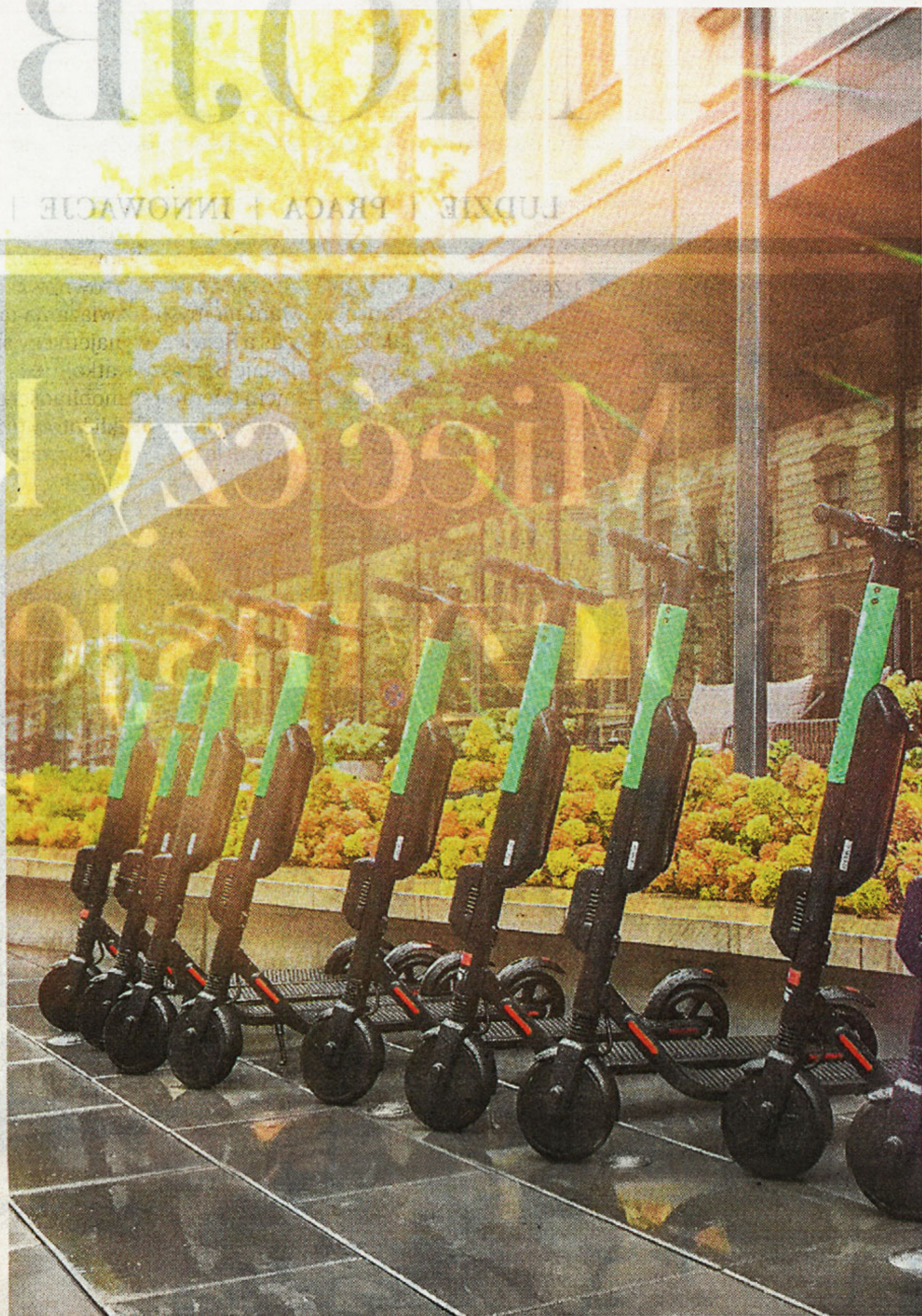


FOT. AKIMOVIGOR / SHUTTERSTOCK

## Mobilność współdzielona

# Mieć czy korzystać? Bo czymś jeździć trzeba

Na koniec marca 2023 polski rynek współdzielonej mobilności – w wydaniu samoobsługowym – liczył blisko 90 tys. pojazdów. W grę wchodzi tu jednoślady i samochody wypożyczane przez aplikacje i prowadzone osobiście przez wypożyczającego.



FOT. KSENIJA TOYCHKINA / SHUTTERSTOCK

Sławomir Szymański

Takie liczby przytacza Adam Jędrzejewski, założyciel i prezes Stowarzyszenia Mobilne Miasto, a także jeden z polskich pionierów współdzielonej mobilności i MaaS (Mobility-as-a-Service, czyli „mobilności jako usługi”).

– W porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku jest to 36-procentowy wzrost liczby pojazdów – dodaje.

## MIKROMOBILNOŚĆ GÓRĄ

Z każdym rokiem coraz większą rolę odgrywa mikromobilność: – Na starcie sezonu wiosennego kategoria ta stanowiła aż 94 proc. całości – mówi Jędrzejewski.

Największy udział w tym elektrycznym torcie miały hulajnogi, to już 73,5 tys. pojazdów, następnie systemy tzw. roweru miejskiego, których jest w sumie niecałe 10,5 tys., a także skutery, choć to akurat nisza, bo dostępnych jest niespełna 400 takich pojazdów.

Grzegorz Młynarski, m.in. doktorant w Katedrze Miasta Innowacyjnego w Szkole Głównej Handlowej i członek Rady Stowarzyszenia Mobilne Miasto, uważa, że mikromobilność ma największy potencjał również ze społecznego punktu widzenia. Dlaczego?

– Świetnie wspiera codzienne miejskie podróże na tzw. pierwszym i ostatnim kilometrze, będąc dobrym uzupełnieniem dla klasycznie rozumianego transportu publicznego. Mówię „klasycznie rozumianego”, ponieważ wśród wielu postulowanych zmian, także przez instytucje Unii Europejskiej, znajduje się rekomendacja rozszerzenia ekosystemu transportu publicznego o kategorię mobilności współdzielonej. Np. budowa hubów mobilności na kluczowych i krańcowych wę-

złach transportu publicznego mogłaby przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu, które dotyka co najmniej co piątego mieszkańca Polski – wyjaśnia.

## HULAJNOGI WSPOMAGAJĄ CZY PRZESZKADZAJĄ?

Współdzieloną, samoobsługową mobilność można spotkać nie tylko w największych miastach. Takie usługi są dostępne już w 137 miejscowościach w kraju. A z czego wynika taka dominacja hulajnóg? I czy tak pozostanie, czy też korzystanie z tego typu pojazdów będzie ograniczane przez regulacje prawne?

– Myślę, że to mieszkańcy wybierają ten rodzaj pojazdu, który najbardziej im w danej sytuacji służy. I cieszy fakt, że jest to pojazd niewielki, ponieważ zabiera mało miejsca, a to w miastach jest najcenniejsze. Oczywiście, rozwój mikromobilności na niespotykaną dotychczas skalę obnaża przy okazji istotne braki w infrastrukturze miejskiej, od dekad budowanej pod samochody, a także rodzi wyzwania – choćby w zakresie porządku czy bezpieczeństwa publicznego. Polskie miasta nie reagują przy tym wystarczająco dynamicznie, żeby stworzyć sieć dróg i połączeń służących najbardziej zrównoważonym formom przemieszczania się – podkreśla Adam Jędrzejewski.

Korzystanie z elektrycznych hulajnóg na pewno trzeba uporządkować. W polskich miastach nie trzeba długo szukać, by zobaczyć takie pojazdy pozostawione przez użytkowników na środku chodnika czy ścieżki rowerowej. Podstawowym problemem, nie tylko w naszym kraju, jest jednak bezpieczeństwo, czyli względnie duża liczba wypadków z udziałem hulajnóg.

Np. w Paryżu hulajnogi na minuty mają w ogóle zniknąć. To efekt miejskiego referendum, w którym zdecydowana większość głosujących wypowiedziała się za takim roz-

wiązaniem. W Rzymie przyjęto inną strategię: tam liczba hulajnóg ma się zmniejszyć, ale nadal mają być dostępne, bo uznano, że jednak wspomagają miejski transport.

## CAR SHARING Z GÓRKI NIE MA

Wróćmy do Polski, ale do innego środka transportu: co z samochodami współdzielonymi, czyli np. wypożyczanymi na minuty? Jeśli przyjrzeć się liczbom, łatwo dojść do wniosku, że tu poszło coś nie tak. Operatorzy usług carsharingowych zanotowali sporo porażek.

– To prawda, że usługi współdzielenia samochodów nie miały jak dotąd, i dalej nie mają „z górki”. Od 2016 r. mieliśmy w Polsce 18 różnych usług carsharingowych, z czego zostały się trzy, a w zasadzie dwie, które stanowią 95 proc. rynku. Kluczem do „sukcesu”, a raczej do utrzymania się na rynku, było tu stworzenie ogólnokrajowej sieci współdzielenia aut i zapewnienie w największych miastach odpowiedniego zagęszczenia pojazdów – wyjaśnia Adam Jędrzejewski.

Jedną z przyczyn tych porażek wydaje się więc być zbyt mała skala działalności. Raport „6 lat car sharingu w Polsce” (przygotowany przez Mobilne Miasto) pokazuje, że poddali się ci operatorzy, którzy mieli 100-200, a nawet 400-500 pojazdów, nie mówiąc już o takich, którzy dysponowali 5, 10 czy 20 autami. Nie przetrwała żadna taka usługa lokalna, podobnie jak żaden operator stawiający wyłącznie na samochody elektryczne.

W tej chwili, jak pokazuje raport, najlepszą średnią samochodów w car sharingu w przeliczeniu na liczbę mieszkańców mają Gdańsk (1,87) i Sopot (1,86), a na kolejnych miejscach są Warszawa (1,10) oraz Kraków (0,85) i Gdynia (0,77). Rynek niemal po połowie dzielił Panek i Traficar. Obaj ci operatorzy mają też zbliżoną liczbę pojazdów – w sumie ok. 2600. Jak zaznaczają autorzy raportu, oby-

dwie firmy dywersyfikują biznesowe ryzyko car sharingu, prowadząc działalność tradycyjnej wypożyczalni aut. Trzeci operator, 4Mobility, ma już tylko 300 pojazdów i kilkuprocentowy udział w rynku. Jest wyjątkiem, bo mimo niewielkiej skali działa od 2016 roku.

## NA RAZIE DOCHODZI MECHANIZM ZAMKNIĘCIA

Jest jeszcze jedna istotna przeszkoda w rozwoju usług carsharingowych. A może raczej brakuje pewnego impulsu: nie mają one żadnych preferencyjnych warunków działania. Mimo że teoretycznie powinny być postrzegane jako sposób na zmniejszenie liczby samochodów w mieście, zarówno tych poruszających się, jak i stojących na parkingach.

– Tym, co hamuje ich rozwój, jest status auta współdzielonego w polskich miastach, które traktowane jest na dokładnie takich samych zasadach jak auta prywatne przyjeżdżające z zewnątrz, których liczbę próbuje ograniczać się za sprawą rosnących opłat parkingowych – zaznacza prezes Mobilnego Miasta.

Grzegorz Młynarski uważa, że porażki operatorów carsharingowych mają też podłoże kulturowe.

– W Polsce przypadają 664 auta na 1000 mieszkańców, co z kolei jest ściśle powiązane z historycznie utrwalonym przekonaniem o tym, że posiadanie gwarantuje bezpieczeństwo i kontrolę. Do tego dochodzi jeszcze tzw. mechanizm zamknięcia, który polega na ograniczaniu się użytkowników do dotychczasowych, oswojonych i znanych praktyk. Mówię oczywiście o terenach z bogatą ofertą transportową, bo nie możemy zapominać o tym, że uboga oferta komunikacyjna na obszarach wielu miast i na terenach podmiejskich oznacza po prostu brak alternatyw dla własnego samochodu – opowiada.

Adam Jędrzejewski: – Największy „przełom”, jaki wydarzyć się może w perspekty-

wie 5-10 lat, nie będzie według mnie związany z technologią – np. nowym typem pojazdu, bo świat widział już niemal wszystko, a z przestawieniem się nas samych, użytkowników miast, z posiadania pojazdów na ich używanie, zwłaszcza w odniesieniu do samochodów. Potencjał na „uwolnienie” za sprawą współdzielenia środków mobilności zarówno zasobów miejskich – np. wspólnej przestrzeni, jak i indywidualnych – np. oszczędności na kosztach posiadania aut, jest przeogromny.

## PRZECHODZIMY NA KORZYSTANIE

Różne badania pokazują, że samochody prywatne są w ruchu tylko przez kilka procent czasu. Poza tym stoją zaparkowane. A jeśli już jeżdżą, to wożą dużo powietrza, a mało ludzi. Z danych Eurostatu wynika, że w obszarach miejskich w samochodach jeździ średnio od 1,2 do 1,9 pasażera. Do tego dodajmy marnowanie czasu (i pieniędzy) w korkach czy problemy z miejscem dla parkujących aut. Elektryfikacja transportu poprawi może jakość powietrza i obniży poziom hałasu, ale auta elektryczne też tkwią w korkach i potrzebują miejsca. Posiadanie własnego samochodu nie jest bardzo efektywnym pomysłem na mobilność, przynajmniej w miastach. Ten model zaczyna jednak ewoluować.

– Z całą pewnością jesteśmy świadkami ewolucji mobilności. Świadczy o tym fakt, że rozmawiamy o mobilności, a nie o motoryzacji. Najistotniejsza jest zmiana postrzegania i kształtowania wartości, czyli przechodzenie z posiadania na korzystanie – z produktu na usługę. Ta zmiana będzie postępować i to w znacząco przyspieszonym tempie – mówi Bartosz Swatko, clients & industries, lider sektora automotive, Deloitte.

Przytacza raport (Deloitte, Future of Automotive Mobility 2035), z którego wynika, że już dziś blisko połowa Europejczyków

w wieku 18-34 zastanawia się, czy w ogóle będzie potrzebować własnego samochodu. Producenci też przygotowują się do tych zmian. Ekspert zauważa, że samochody są już nawet konstruowane tak, by były połączone (connected) i aby mogły być współdzielone (shared).

– Musimy przyzwyczaić się do rozwiązań, które pozwolą mniej i efektywniej korzystać z własnych samochodów, ograniczyć ich liczbę i rozwijać bardziej zrównoważony transport. Mam na myśli rozwiązania takie jak Mobility as a Service, wynajem czy subskrypcję – dodaje Bartosz Swatko.

Jego zdaniem operatorzy mobilności mają szansę stworzyć ofertę dla klientów (użytkowników) na podstawie kilku cykli życia produktu. Jak mogłoby to wyglądać?

– Na przykład w pierwszym roku użytkownik, w ramach najmu długoterminowego, będzie miał auto na indywidualne zamówienie, z wybranym kolorem czy wyposaże-

niem. W drugim roku pojazd może być wykorzystany przez kolejnego użytkownika, który jednak nie będzie już miał możliwości pełnego dostosowania auta do swoich preferencji. W trzecim roku auto zostanie udostępnione w najmie krótkoterminowym, a w czwartym zostanie pojazdem wynajmowanym na minuty – opowiada ekspert Deloitte.

## Z BIZNESEM W SYSTEMIE

Czy lepiej, żeby rozwijaniem samoobsługowych wypożyczalni z pojazdami na minuty – niezależnie od tego, jakie te pojazdy będą – zajmowali się operatorzy komercyjni, czy jednak powinny to być systemy miejskie, zintegrowane z transportem publicznym?

– Samo istnienie mobilności współdzielonej nic nie da. Chodzi o skuteczne integrowanie na danym obszarze usług różnych podmiotów, czyli operatorów różnych środków

podróży, również z transportem publicznym – zauważa Bartosz Swatko. – Z punktu widzenia użytkowników najwygodniej byłoby opłacić możliwość korzystania z takich usług w jednym systemie. W gestii samorządów czy miast powinno być tworzenie odpowiednich rozwiązań pozwalających na wymianę i analizę danych wspierających tworzenie bardziej zrównoważonej mobilności i lepiej dopasowanych do naszych potrzeb.

Podobnie widzi to Adam Jędrzejewski: – Mobilność miejska jest zdecydowanie obszarem, który powinien być rozwijany we współpracy pomiędzy administracją publiczną a biznesem – tak żeby mieszkańcy korzystali z jak najlepszej oferty zrównoważonych środków transportu. Systemy te wzajemnie się uzupełniają, tworząc modalną siatkę połączeń, i powinny się też wzajemnie „widzieć”, np. za sprawą cyfrowych planerów podróży, które są jednym z kluczowych elementów transformacji mobilności miejskiej w kierunku „mobilności jako usługi”. W tym duchu rozwijają się duże europejskie metropolie, np. Wiedeń i Berlin – podsumowuje.

Analitycy z McKinsey zebrali dane z 2,8 tys. miast, podzielonych na 30 różnych kategorii, z Ameryki Północnej, Europy i Chin. Jeśli chodzi o współdzieloną mobilność samoobsługową, przewidują, że w 2030 roku największą popularnością będzie się cieszyć mikro-mobilność. Wydatki użytkowników na e-hulajnogi, e-rowery i e-skutery osiągną poziom w sumie 50-90 miliardów dolarów (dla porównania: w 2019 roku były to 1-3 miliardy). Usługi carsharingowe, ale liczone tu łącznie z modelem społecznościowym (udostępnianiem aut przez prywatnych właścicieli, nie przez sieci), dobiją do 10-15 miliardów dolarów (7-10 miliardów w 2019). Skąd tak duże rozbieżności w prognozach? Możliwe scenariusze zależą od akceptacji użytkowników dla określonych rozwiązań i od regulacji prawnych. ●

**Raport „6 lat car sharingu w Polsce” (przygotowany przez Mobilne Miasto) pokazuje, że poddali się ci operatorzy, którzy mieli 100-200, a nawet 400-500 pojazdów, nie mówiąc już o takich, którzy dysponowali 5, 10 czy 20 autami. Nie przetrwała żadna taka usługa lokalna, podobnie jak żaden operator stawiający wyłącznie na auta elektryczne**



## Biznes z klimatem