

Преимущества автоматизированных сервисов проката электротранспорта

Федосенко Сергей Иванович

Магистр технических наук

*Белорусский государственный университет информатики и
радиоэлектроники*

Минск, Беларусь

Аннотация:

The character of urban transportation in the Europe has dramatically changed in recent years, due in part to the growing interest in active transportation and the explosive growth and continuous iteration of shared-use modes of travel, including bikesharing, carsharing, ridesourcing, and, more recently, electric (e-) scooter-sharing. E-scooters and other novel forms of micro-mobility have already added to the growing menu of travel options available in cities by offering riders opportunities to experience urban environments in an unconventional way.

Ключевые слова:

electric scooter, urban mobility, transport system, urban transport, multimodality, transport planning, public space, smart city, intelligent transport system, shared economy, integrated mobility system, business model, micromobility, means of individual mobility, aggregator, industry 4.0, fourth industrial revolution.

Вслед за многими европейскими и мировыми столицами мода на самокаты захватила и Минск, где спрос на это средство передвижения только по итогам летнего сезона 2019 года вырос в несколько раз. В других городах мира власти удачно используют новый тренд для снижения нагрузки на общественный транспорт, дороги и экологию. В Минске внезапно возникшая

мода на самокаты пока лишь создает новые проблемы и новые зоны конфликта. Однако стихийное развитие этого вида транспорта дает городу шанс постепенно переосмыслить саму концепцию перемещения в городской среде.

В последние несколько лет электротранспорт приобретает огромную популярность. Только в Минске по состоянию на 2020 год действовало 2 автоматизированных сервиса по аренде электросамокатов: оператор Eleven и Kolobike. В европейских странах количество операторов в крупных городах может достигать 6. Прокат электросамокатов – едва ли не самый яркий пример нового формата мобильности в городах Северной Америки и Европы. Популярность электротранспорта обусловлена тенденцией борьбы за экологию, снижение выброса вредных веществ в атмосферу и просто удобством передвижения в городах.

Электросамокаты имеют сезонные ограничения в использовании. На них рекомендуется ездить с апреля по октябрь. Это связано с тем, что гаджет не переносит влажность, так как расположенная внизу корпуса батарея не герметична и при контакте с водой может произойти замыкание. Воздействие морозов приводит к быстрой разрядке батареи.

В текущем году ожидается продолжение развития малых средств мобильности в городах Беларуси. Очевидно, что автоматизированные прокаты электротранспорта начнут появляться и в других крупных городах. Классические точки проката ожидаемо будут искать выходы в оптимизации работы бизнеса. Начнется постепенный переход от проката к автоматизированным сервисам по аренде электротранспорта. За счет таких факторов, как динамическое ценообразование, оптимизация тарификации, улучшение технической надежности, улучшение автономности электротехники, интеграция, агрегация пользовательских запросов, мобильность, сервисы проката уже в ближайшее время получат дополнительные конкурентные преимущества.

Сочетание факторов и тенденций, которые привели к уже произошедшим изменениям, само по себе представляет значительный интерес. Нестандартная логика экономической эффективности для сектора шерингаэлектросамокатов по-прежнему вызывает много споров.

Шеринговая экономика

Активно кикшеринг развивается в США, капитализация местных компаний Bird и Lime оценивается инвесторами в \$1 млрд. Не отстает и Скандинавия. Шведский кикшеринг Voi активно осваивает Европу и работает уже в 33 городах в десяти странах. Городские правительства в свою очередь оседлали моду на самокаты и работают с шеринговыми сервисами для решения проблемы «последней мили» — когда нужно добраться, например, от дома до транспорта или от метро до офиса.

Благодаря регулярному развитию технологий мобильного интернета становится возможным продвижение и популяризация экономики совместного потребления в довольно широких масштабах. Новые технологии, такие как мобильные платежи, интернет-вещей (IoT), большие данные, способны устанавливать и поддерживать длительную связь с потребителями, а ставшие популярными в шеринг-экономике онлайн-сервисы, не только дают потребителям возможность сэкономить на стоимости приобретаемых услуг. Благодаря им, ресурсы, находящиеся в распоряжении потребителей, могут использоваться с большей пользой и выгодой, и этот процесс является эффективным и не представляет сложностей. В результате технологического прогресса и развития интернет-платежей в мире появились конкуренты в сфере интернет-торговли. Такие площадки как Aliexpress, Amazon, Ebay, Alibaba, Joom, Banggood и другие. В 2021 году продолжится спрос на экономику совместного использования у жителей больших городов.

Платформы совместного потребления могут обеспечить доступ к новым рынкам и группам клиентов за счет снижения денежных затрат для потребителей, которые хотят использовать актив, но не могут позволить себе владеть им или хотят использовать его в течение короткого периода времени. Кроме того, такие платформы способны увеличить покупную стоимость совместно используемых активов, поскольку покупатели часто готовы платить больше за те товары, которые могут генерировать доход за счет совместного использования.

Миллионы людей в настоящее время углубляются в сферу экономического агентирования, становятся ежедневными практиками, оказывая непосредственное влияние как на социальные, так и на экономические сферы развития общества. Помимо выпуска информации, товаров, услуг, происходит непрерывный обмен всем этим между собой. Для разрешения масштабных и точечных проблем люди создают сообщества; – в качестве отличительной черты подобной бизнес-модели следует отметить превращение потребителя в поставщика при появляющейся для этого возможности. Поскольку экономика совместного потребления отличается легкостью в организации и существенным экономическим эффектом в результате пользования ресурсами, естественным является ее расширение, причем происходит этот процесс с большой скоростью.

Характерные черты экономики совместного использования:

- посредством шеринга можно дозировать, и даже минимизировать масштабы употребления, используя при этом имеющуюся собственность более продуктивно. Все люди относятся к шерингу со своей позиции- если одни могут на этом заработать, то у других появляется возможность экономии средств, поскольку нет необходимости тратить их на ту вещь, которая нужна ненадолго;

- самыми популярными и перспективными в планах признаны экономика транспорта и личного транспорта, однако специалисты пришли к мнению о том, что в дальнейшем этот короткий перечень может значительно

расшириться, включив в себя больше предметов и сфер деятельности. Под совместным потреблением подразумевается и аукцион, и обмен, и дарение, а не только услуги;

– успех в развитии шеринга напрямую зависит от качеств, которыми обладают пользователи, и самыми важными среди них следует отметить способность доверять друг к другу, коллективизм, сверхрациональность.

Подводя итог, можно сказать, что благодаря наличию отличительных черт шеринговой экономики, формируется совместное потребление, под которым следует понимать временную аренду чего-либо частным лицом у частного лица, однако разновидностей такой экономики довольно много. К примеру, на улицах некоторых мегаполисов можно увидеть стойки с общественными велосипедами или самокатами. В удобный час можно воспользоваться мобильным транспортом, после чего оставить в любом доступном в приложении месте, оплатив при онлайн с помощью банковской карты.

Список использованных источников:

1. Sharing Economy 2: Electric Scootaloo [Электронный ресурс]. – Режим доступа <https://fee.org/articles/sharing-economy-2-electric-scootaloo/>

2. Bird's the Word! The Next Generation of the Sharing Economy. [Электронный ресурс]. – Режим доступа https://rolfshenry.com/wp-content/uploads/2018/02/i8_Bird_Smith.pdf

3. Евсеева А.И. (2016). Новая городская мобильность: тенденции развития транспортных систем // Государственное управление. Электронный вестник. Вып. 59. С. 238–266.