



ANALÝZY A ŠTÚDIE

TREND V MESTSKEJ
MOBILITE JE MIKROMOBILITA

BEZUHLÍKOVÉ ALTERNATÍVY, KTORÉ
ZÍSKALI NA VÝZNAME S COVID-19

ISBN 978-8088823-92-6



EURÓPSKA ÚNIA
Európske štrukturálne a investičné fondy
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO
DOPRAVY, VÝSTAVBY
A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



MINISTERSTVO
HOSPODÁRSTVA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

SIEA
SLOVENSKÁ INOVÁČNA
A ENERGETICKÁ AGENTÚRA



Trend v mestskej mobilite je mikromobilita

Bezuhlíkové alternatívy, ktoré získali na význame s COVID-19

Autori: P. Adamovský – A. Bobovnický - R. Géseová - F. Kozmon

Bratislava, júl 2020, SIEA

Analytická správa vznikla v rámci realizácie analytickej podaktivity Národného projektu Zvýšenie inovačnej výkonnosti slovenskej ekonomiky.

Obsah

Úvod	4
Svet a mikromobilita	5
Prečo prechod na mikromobilitu?.....	7
Covid-19 na začiatku takmer zdevastoval firmy s kolobežkami a skútrami, ale v konečnom dôsledku by mohol urýchliť prijatie mikromobility.....	8
Ázia vedie cestu v zdieľaní bicyklov.....	9
Čína je priekopníkom zdieľaných platforiem.....	9
Aj v Indii je vidieť pohyb	11
Juhovýchodná Ázia	12
Prechod na skútre v Severnej Amerike	14
Bird a Lime - top skútrové jednorozce	15
Americké taxislužby prenikajú do mikromobility	17
Aj v Južnej Amerike je vidieť rýchlu akceptáciu skútrov.....	18
Top start upy v mikromobilite spojili svoje sily v Brazílii	18
Investori upriamujú pozornosť na príležitosti v Európe.....	20
Kolobežky získavajú popularitu v Európe	20
Peniaze začnú tiecť.....	22
Mikromobilita ešte len vzlietne v Afrike.....	23
OSN podáva pomocnú ruku.....	24
Začínajú sa objavovať africké start upy	25
Výzvy, ktorým svet mikromobility čelí.....	26
Mestská infraštruktúra	26
Ziskovosť.....	27
Regulácie	28
Zariadenia (hardware).....	29
Počasie.....	31
Napriek výzvam vyzerá budúcnosť mikromobility nádejne	32
A čo Slovensko?.....	32
Záver	35
Case Study: Bolt.....	36

Úvod

Svetové mestá v dôsledku rastúcej urbanizácie obyvateľstva stále viac trpia takmer neprekonateľnými problémami s mestskou mobilitou. Nekonečné kolóny áut na príjazdoch do miest v ranných hodinách a na výjazdoch v podvečerných hodinách, hluk, špina, smog. To všetko sú dôsledky nezvládnutého plánovania dopravnej infraštruktúry. Nevyhlo sa im ani Slovensko. Problémy v Košiciach, Prešove, Levoči, Žiline, Trenčíne, Trnave, Nitre aj v Bratislave vytvárajú tlak na hľadanie efektívnych riešení, ktoré by prispeli k vyššej kvalite života obyvateľov a návštevníkov týchto miest.

Jedným z riešení, ku ktorému sa utiekajú mestá v súčasnosti, je parkovacia politika, avšak pri dôkladnom uvažovaní zistíme, že je len odsúvaním problému do okrajových častí mesta a nerieši problém mobility ako celku.

Do tejto situácie len nedávno vpadli aplikácie vychádzajúce z trendu zdieľanej ekonomiky. Po vzore Airbnb sa objavili riešenia ako Uber a spôsobili na jednej strane výrazné zmeny, na strane druhej ich rýchle presadzovanie sa zapríčinilo ďalšie zvýšenie počtu automobilov na cestách. Ako hovorí Peter Chovanculiak, „počet automobilov jazdiacich v rámci platforiem sa tam (Manhattan) rýchlo vyrovnal počtu licencovaných taxikárov.“¹ Koho teda vylúčiť z premávky na cestách – licencovaných taxikárov alebo šoférov jazdiacich pod hlavičkou platforiem Uber, Lyft a podobne? Analýzy ukázali, že vyťaženosť platforiem je výrazne vyššia ako v prípade klasických taxislužieb (jedna jazda Uber má obsadenosť 1,8 cestujúceho, zatiaľ čo taxikom 1,1 cestujúceho). A tak niektoré mestá vsádzajú na zdieľanú ekonomiku, napríklad dotovaním jazdného namiesto zaraďovania nových obslužných liniek v rámci mestskej dopravy.

Ale to sme stále pri klasickej automobilovej doprave. Môžeme argumentovať, že stále viac prevádzkovateľov týchto platforiem inklinuje k používaniu elektromobilov, avšak zápchy nevyrieši typ pohonnej jednotky, ale len kompletná zmena biznis modelu.

A tak sa k slovu hlási nová odnož zdieľanej ekonomiky nazývaná mikromobilita. Využívanie bicyklov, kolobežiek ale aj elektrických bicyklov, e-kolobežiek a e-skútrov môže znamenať skutočný prelom (minimálne v niektorých častiach sveta, kde to klimatické podmienky umožňujú na celoročnej báze, prípadne aspoň veľkú časť roka v iných častiach sveta). Rýchla a ekologická doprava totiž nevytvára

¹ Chovanculiak, R.: Pokrok bez Povolenia. Ako zdieľaná ekonomika, crowdfunding a kryptomeny zmenili svet. INESS, Bratislava 2019. ISBN 979-80-89820-07-8

zápchy na už aj tak preplnených cestách a vytvára aj vynikajúci základ pre dosiahnutie sociálneho odstupu, ktorý sa stal takým dôležitým v čase pandémie choroby COVID-19.

Svet a mikromobilita

Mikromobilitné startupy bojovali s problémami ziskovosti, ktoré ešte zhoršila pandémia ochorenia Covid-19. Ale tieto startupy majú zároveň šancu výrazne rásť v post-pandemickom období.

Ako vyzerá mikromobilita po celom svete, kto sú lídri a čo sú prekážky, ktorým tieto dopravné riešenia čelia?

Zatiaľ Covid-19 spôsobil zmätok v priemysle mikromobility, a to najmä v jeho prvých dňoch, keď ľudia zostali v domácej izolácii.

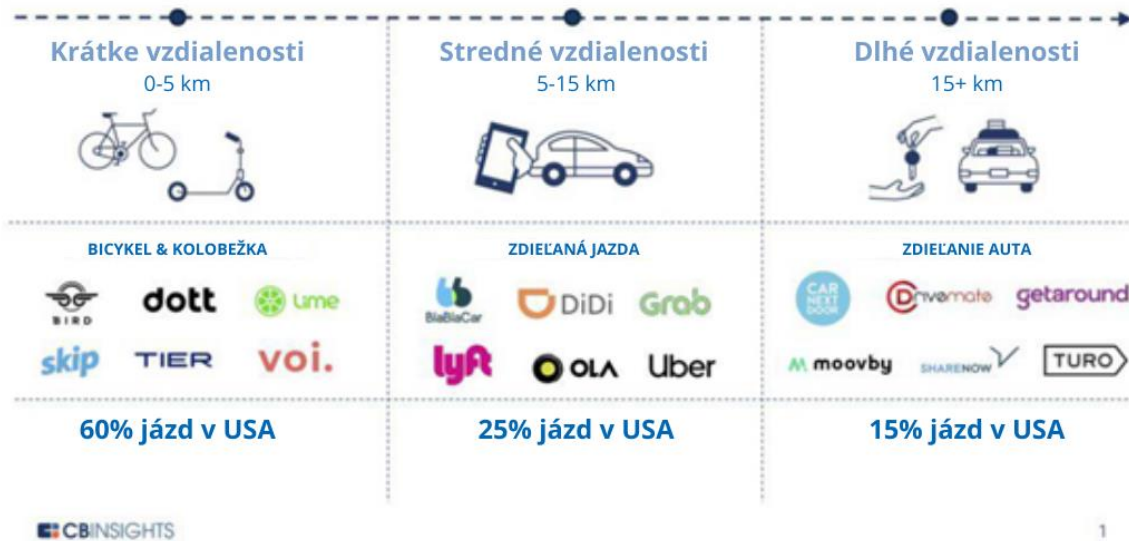
Ale mikromobilita má enormný potenciál a začína v týchto dňoch rásť, po návrate ľudí do verejného priestoru a hľadání riešení, ktoré obmedzujú nevýhody verejnej dopravy s množstvom ľudí vo vozidle a zároveň sú atraktívnejšie z ekologického hľadiska pred používaním motorových vozidiel. Bicykle a skútre by mohli ponúknuť bezpečnejšie spôsoby dopravy – umožňujúc vonkajší tranzit, kontrolu nad sociálnym dištancovaním a menej miest spoločného kontaktu – v porovnaní s verejnou dopravou.

Mikromobilita sa vzťahuje na dopravu na krátke vzdialenosti, zvyčajne menej ako päť kilometrov. Rastúci počet startupov v tejto oblasti je pripravených takto zmeniť tvár miest a fungovanie dopravy.

S urbanizáciou na vzostupe väčšina ciest ľudí spadá do kategórie mikromobility, a tak sú bicykle a skútre hlavnými kandidátmi na jej riešenie. V USA je približne 60% všetkých ciest do päť kilometrov.

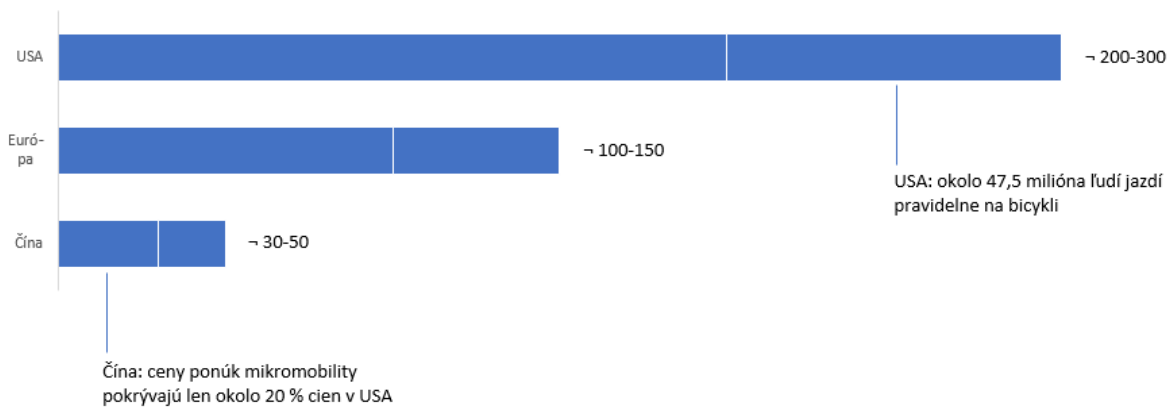
DISRUPCIA AUTA

Alternatívy k vlastneniu auta podľa dĺžky cesty.



A keďže spotrebitelia využívajú tento trend, trhová príležitosť sa naďalej rozširuje. Len v USA sa odhaduje trh mikromobility medzi 200 a 300 miliardami dolárov do roku 2030. Na celom svete investori už od roku 2015 naliali viac ako 5,7 milióna dolárov do začínajúcich podnikov s mikromobilitou.

Odhadovaná veľkosť trhu mikromobility (podľa regiónu, v roku 2030, v miliardách dolárov)



Zdroj: McKinsey&Company

Hoci existujú určité výzvy, ktoré prichádzajú spolu s rastúcim trendom mikromobility, vrátane nedostatočnej regulácie, zázakov a krádeží na celom meste, tento jav má potenciál výrazne narušiť odvetvie mobility na celom svete.

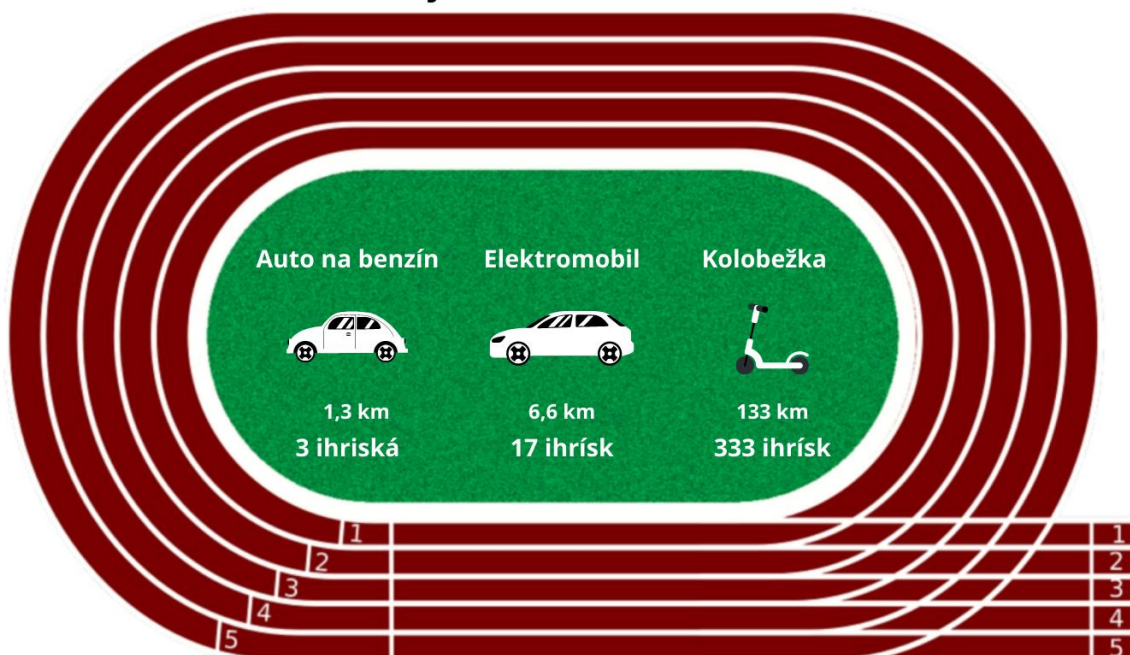
Prečo prechod na mikromobilitu?

Mestá po celom svete rýchlo rastú z hľadiska svojej veľkosti a počtom obyvateľov. Prognózy odhadujú, že do roku 2050 narastie počet obyvateľov miest o ďalších 2,5 miliardy na celom svete. Keďže väčšina miest sa už dnes zaoberá nebezpečnou úrovňou znečistenia ulíc, mikromobilita by mohla vyriešiť niekoľko problémov.

Mikromobilita môže zvýšiť prístup k verejnej doprave, znížiť množstvo automobilov na ceste, znížiť našu environmentálnu stopu a poskytovať pohodlné metódy dopravy pre krátke výlety, to všetko nákladovo efektívne.

Napríklad elektrické skútre môžu byť účinnejšie ako iné druhy dopravy. Jedna kilowatt hodina energie môže poháňať klasické benzínové auto na vzdialenosť 1,3 kilometra, elektromobil na vzdialenosť 6,6 kilometra, avšak dojazd elektrickej kolobežky môže byť až 133 kilometrov.

Vzdialenosť prejdená v mierke dĺžky okruhu bežeckej trate za kilowatthodinu



Pre obyvateľov mesta je prenájom bicykla alebo kolobežky často oveľa lacnejšou alternatívou k vlastníctvu auto alebo používaniu taxíka. Navyše, zaberajú menej miesta.

Napriek tomu stále existujú výzvy spojené s bicyklami a kolobežkami. Do ich všeobecného vyriešenia, predovšetkým otázok regulácie a infraštruktúry, nie sú možnosti mikromobility vhodné na to, aby sa im darilo vo všetkých regiónoch.

Covid-19 na začiatku takmer zdevastoval firmy s elektrickými kolobežkami, ale v konečnom dôsledku by mohol urýchliť prijatie mikromobility

Pandémia Covid-19 v podstate zdecimovala dopyt po verejnej alebo zdieľanej doprave, potom ako sa firmy a inštitúcie zatvorili a ľudia zostali doma buď vo forme práce z domu, alebo z dôvodu karantény. To bolo zničujúce pre málo ziskové spoločnosti, najmä tie, ktoré už predtým mali problémy so ziskovosťou.

V momente, keď sa ľudia zdráhali opustiť svoje obydlia, výdavky na zdieľané kolobežky a bicykle klesli najviac zo všetkých dopravných alternatív, takmer o 100%, podľa New York Times. Taxíky a hromadná doprava boli na podobnej úrovni.

Uprostred krízy Covid-19 Lime prepustil 13% svojich pracovných síl, jeho trhovú hodnotu poklesla o 79% a spočiatku sa stiahol z prakticky všetkých zahraničných trhov. Rival v oblasti zdieľania elektrických kolobežiek, spoločnosť Bird, v marci 2020 prepustil 30% svojich zamestnancov. Nádej na trhu s mikromobilitou však znova rastie v období po pandémie. Už sa objavujú prvé známky oživenia: v apríli narástli v USA nákupy e-bikov až o 85% v porovnaní s marcom 2019 a predaj rekreačných bicyklov pre dospelých sa strojnásobil.

Ázia zaznamenala výbuch dopytu po mikromobilitě po obnovení každodennej prevádzky. Spoločnosť Lime oznámila, že kolobežkové cesty v Južnej Kórei narástli až o 14%; Hellobike ohlásil 30% medzimesačný rast. V USA Lyft, prevádzkovateľ Citi Bike, ako aj Lime ponúkli zdravotníckym pracovníkom voľné jazdy uprostred pandémie, čím sa pozicionovali ako poskytovatelia základnej infraštruktúry.

Samozrejme, tento priemysel môže prejsť v období po skončení pandémie konsolidáciou, keď mnohí, hlavne menší hráči neustoja výpadky v prvých dvoch mesiacoch pandémie. Investícia spoločnosti Uber vo výške 170 miliónov dolárov do Lime so sebou priniesla dohodu o prevode Jump (start up Uberu) na Lime a výrobca Superpedestrian nedávno získal Zagster, čím vytvoril plne integrovanú spoločnosť pre mikromobilitu.

Zostávajúci hráči by sa mohli stretnúť s rastom dopytu, pretože ľudia sa budú chcieť vyhnúť preplnenej verejnej doprave. Vzhľadom k menšiemu počtu kontaktných miest a zabezpečeniu jednoduchého sociálneho odstupu, kolobežky a bicykle môžu byť považované za menej riskantné ako autá, autobusy alebo metro.

Ázia vedie cestu v zdieľaní bicyklov

Ázia je popredným priekopníkom vo svete mikromobility, pričom Čína je prvou krajinou, ktorá v roku 2015 zaviedla platformu na zdieľanie bicyklov v nabíjaciach staniciach (dokoch).

S menšou regulačnou byrokraciou v porovnaní s Európou a Severnou Amerikou mali start upy na mikromobilitu výhodu v rýchлом nasadzovaní v mestách v Ázii. Tento nedostatok regulácie však viedol aj k presýtenému trhu, pričom milióny bicyklov sa hromadia v uliciach mesta.

Na kontinente, ktorý je plný nebezpečne vysokých úrovní znečistenia miest a ultrapreťažených ulíc, má však zmysel, že mestá ako Peking a Šanghaj vedú cestu k zníženiu automobilovej dopravy a prechodu na riešenia bez emisií.

Dnes sú zdieľané bicykle tretím najobľúbenejším spôsobom verejnej dopravy v Číne. Ostatné ázijské krajiny, vrátane Singapuru, Taiwanu a Južnej Kórey, sú tiež svedkami veľkého úspechu v rámci trhu mikromobility.



Čína je priekopníkom zdieľaných platforiem

Programy komunitných a mestských dokovacích staníc pre elektrické bicykle boli zahájené vo veľkých čínskych mestách už v roku 2008, v snahe zmierniť problémy mobility.

Prvým a najúspešnejším verejným programom v Číne je Hangzhou Public Bicycle, ktorý začala spoločnosť Hangzhou Public Transport Corporation v máji 2008. Mnoho ďalších miest v Číne, vrátane Pekingu, Šanghaja, Wenzhou, Kunming a Guangzhou, tiež implementovali programy verejného zdieľania bicyklov po debute Hangzhou.

S nárastom súkromných ponúk začal klesať záujem o verejné programy, aj keď stále existujú.

Niekoľko čínskych start upov s mikromobilitou už dosiahlo štatút jednorožca (miliardové ocenenie v dolároch), pričom prvá z nich je Ofo, ktorá bola založená v roku 2014.

Na svojom vrchole v Pekingu založená firma nasadila viac ako 10 miliónov bicyklov po celom svete v krajinách, ako sú USA, Spojené kráľovstvo, Singapur, Austrália, Francúzsko a ďalšie.

Ale masívne nasadenie spôsobovalo problém s vysokými prevádzkovými nákladmi a tvrdou konkurenciou. V roku 2018 Ofo zmenšil svoje medzinárodné plány expanzie a je predmetom sporu, keď nebol schopný vrátiť takmer 170 miliónov dolárov depozitov vložených používateľmi. V súčasnosti je možné nájsť bicykle spoločnosti na uliciach čínskych miest len veľmi sporadicky.

Konkurent spoločnosti Ofo, Mobike, ktorý bol založený na začiatku roka 2015, tiež videl rast až s problematickou rýchlosťou po svojom spustení. Dnes je v 19 krajinách po celom svete.

Napriek tomu, rovnako ako Ofo, bol Mobike nerentabilný. V apríli 2018 Mobike predali dodávateľovi čínskeho jedla Meituan Dianping za 2,7 miliardy dolárov, ktorý ho rebrandoval na Meituan Bike. S cieľom znížiť náklady, Meituan oznámil svoj odchod z väčšiny zahraničných trhov. Taktiež odpísal hodnotu značky o 198 miliónov dolárov.

Ďalším prominentným hráčom je Hellobike, ktorý sídli v Šanghaji.



Hellobike tiež dosiahol status jednorozčca s pomocou top investorov ako Ant Financial, čo je finančná pobočka internetového gigantu Alibaba.

Spoločnosť Hellobike, ktorá bola spustená v roku 2016, sa na svojom začiatku zamerala na menšie mestá a nie na metropoly ako Peking a Šanghaj, ktoré už boli presýtené – 95 % používateľov Hellobike býva v mestách druhého a tretieho stupňa. Od októbra 2018 Hellobike pôsobí v 300 mestách po celej Číne a denne sa u nich rezervuje viac ako 20 miliónov jász.

V roku 2017 začala presúvať svoje zameranie na elektrické, teda nie na bežné bicykle, a vybudovala nabíjacie stanice vo svojich prevádzkových priestoroch. V roku 2019 uviedol CFO spoločnosti Hellobike, že spoločnosť ovláda 80% trhu s elektrickými bicyklami v Číne.

Najväčší čínsky poskytovateľ služieb ohlasovaných jász, Didi Chuxing sa tiež rozšíril do segmentu zdieľania bicyklov po získaní upadajúceho start upu Bluegogo v roku 2018. V apríli 2020 jednotka, ktorá sa môže pochváliť službami e-bikov a klasických bicyklov, získala 150 miliónov dolárov zo SoftBank a Legend Capital. V júni tohto roku (2020) Didi Bike oznámil, že prekročil hranicu 10 miliónov objednávok.

Aj v Indii je vidieť pohyb

V Indii sa malá skupina start upov zaoberá zložitým dopravným trhom, pričom najväčšiu pozornosť priťahujú mopedy. Zlá cestná infraštruktúra spolu s preťaženými ulicami sú ťažkými výzvami, ale start upy ako Bounce, Vogo a Yulu sa ich snažia odstrániť prostredníctvom svojich riešení mikromobility.

Start up na zdieľanie skútrov Bounce hovorí, že prevádzkuje viac ako 20 tisíc elektrických a benzínových bicyklov a motorových skútrov v krajine. V januári 2020 získal v úpisoch 105 miliónov dolárov v D sérii, čím sa dotiahol na hodnotu 500 miliónov dolárov. V roku 2018 získal značku ofo e-skúter potom, čo čínska spoločnosť začala cítiť hotovostnú krízu.



Zdroj: Bounce

Ďalším konkurentom je platforma na zdieľanie elektrických bicyklov Yulu, ktorá tiež našla pozoruhodných podporovateľov. Spoločnosť Yulu v roku 2019 podpísala partnerstvo s Uberom, čo používateľom umožnilo prístup k bicyklom prostredníctvom aplikácie Uber. V novembri 2019 výrobca motocyklov Bajaj Auto podporil Yulu so sumou 8 miliónov dolárov v A sérii a vstúpil do strategického partnerstva so start upom s cieľom navrhnuť a vyrábať svoje e-skútre.

Yulu CEO Amit Gupta vidí budúcnosť po pandémie Covid-19 optimisticky: „V krátkom období, keď sme obnovili pravidelné operácie, sa naše podnikanie odrazilo dostatočne rýchlo a nad naše očakávania. Zistili sme, že jednomiestne vozidlá sú jedným z najlepších spôsobov, ako dochádzať do práce vo svete po Covid-19.“

Juhovýchodná Ázia

Spoločnosť Grab so sídlom v Singapure je prvým juhovýchodným "decacornom" – start upom s ocenením viac ako 10 miliárd dolárov.

Naposledy ocenený v júni 2019 na úrovni 14,3 miliardy dolárov, Grab rozšíril svoju ponuku o zdieľané bicykle a e-kolobežky v roku 2018. Program, prvýkrát známy ako GrabCycle, bol rebrandovaný na GrabWheels potom, ako sa spoločnosť zamerala z bicyklov na e-skútre. Avšak spoločnosť čelí prísnejšej regulácie po smrti dvoch jazdcov na e-kolobežke, ktorí sa zrazil s autom v Jakarte v novembri 2019.



Zdroj: Nikkei Asian Review

V Singapore založený start up Neuron Mobility začal v roku 2016 ponúkať bicykle bez dokovacích staníc, rovnako ako elektrické skútre v dokovacích staniciach v juhovýchodnej Ázii. Avšak už v roku 2019 Neuron zastavil svoje služby zdieľaných e-skútrov na domácom trhu, rovnako ako v Thajsku a zameriava sa na strategický posun do Austrálie a na Nový Zéland.



Ďalším hráčom z juhovýchodnej Ázie na trhu s e-skútrami je Singapurský start up Beam. Spoločnosť v súčasnosti pôsobí v Malajzii, rovnako ako v Južnej Kórei, Austrálii, na Novom Zélande a v Taiwane. V máji 2020 upísala 26 miliónov dolárov v A sérii.

Napriek nedávnym regulačným prekážkam sú prevádzkovatelia e-skútrov v juhovýchodnej Ázii naďalej optimistickí, pokiaľ ide o rastúcu trhovú príležitosť v regióne. Vysoká hustota obyvateľstva spojená so silným hospodárskym a populačným rastom sú výzvy, ktoré by zariadenia mikromobility mohli potenciálne vyriešiť.

[Prechod na skútre v Severnej Amerike](#)

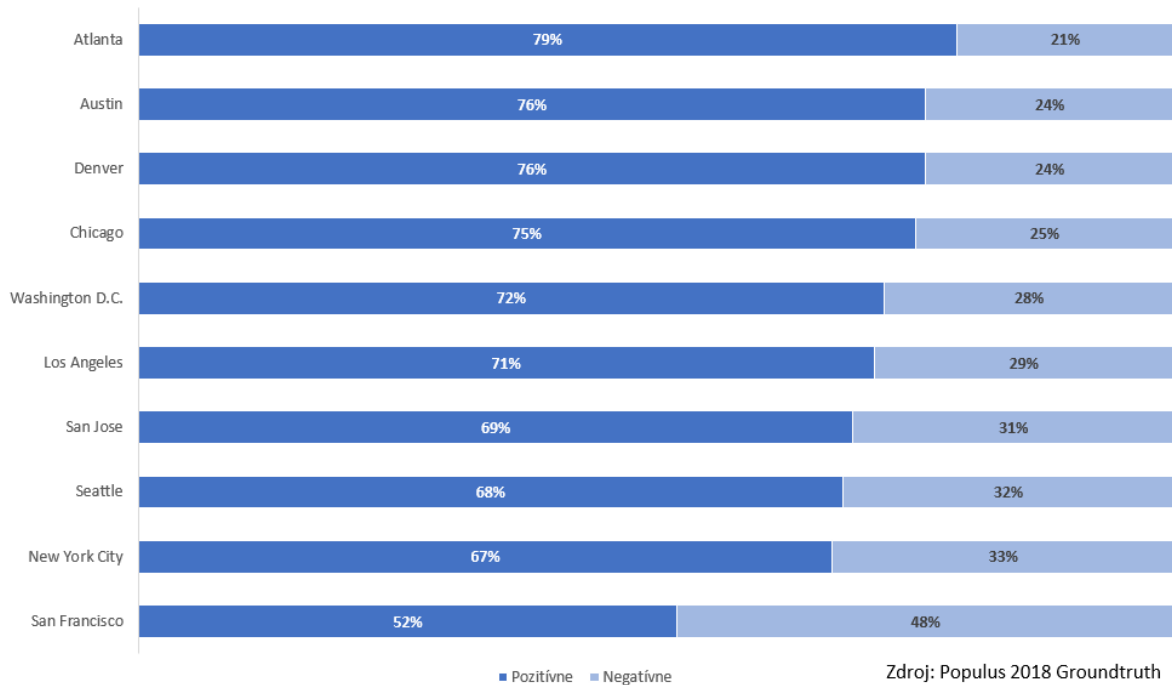
USA bola prvou krajinou, kde sa objavili v uliciach e-kolobežky bez dokovacích staníc.

V septembri 2017 Bird vyslal stovky svojich kolobežiek do ulíc mesta Santa Monica v Kalifornii. Rovnako ako v prvých dňoch fungovania spoločností, ako je Uber a Lyft, aj vtedy bol zaznamenaný odpor občanov a mestských úradníkov.

Napriek regulačnému odporu, skútrové šialenstvo vo svojich raných rokoch zaznamenalo agresívny rast. Niekoľko amerických start upov dosiahlo štatút jednorozčca bleskovou rýchlosťou potom, ako do nich veľkí investori naliali milióny dolárov, aj keď rast sa od tej doby spomalil vzhľadom Covid-19.

Asi 70% Američanov žijúcich vo veľkých mestských mestách má dnes na e-kolobežky pozitívny pohľad, podľa prieskumu z roku 2018.

Vnímanie elektrických kolobežiek verejnosťou v USA v roku 2018



Programy zdieľania bicyklov existujú v mnohých veľkých mestách po celej Severnej Amerike už viac ako dekádu. S prvým veľkým programom začali v máji 2009 v Montreale, ale zostávajú menej populárne ako e-kolobežky.

V roku 2018 e-kolobežky predbehli zdieľané bicykle ako preferovaný spôsob prepravy. Dnes bicykle z veľkej časti zmizli z miest. Spoločnosť Uber napríklad v roku 2018 získala start up Jump, ale v máji 2020 ho previedla do Lime ako súčasť väčšej investície do tejto firmy. Lime má od tej doby vyradených desiatky tisíc starších bicyklov Jump.

Bird a Lime – top skútrové jednorozčce

Napriek tomu, že sú lídrami priemyslu, obe firmy čelia stratám príjmov a plánujú masové prepúšťanie.

Start up Bird, založený v Kalifornii, bol prvý čisto skútrový start up na celom svete.

Spoločnosť dosiahla štatút jednorožca za menej ako 9 mesiacov po založení v septembri 2017, čo z nej robí najrýchlejšiu spoločnosť na svete, ktorá dosiahla ocenenie 1 miliardu dolárov. Len o štyri mesiace neskôr Bird zdvojnásobil svoju hodnotu. Bird v súčasnosti pôsobí v 80 mestách po celej Severnej Amerike a v Európe, aj keď drvivá väčšina týchto miest sú v USA. Už mal skútre aj na uliciach Blízkeho východu a Latinskej Ameriky, ale musel sa stiahnuť pre optimalizáciu nákladov.

K dnešnému dňu Bird kúpil 2 startupy mikromobility: Scoot v júni 2019 a Circ v januári 2020.

V marci 2020 Bird prepustil viac ako 400 zamestnancov potom, čo Covid-19 spôsobil pokles dopytu.

Najväčší konkurent Bird je Lime, dopravná spoločnosť, ktorá ponúka zdieľané bicykle a kolobežky.

Lime tiež rýchlo dosiahol štatút jednorožca, bol ohodnotený na 2,4 miliardy dolárov, až kým neprišiel úder Covid-19. V máji 2020 spoločnosť Uber presunula svoje podnikanie v oblasti zdieľania bicyklov do spoločnosti Lime, čo znížilo takmer o 80 % ocenenia Lime, ktoré je teraz na 510 miliónov dolárov.



Zdroj: Reuters

Americké taxislužby prenikajú do mikromobility

Severná Amerika je najväčší trh taxislužieb, ktoré naskakujú do rozbehnutého vlaku mikromobility, v snahe začleniť všetky formy dopravy do svojho portfólia služieb.

S akvizíciou spoločnosti Motivate, ktorá sa venuje zdieľaniu elektrických bicyklov, sa Lyft stal najväčším poskytovateľom služby zdieľaných bicyklov v Severnej Amerike na konci roka 2018. Výsledkom je, že Lyft teraz vlastní väčšinu z najpopulárnejších programov zdieľania bicyklov v USA, vrátane Citi Bike (New York), Ford GoBike (San Francisco), Divvy (Chicago), Bluebikes (Boston) a niekoľko ďalších. Lyft tiež začal umiestňovať flotily svojich vlastných elektrických kolobežiek v amerických mestách na konci roka 2018, vrátane Denveru, Austinu, Atlanty, Los Angeles a Nashvillu, aj keď v niektorých mestách svoju činnosť zastavil.

Lyft teraz čelí ťažkostiam uprostred pandémie, keď od apríla prepustil až 17 % svojej pracovnej sily.

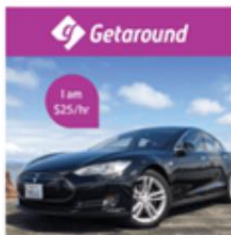
Gigant Uber taktiež rozšíril svoje aktivity v priestore mikromobility.

Uber rozširuje portfólio o nové modely transportu

V júni Uber spustil nový program nazvaný "Nové modality", iniciatívu určenú pre firmy, ktorá zlučuje formy transportu formou "jedného balíka".

Zdieľanie áut

Spolupráca s
Getaround
Apríl 2018



CBINSIGHTS

Zdieľanie bicyklov

Akvizícia Jump
Bikes
Apríl 2018



Verejná doprava

Spolupráca s
Masabi
Apríl 2018



Kolobežky

Spolupráca s
Lime
Júl 2018



Ako už bolo uvedené, Spoločnosť Uber kúpila v roku 2018 platformu Jump, ale v máji 2020 ju previedla do Lime ako súčasť financovania spoločnosti. Transakcia tiež umožnila spoločnosti Uber kúpiť Lime v rokoch 2022 až 2024 za stanovenú cenu. Toto oznámenie prišlo, keď Uber prepustil 14% svojich zamestnancov, pričom Covid-19 spôsobil pokles hrubých rezervácií až o 70%.

Generálny riaditeľ spoločnosti už predtým uviedol, že je presvedčený o budúcnosti osobných individuálnych elektrických vozidiel, ako sú e-skútre, veriac, že menej ľudí bude vlastniť autá. „Počas

dopravnej špičky je veľmi neefektívne, aby tona kovu prevážala jedného človeka 10 blokov," povedal generálny riaditeľ Uber Dara Khosrowshahi v rozhovore.

Okrem skútrov sa tiež objavili v USA aj elektrické mopedy. New Yorkský start up Revel, založený v roku 2018, získal v októbri 2019 z upisovania v sérii A 28 miliónov dolárov. Od tej doby sa aktivity start upu rozšírili do miest Austin, Miami, Oakland a Washington DC.

Aj v Južnej Amerike je vidieť rýchlu akceptáciu kolobežiek

Mnohé z veľkých metropolitných oblastí Južnej Ameriky sú často preťažené dopravnými zápchami a nemajú dostatočné systémy verejnej dopravy. V dôsledku toho sú riešenia mikromobility, ako sú zdieľané bicyklové a električkové programy atraktívnym riešením zaujímavým pre tieto mestá.

Zatiaľ trend mikromobility v Južnej Amerike ešte neexplodoval, ale región postupne pracuje na rozvoji mikromobility, najmä v brazílskom meste Sao Paulo.

Top start upy v mikromobilite spojili v Brazílii svoje sily

Jedným zo start upov mikromobility v Južnej Amerike bol brazílsky Yellow, založený v roku 2017. E-bike a zdieľané kolobežky boli atraktívne pre investorov a v sérii A bolo upísaných 63 miliónov dolárov, doteraz najviac v histórii Južnej Ameriky.



Curta seus caminhos pela cidade.

Baixe o app para experimentar os patinetes elétricos e as bikes da Yellow

DISPONÍVEL NO Google Play

Baixar na App Store

V roku 2019 sa Yellow zlúčil s mexickým start upom na e-skútre Grin, ktorý bol podporovaný Y Combinatorom – a vytvoril Grow Mobility. Avšak táto spoločnosť mala problém nájsť udržateľný obchodný model a v júni tohto roku ju získal investor Felipe Henriquez.

Medzi ďalších konkurentov pôsobiacich v Južnej Amerike patrí kolumbijský start up Cosmic Go, ktorý umožňuje ľuďom prenájom automobilov, rovnako ako e-kolobežiek, mopedov a bicyklov, v Madride založený start up Movo, ktorý sa rozšíril na medzinárodnú úroveň do niekoľkých juhoamerických krajín a vytvoril flotily e-kolobežiek v Kolumbii, Peru a v Čile.

Okrem toho v Južnej Amerike bežia aj verejné programy zdieľania. Je zaujímavé si uvedomiť, že väčšina verejných programov zdieľania bicyklov v Južnej Amerike je úplne zadarmo (okrem verejných programov Brazílie).

Napríklad Medellin (Kolumbia) má program od roku 2011 - prvý v Južnej Amerike. EnCicla Bike Share System ponúka obyvateľom a turistom v Medelline prístup k viac ako tisíc voľným bicyklom.

Buenos Aires má EcoBici, ktorý sa rozširuje od roku 2010. EcoBici je úplne zadarmo pre všetkých obyvateľov a turistov. Mesto taktiež podporuje výstavbu cyklistických trás, pretože chce aj naďalej zavádzať bicykle. Po dokončení expanzie bude mať Buenos Aires 200 staníc, 3000 voľných bicyklov a 250 kilometrov cyklistických trás prepletených cez mesto.



San Lorenzo (Argentína) má od roku 2016 program Biciudad.

Medzi ďalšie bezplatné verejné programy zdieľania v Južnej Amerike patrí BiciQuito v Quito a v Ekvádore a Movete v Montevideo, Uruguaj.

Táto hojnosť verejných cykloprogramov by mohla byť prekážkou pre ziskovosť mikromobility start upov v Južnej Amerike, ak verejnosť môže zvoliť bezplatnú alternatívu. Preto by v tomto regióne mohli dosiahnuť úspech skôr start upy so zameraním na e-kolobežky.

Investori upriamujú pozornosť na príležitosti v Európe

Mikromobilita nie je pre Európu novým konceptom. V skutočnosti sú európske mestá medzi prvými, ktoré ponúkajú zdieľané bicykle ako verejnú službu, okrem už aj tak vysokej úrovne vlastníctva týchto dopravných prostriedkov. Napríklad v Dánsku 90 % obyvateľstva vlastní bicykel, zatiaľ čo len 56 % vlastní auto.

V celej Európe bol trh s bicyklami v roku 2016 odhadovaný na takmer 14,8 milióna dolárov a očakáva sa, že do roku 2022 bude rásť ročným tempom rastu 5,5 %. Podľa Európskej federácie cyklistov sa očakáva, že európsky automobilový trh do roku 2024 bude rásť len o 1,7 %.

Francúzske mesto La Rochelle začalo program zdieľania bicyklov už v roku 1974 a je dodnes stále v prevádzke. Velib v Paríži, nahradený v roku 2018 Velib Metropole, bol jedným z najväčších verejných programov zdieľania bicyklov mimo Číny. Odvtedy sa stal modelovým príkladom bike-sharingu.

JCDecaux, najväčšia spoločnosť na svete na vonkajšiu reklamu, bola základom mnohých samoobslužných programov požičovne bicyklov, ktoré dnes ponúkajú tisíce bicyklov v mnohých európskych krajinách vrátane Paríža, Bruselu, Dublinu, Luxemburska, Viedne a Valencie.

Kolobežky získavajú popularitu v Európe

Keďže sa európske krajiny v blízkej budúcnosti pripravujú na zákaz výroby benzínových a naftových vozidiel, nárast používania elektrických vozidiel sa zdá byť nevyhnutný. Už približne 12,6 miliónov automobilov v Európe je alebo bude ovplyvnených obmedzeniami na fosílnu palivá, podľa Berylls.



Zdroj: berylls.com

S cieľom urobiť mestá priateľské pre cyklistov a chodcov Spojené kráľovstvo už alokovalo 250 miliónov libier do fondu na výstavbu nových cyklistických trás a širších chodníkov, z celkového balíka 2 miliárd libier na cyklistiku a chôdzu. Taktiež podnikli kroky smerom k legalizácii e-kolobežiek v krajine.

Zdieľané kolobežky začali pociťovať rast popularity v Európe na konci roku 2018, ale v poslednej dobe je možné sledovať silnú vlnu konsolidácie v tomto segmente.

V marci 2018 spoločnosti Daimler a BMW spojili svoje spoločnosti v oblasti mestskej mobility do jednej holdingovej spoločnosti. Táto spoločnosť zahŕňa aj Hive, spoločnosť na prevádzku zdieľaných e-kolobežiek, ktorá pôsobí po celej Európe.



Zdroj: Free Now

Ďalšími konkurentmi sú Spin, vlastnený Fordom, ktorý začal svoju expanziu do Európy v júni, a Voi, ktorý odnedávna spolupracuje s Free Now, ďalšou dcérskou spoločnosťou holdingovej spoločnosti Daimler/BMW, s cieľom rozšíriť svoj dosah.

Okrem toho sa na európsky trh hrnuli aj mnohé americké spoločnosti vrátane Lime a Bird.

Spoločnosť Lime doteraz nasadila svoje flotily v 20 krajinách Európy, ale musela pozastaviť prevádzku uprostred Covid-19.

Bird začal svoje ťaženie v Európe v Paríži na konci roka 2018 a rýchlo sa stal populárny, s viac ako 50 tisíc jazdami za necelé 2 mesiace. V januári 2020 Bird získal nemeckého rivala Circ. Jeho skútre možno nájsť v prevádzke po celom Portugalsku, Belgicku, Veľkej Británii, Francúzsku, Rakúsku, Španielsku a Švajčiarsku, aj keď boli tiež do značnej miery utlmené v dôsledku Covid-19.

Peniaze začnú tiecť

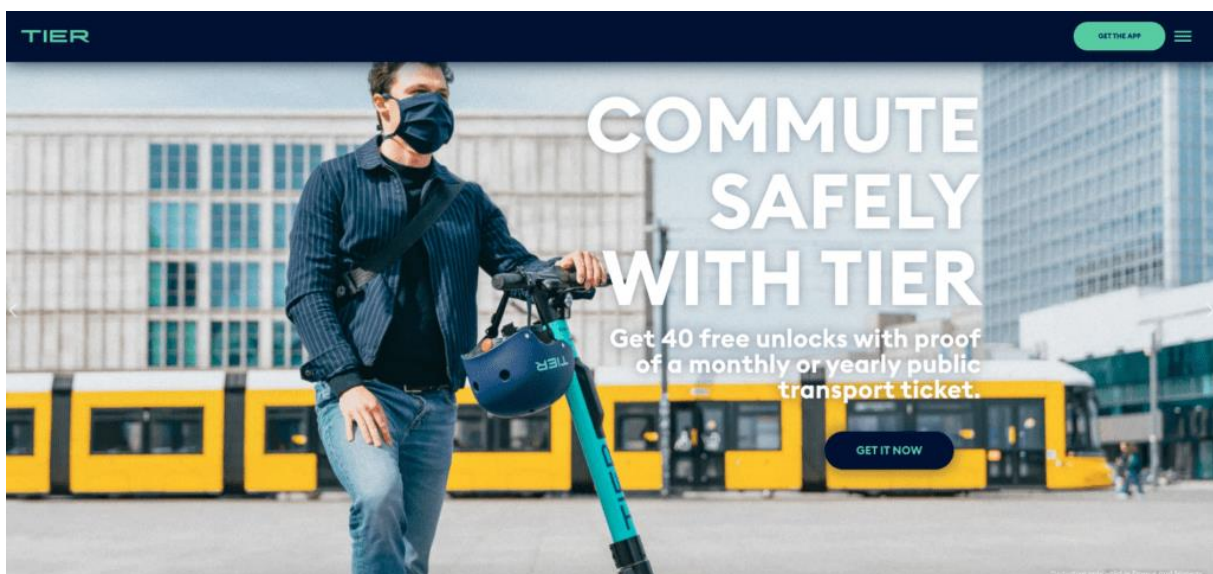
V posledných rokoch investori vzali na vedomie príležitosť e-kolobežiek prítomných v Európe, kde mestá majú hustejšie populácie a oveľa viac cyklistických trás ako väčšina amerických miest. Európske

spoločnosti prilákali finančné prostriedky v snahe konkurovať americkým spoločnostiam, ktoré sa dostali na trh.

Elektrický skúter spoločnosť Voi Technology upísal viac ako 160 miliónov dolárov vo svojom fundraisingovom kole. Švédsky start up sa rozbehol vďaka investíciám z rizikových fondov, ako sú Balderton Capital, Vostok New Ventures, Project A a Creandum.

Voi ponúka svoje e-kolobežky v mestách po celom Švédsku, Dánsku, Španielsku, Portugalsku, Fínsku a Francúzsku. V máji Voi stiahol šéfa Bird v Spojenom kráľovstve na čele svojich prevádzok v Spojenom kráľovstve, Írsku, a Beneluxe. Spolupracuje tiež s francúzskym start upom BlaBlaCar pri ponuke BlaBla Ride skútrov vo Francúzsku.

Berlínsky start up Tier Mobility upísal viac ako 117 miliónov dolárov k dnešnému dňu a v súčasnosti pôsobí v 8 krajinách v Európe. Spoločnosť hovorí, že je prvá plne klimaticky neutrálna spoločnosť mikromobility. Tier začala v 5 nových mestách uprostred pandémie a hovorí, že plánuje pokračovať vo svojej expanzii v najbližších týždňoch.



Mikromobilita v Afrike ešte len vzlietne

S obmedzenou infraštruktúrou na podporu bicyklov a kolobežiek vo väčšine afrických miest ešte nie je vidieť akýkoľvek druh programov mikromobility. Ale s pomocou organizácií, ako je OSN, je možné očakávať, že kontinent by mohol nakoniec pocítiť výrazné zmeny.

Keďže mestá v celej Afrike naďalej budujú svoju infraštruktúru, zdieľanie bicyklov a električiek by sa mohlo stať životaschopnejšou možnosťou pre svojich občanov. Maroko a Egypt zatiaľ, pokiaľ ide o programy mikromobility v Afrike, vedú.

OSN podáva pomocnú ruku

Marrákeš bolo prvé mesto v Afrike, kde začal celomestský program zdieľania bicyklov v roku 2016. Medinabike je podporovaný Organizáciou OSN pre priemyselný rozvoj (UNIDO), Globálnym environmentálnym fondom (GEF) a riadi ho Ministerstvo životného prostredia Marockého kráľovstva. Medinabike má viac ako 300 bicyklov pre verejné použitie po celom Marrákeši.

Na jar roku 2018 program OSN pre životné prostredie začal spolupracovať so start upom Mobike v oblasti Nairobi a Kene. Obyvatelia a návštevníci môžu tieto bicykle používať zadarmo a nevyžadujú odomknutie aplikáciou. Tento systém bol prezentovaný počas Týždňa čistej mobility v Afrike, v snahe ukázať, ako bike-sharing môže byť aplikovaný po celej Afrike ako možnosť dopravy šetrnej k životnému prostrediu.

Káhira (Egypt) tiež začala program verejného zdieľania bicyklov v máji 2018, nazvaný „Sekketak Khadra“, ktorý sa zhruba dá preložiť ako „vaša cesta je zelená“. Káhirska vláda spolupracuje s OSN programom pre ľudské osady (UNHABITAT), s cieľom nasadiť niekoľko stoviek bicyklov v celom hlavnom meste Egypta.



Zdroj: Mobike

Začínajú sa objavovať africké start upy

Francúzska spoločnosť Smoove je dodávateľom programu Medinabike v Marrákeši.

Spoločnosť má päťročnú zmluvu s vedením mesta. Smoove tiež vyhral ponuku na vybudovanie flotily spoločných bicyklov v Lagose v Nigérii v roku 2018. Zatiaľ sa však zdá, že v tomto projekte nedosiahol žiadny pokrok, pravdepodobne v dôsledku zlej cestnej infraštruktúry v meste.

Baddel je prvý start up e-bike zdieľania v severnej Afrike, so sídlom v Káhire. Spoločnosť začala s flotilou 101 elektrických bicyklov a 15 staníc v letovisku El Gouna. Baddel má v pláne vybudovať viac flotíl po celej severnej Afrike.

V Nigérii sa start upy stretli s predpismi, ktoré nevytvárajú dostatočný priestor pre platformy zdieľania a start upy, ktoré tam vznikli, ORide, Max.ng a Gokada, však postupne prestali fungovať.

Výzvy, ktorým svet mikromobility čelí

Zatiaľ čo trend mikromobility na celom svete naďalej rastie, stále existuje množstvo výziev, ktoré bránia úplnému prijatiu, vrátane obmedzenej infraštruktúry, nedostatočnej regulácie, zákazov pre celé mestá a krádeží.

Mestská infraštruktúra

Ak mestu chýba správna infraštruktúra a dostatok cyklistických trás, akceptácia zdieľaných bicyklov a kolobežiek sa stáva ťažkou a dokonca nebezpečnou pre verejnosť. To je jeden z dôvodov, prečo mikromobilita ešte nemôže vzlietnuť v krajinách Afriky, rovnako ako v Indii.

Mnohé z afrických miest jednoducho nie sú vhodné na bicykel. V súčasnosti je používanie bicyklov a kolobežiek v afrických mestách často príliš nebezpečné.

Napríklad v Južnej Afrike sa cyklistika považuje buď za elitársky šport pre bohatých, alebo ako doprava vyhradená pre chudobných. V dôsledku toho má väčšina Juhoafričanov veľmi malý záujem o cyklistiku okolo svojich miest. Napríklad v Johannesburgu predstavuje cyklistika len mikroskopické 0,2 % všetkých ciest v rámci mesta.



Zdroj: The Guardian

Kým krajiny nedokážu vytvoriť správnu infraštruktúru, je nepravdepodobné, že sa trend mikromobility rozšíri po celom kontinente tak, ako to dokázal v iných častiach sveta.

To isté platí pre Indiu: infraštruktúra je stále do značnej miery nevhodná pre bezpečnú prevádzku bicyklov a kolobežiek na cestách. Vláda však v súčasnosti pracuje na iniciatívach na zlepšenie podmienok pre cyklistov vďaka programu Smart Cities.

Ziskovosť

Hoci mnoho spoločností mikromobility získalo kapitál v miliónoch dolárov prostredníctvom investorov, mnohí sú stále snažia dosiahnuť trvalo udržateľnú ziskovosť - najmä preto, že dopyt zadarmo padá uprostred pandémie.

Ofo sa stále zaoberá problémami s peňažným tokom, pretože ešte musí platiť dodávky a udržiavať svoju prevádzku. Spoločnosť je teraz na pokraji bankrotu a milióny užívateľov požiadalo o vrátenie svojej zábezpeky vo výške 14 dolárov. Aby znížil náklady, Ofo ustúpil z väčšiny zahraničných trhov a zameral sa výhradne na Čínu.

Bird dokonca aj pred pandemiou čelil ťažkostiam so ziskovosťou. Jeho ziskové rozpätie je 30 %, podľa čísel vo výročnej správe. V snahe zlepšiť tieto marže Bird zmenil svoju cenovú politiku, a to až zdvojnásobením minútového poplatku v niektorých mestách.

V októbri 2019 Bird upísal ďalších 275 miliónov dolárov a v januári 2020 ďalších 75 miliónov dolárov. V analýze Kretzu z marca 2019 bolo indikované, že na každom skútri Bird stráca 293 dolárov.

Od apríla 2020 spoločnosť prepustila 1 400 zamestnancov.

Vzhľadom na rané štádiá odvetvia mikromobility spoločnosti stále hľadajú spôsoby, ako dosiahnuť ziskovosť a udržateľnosť.

Regulácie

Zdieľané bicykle a električky zostávajú relatívne novým konceptom a väčšina miest nemá správne predpisy pre tieto programy, takže teraz riešia otázky ako kodifikovať a zregulovať náhly výskyt flotíl bicyklov a kolobežiek v mestách.

Avšak zatiaľ, čo niektoré mestá oslavujú svoje úspešné uvedenia programov, iné zakazujú tieto aktivity, citujú problém bezpečnosti a obáv z chaosu, ktorý prinášajú do ulíc.

Čínska vláda vytvára nové predpisy, ktoré pomáhajú kontrolovať trh vznikajúcich mikromobilít, vrátane trestania jednotlivcov, ktorí opúšťajú spoločné bicykle mimo povolených oblastí alebo vandalizujú bicykle.

Čínske mestá boli tiež rýchlo zaplavené tisíckami bicyklov. V Šanghaji nariadil Úrad mestskej dopravy spoločnostiam zákaz uvádzať ďalšie bicykle v už presýtenom meste.

Rýchlosť a nepredvídateľnosť pohybu kolobežiek na chodníkoch alebo ich náhodne umiestnenie v uliciach viedla niektoré európske mestá, ako je Paríž, k zakazu používania na chodníkoch, aby sa zabránilo zrážkam s chodcami. Barcelona bola ešte radikálnejšia, zakázala používanie spoločných elektrických kolobežiek úplne. Elektrické kolobežky sú v súčasnosti tiež zakázané na verejných uliciach a chodníkoch vo Veľkej Británii.

Našťastie pre zdieľanie e-kolobežiek, tieto zákony sa môžu zmeniť, keď spoločnosti pracujú s mestami, aby lepšie integrovali systémy mikromobility do mestského života. Bird, Lime, Voi a Tier sa chcú začať so skúškami vo Veľkej Británii už v júni 2020, zrýchlene v porovnaní s pôvodnými plánmi na rok 2021.

Severná Amerika má oveľa prísnejšie predpisy v porovnaní s Áziou, čo znamená, že start upy venujúce sa mikromobilite nemôžu rásť tak rýchlo, ako tomu bolo v Číne. Napríklad spoločnosti musia získať povolenie a prejsť legislatívne procesy, než budú môcť zaviesť svoje bicykle a kolobežky vo väčšine miest v USA.

Ak tak nespravlia, môžu čeliť vysokým pokutám a skončiť zakázané v mestách, tak ako sa to stalo Bird a Lime, ktoré boli vykázané zo San Francisca potom, čo umiestnili stovky zariadení na uliciach bez súhlasu mesta. Celkovo však môžu byť nariadenia prospešné pre mestá aj pre start upy, pretože bránia spoločnostiam v neudržateľnom rýchlom raste.



Zdroj: Curbed.com

Zariadenia (hardware)

Neľútostná konkurencia medzi start upmi mikromobility viedla k záplave miliónov bicyklov bez dokovacích staníc v uliciach veľkých miest, ako je Peking a Šanghaj, čo viedlo k mnohým problémom.

Keď bicykle nie sú používané, spoločnosti často nemajú pracovnú silu na potrebnú údržbu, čo vedie k frustrácii používateľov. Navyše, bicykle spoločností, ktoré sa rozšírili príliš rýchlo a nedokázali sa udržať na trhu, rýchlo skončia ako odpad v masívnych „cintorínoch bicyklov“ po celej Číne.



Zdroj: The Atlantic

Vandalizmus a krádež bicyklov a kolobežiek sa stali hlavnou prekážkou mnohých nových spoločností mikromobility. To nemusí byť nebezpečné pre väčšie spoločnosti, ale hlavne pre menšie start upy, ktoré by mohli byť vytesnené z podnikania.

Napríklad Gobe.ebike musel vo februári 2018 úplne upustiť od svojho úsilia vo Francúzsku, pretože tisíce ich bicyklov bolo poškodených alebo odcudzených. Z toho istého dôvodu ukončili svoju činnosť v Bruseli v prvej polovici tohto roku.

Okrem toho 80 % bicyklov z parížskeho programu údajne ukradli alebo poškodili – niektoré boli dokonca nájdené na čiernych trhoch vo východnej Európe a severnej Afrike.

Bird sužovali krádeže v Mexico City a Čile, čo spôsobilo tisíce dolárov strát denne.

Spoločnosti s mikromobilitou sa preto musia zaoberať výdavkami spojenými s nahradením ukradnutého hardvéru, ako aj najať dostatok pracovnej sily na opravu poškodených. Bird aj Lime uviedli, že ich elektrické kolobežky majú „životnosť“ jeden až dva mesiace, než sú nahradené. Bird zistil, že priemerná dĺžka života ich kolobežky bola len 28,8 dní.

V snahe zvýšiť ich životnosť Bird rekonštruoval svoje kolobežky na odolnejší "Bird Zero" model v roku 2018 s pevnými pneumatikami. Tieto modely teraz predstavujú viac ako 75 % flotily.



Všeobecne platí, že mikromobilitné spoločnosti hľadajú nové prototypy, ladenie tvarov, veľkostí a usporiadanie kolies pre vozidlá, ktoré slúžia rôznym prepravným potrebám a úrovni komfortu. Sediace skútre a hybridy mopedov a e-bicyklov, ktoré ponúkajú väčšiu stabilitu a pohodlie pre cestujúcich, môžu získať väčšiu trakciu, pretože ľudia hľadajú pohodlnejšiu alternatívu v porovnaní s kolobežkami. Modely, ktoré sa ukážu byť udržateľné, odolnejšie a bezpečnejšie pre jazdcov, budú pravdepodobne vyhrávať.

Počasie

Pre mestá s tvrdším podnebím, ako sú mestá v severnej Európe, prijatie spoločných bicyklov a skútrov nie je až také zaujímavé. V daždi a snehu sa podmienky stávajú nebezpečnými a nehody rastú. Navyše, dopyt jednoducho klesá, keď je príliš chladno na použitie neuzavretých vozidiel.



Mnoho spoločností rieši ako ponúknuť odolnejšie flotily, aby bola jazda bezpečnejšia aj v nepriaznivom počasí.

Jump napríklad rozdával značkové zimné rukavice a klobúky pre svojich užívateľov vo Washingtone DC počas chladných zimných mesiacov. Ale keď sú poveternostné podmienky príliš ťažké, potom zdieľané kolobežky alebo bicykle nemajú v uliciach mesta príležitosť a spoločnosti v takýchto mesiacoch strácajú príjmy.

Napriek výzvam vyzerá budúcnosť mikromobility nádejne

Rovnako ako u všetkých rozvíjajúcich sa odvetví, spoločnosti v sektore mikromobility ponúkajúce relatívne nové služby zdieľaných bicyklov a kolobežiek majú pred sebou cesty aj s nečakanými výmoľmi, pretože čelia mnohým a často novým výzvam v celom priestore.

Zatiaľ čo niektoré spoločnosti môžu na tejto ceste zlyhať, spoločnosti, ktoré prežijú, budú pravdepodobne úspešné na tomto multi-miliardovom trhu, pretože poskytujú pre urbanizáciu životaschopné riešenia dopravných ťažkostí miest a ponúkajú zelenšiu alternatívu k automobilom. Covid-19 urýchlil potenciálnu konsolidáciu priestoru, ale tiež riadený dopyt v čase, keď riešenia „jeden-jazdec“ a „doprava open-air“ sú veľmi žiaduce.

Samozrejme, že veľa z toho závisí na geografii, a či mestá alebo mestské nastavenia môžu úspešne aplikovať tieto spôsoby dopravy.

Rastúci počet investorov nalieva obrovské množstvo kapitálu do priemyslu mikromobility, preto môžeme očakávať, že budeme vidieť viac bicyklov a kolobežiek na uliciach miest po celom svete.

A čo Slovensko?

Už len jednoduchý pohľad na slovenské mestá v týchto dňoch ukazuje, že mikromobilita bez akejkoľvek regulácie, bez veľkého ohlasovania a pompéznych vstupov na trh získala značný podiel na trhu vnútromestskej dopravy a získava priaznivcov, ale aj svojich odporcov.

Nasledujúci prehľad dáva veľmi názorný obraz o intenzite tohto trendu:

Bratislava

- elektrické kolobežky Bolt (predtým Mint)
- bicykle Slovnaft BAjk
- bicykle White Bikes
- bicykle Antik
- bicykle smartbike
- autá up!city zanikli po koronakríze
- autá Share'nGo
- autá flexibee
- skútre blinkee.city
- NUPPU – zdieľané autá v rámci bytovej jednotky cez systém Share Car

Košice

- bicykle Antik
- bicykle smartbike
- elektrické kolobežky Bolt
- skútre Antik
- autá Share'nGo

Nitra

- bicykle Arriva
- bicykle Share Car
- bicykle smartbike
- autá Share Car

Trnava

- bicykle Arboria
- autá e-trnava.eu

Žilina

- bicykle BikeKIA

- bicykle smartbike
- elektrické kolobežky Bolt

Banská Bystrica

- bicykle smartbike
- bicykle TIC Banská Bystrica

Piešťany

- bicykle smartbike
- bicykle Piešťanské užitočné koleso
- elektrické kolobežky Bolt

Prešov

- bicykle Bicykle za dobré skutky
- elektrické kolobežky Bolt

Trenčín

- bicykle mestský bicykel
- elektrické kolobežky Bolt

Trebišov

- bicykle Antik

Moldava nad Bodvou

- bicykle Antik

Poprad

- bicykle Antik

Kežmarok

- bicykle Žlté bicykle

Prievidza – Bojnice

- bicykle Zelený Bicykel

Veľký Šariš

- bicykle Antik

Stará Ľubovňa

- bicykle Active Spiš

Lučenec

- bicykle Bikesharing Lučenec

Štúrovo

- cezhraničný systém požičovne bicyklov Mária Valéria Bike

Ďalšie mestá spustenie týchto platforiem plánujú:

Nové Zámky

- plánuje sa bikesharing

Levice

- plánuje sa bikesharing

Liptovský Mikuláš

- plánuje sa bikesharing

Záver

Ako je vidieť z pohľadu na celý svet a taktiež na Slovensko, mikromobilita nás ovládla bez výstrahy, rýchlo a efektívne. Priniesla na svet niekoľko miliardár a pomerne veľa spokojných zákazníkov.

A samozrejme, veľa nespokojných podnikateľov alebo obyvateľov, ktorým nevyhovuje keď okolo nich prefrčí niekto na e-kolobežke.

Takže nás celkom určite čaká aj určitá miera regulácie tohto podnikania. Mikromobilita nemôže znamenať len zisk a zľahčenie života jednej časti obyvateľov na úkor a bez kompenzácie druhej časti obyvateľov miest.

Tento konflikt „inovácia versus regulácia“ je neodvratiteľný. Na rozdiel od Chovanculiaka nezastávame názor, že tieto služby je potrebné nechať neregulované a voľná ruka trhu sa s tým vysporiada. To, čo je potrebné, je verejná diskusia, ktorá bude hľadať odpovede na otázky ako prispieť k ekologizácii fungovania miest, skvalitneniu života a pritom dodržiavať základné pravidlá fungovania (napríklad nejazdím rýchlejšie ako 5 km/h tam, kde sú deti, starší spoluobčania a podobne, nenechám svoje premiestňovadlo tam, kde si zmyslím, teda uprostred chodníka, ale uložím ho na miesto, ktoré je k tomu najvhodnejšie, napríklad na stanovišti bicyklov alebo inej odstavnej ploche a mnoho ďalších pravidiel, ktoré nie sú až tak skutočnou reguláciou, ako skôr slušným správaním a ohľaduplnosťou jedného voči ostatným), čím sa dosiahne nielen vyššia miera akceptácie, ale predovšetkým toľko vyžadovaná kvalita života v meste.

Case Study: Bolt

Bolt je estónska dopravná platforma založená a so sídlom v estónskom Talline. Služby spoločnosti siahajú od zdieľaných jász po mikromobilitu a dodávku potravín.

Od decembra 2019 Bolt pôsobí vo viac ako 150 mestách v 35 krajinách [2] v celej Európe, Afrike, severnej Afrike, západnej Ázii a Severnej Amerike. Spoločnosť má na celom svete 30 miliónov zákazníkov a viac ako milión vodičov využíva túto platformu na „zdieľané jazdy“.

Bolt (donedávna Taxify) založil Markus Villig (vtedy len 19-ročný študent strednej školy) v roku 2013 s víziou zlúčiť všetky taxíky z Tallinnu a Rigy do jednej platformy. S investíciou päťtisíc eur od svojich rodičov, ktorí mu tiež pomohli pri poskytovaní podpory zákazníkom mimo ich bežného pracovného času, najal vývojára, ktorý mu pomohol začať podnikáť. Svoju aplikáciu nazval mTakso. Služba bola spustená v auguste 2013 a v roku 2014 začala prenikať do zahraničia.

V roku 2017 spoločnosť Taxify spustila svoje služby v Londýne tak, že získala miestnu taxislužbu s licenciou na prevádzkovanie, ale spoločnosť Transport for London prinútila Taxify zastaviť poskytovanie služby. Spoločnosť podala novú žiadosť o licenciu s plánmi na opätovné otvorenie služieb v Londýne.



Po neúspechu v Londýne spustila spoločnosť Taxify svoje služby v Paríži a v Lisabone.

V septembri 2018 spoločnosť oznámila rozšírenie na bezdokovacie elektrické kolobežky a uviedla ich na trh v Paríži pod novou značkou Bolt.



Spoločnosť tiež uviedla, že plánuje vypustenie kolobežiek v niekoľkých ďalších európskych a austrálskych mestách, kde už bola ich aplikácia zavedená, ale mala by sa uviesť aj na nové trhy, na ktorých nedokázala ponúknuť služby na zdieľané jazdenia kvôli regulačným prekážkam (napr. v Nemecku a v Španielsku).

V júni 2019 bol Bolt znovu spustený v Londýne a na platforme sa zaregistrovalo 20 tisíc vodičov.

V auguste 2019 spoločnosť zaviedla svoju službu dodávky potravín Bolt Food. Bolt Food bol uvedený na trh v Tallinne s plánom rozšíriť sa tento rok do ďalších miest v Európe a v Afrike.

V septembri 2019 Bolt oznámil svoj „Zelený plán“, iniciatívu na zníženie ekologickej stopy dopravného priemyslu a Boltu ako spoločnosti. Medzi ciele zeleného plánu patrí kompenzácia Boltovho príspevku k emisiám CO₂ v európskom dopravnom sektore do roku 2025 najmenej o 5 miliónov ton a pridanie ďalších typov bezemisnej mobility, z ktorých si môžu cestujúci vyberať.

V marci 2020 bol Bolt na treťom mieste v kategórii FT 1000: Najrýchlejšie rastúce spoločnosti v Európe 2020, uverejnené vo Financial Times.[22]

Pred ohlásením strategického partnerstva s Didi Chuxing spoločnosť Taxify získala od investorov z estónskych a fínskych business anjelov viac ako 2 milióny eur. V auguste 2017 spoločnosť Didi Chuxing investovala nezverejnenú sumu považovanú za „osemmiestnu sumu v amerických dolároch“. Kolo financovania z mája 2018 s investíciou od Daimlera znamenalo upísanie ďalších 175 miliónov dolárov a viedlo k trhovej valuácii v hodnote 1 miliardy dolárov pre spoločnosť, čo z nej urobilo „jednorožca“ (unicorn).

V januári 2020 Európska investičná banka (EIB) podpísala s Boltom rizikový dlhový nástroj vo výške 50 miliónov eur. Financovanie podporované Európskym fondom pre strategické investície (EFSI) má podporiť vývoj produktov spoločnosti Bolt v oblastiach, kde technológia môže zlepšiť bezpečnosť, spoľahlivosť a udržateľnosť svojich služieb. Patria sem investície do existujúcich služieb, ako sú zdieľané jazdy, dodávka potravín aj vývoj nových produktov.

Míľniky

- Stala sa prvou dopravnou aplikáciou na svete, ktorá zákazníkom umožňuje platiť za ich cesty prostredníctvom fakturácie mobilného operátora.
- Stala sa cestovnou aplikáciou č. 2 v Južnej Afrike a cestovnou aplikáciou č. 1 v Keni a v Nigérii v roku 2017.

- V roku 2018 sa stala vedúcou platformou pre jazdu v Afrike.
- V máji 2018 oslovili 10 miliónov zákazníkov.
- Rozšírili pôsobenie na elektrické kolobežky v septembri 2018 a stali sa prvou platformou integrujúcou tieto služby so službami na podporu jazdy v jednej aplikácii.
- Rebranded na Bolt a vo februári 2019 dosiahli 25 miliónov cestujúcich.
- Spustenie v Londýne v júni 2019.
- Bolt Food bol uvedený na trh v auguste 2019.

Služby

Bolt prevádzkuje svoju aplikáciu, ktorá umožňuje ľuďom objednať si jazdu zo svojich smartfónov. Aplikácia je k dispozícii pre Android, iOS, Windows Phone a AppGallery pre telefóny Huawei. Zákazníci si musia zvoliť spôsob platby: v hotovosti, kreditnou kartou alebo fakturáciou mobilného operátora skôr, ako budú službu používať. Zákazník požaduje jazdu a potvrdí svoje miesto vyzdvihnutia. Keď vodič prijme cestu, zákazník má možnosť vidieť meno vodiča a podrobnosti o aute. Po dokončení jazdy sa vodič aj jazdec môžu navzájom hodnotiť.

Bezpečnosť

Bolt zdôraznil dôležitosť bezpečnosti zákazníka. Všetci vodiči sa podrobujú previerke trestnej bezúhonnosti a odbornej príprave. Od vodičov sa tiež vyžaduje, aby mali najmenej 21 rokov a mali vodičský preukaz najmenej 3 roky. Bolt má politiku nulovej tolerancie užívania alkoholu a drog. V Nigérii Bolt zaradil tlačidlo SOS pre vodičov, ktorí posielajú núdzové výstrahy v reálnom čase agentúre pre núdzové reakcie v Lagose. V Londýne tlačidlo SOS v aplikácii spája jazdcov a vodičov s pohotovostnými službami.

V dokumente boli použité podklady CBInsight:

<https://www.cbinsights.com/research/report/micromobility-revolution/>