



Η UBER είναι μια επαναστατική υπηρεσία συνεπιβατισμού και εκμίσθωσης οχημάτων με οδηγό που βασίζεται σε μια εφαρμογή. Διευρύνεται γρήγορα, λειτουργεί παγκοσμίως σε 500 πόλεις και μπορεί δυναμικά να διακόψει εντελώς τις υπάρχουσες υπηρεσίες ταξί.

Περιγραφή του προβλήματος

Η UBER δραστηριοποιείται παγκοσμίως και προσφέρει υπηρεσίες παρόμοιες με εκείνες των ταξί έχοντας ως βάση μια εφαρμογή, προσφέροντας συχνά καλύτερες υπηρεσίες και χαμηλότερες τιμές από τις καθιερωμένες υπηρεσίες ταξί. Είναι ένας σοβαρός ανταγωνιστής, έχοντας αντικαταστήσει έως και το 50% των υφισταμένων υπηρεσιών ταξί μέσα σε λίγα χρόνια σε μεγάλες πόλεις σε όλο τον κόσμο.

Η UBER είναι μια παγκόσμια εταιρεία με αυξημένα έσοδα, μεγάλα νομικά τμήματα, ισχυρά εργαλεία μάρκετινγκ και μεγάλη ευελιξία. Συνήθως, όταν ξεκινά να λειτουργεί σε κάποια πόλη, βρίσκει μεγάλη ανταπόκριση και η αναστάτωση που προκαλεί είναι τεράστια. Επίσης, οι παραδοσιακές υπηρεσίες ταξί λειτουργούν, στις περισσότερες περιπτώσεις, σε μια έντονα ρυθμιζόμενη και προστατευμένη αγορά και οι παρεχόμενες υπηρεσίες δεν είναι ιδιαίτερα καλές. Η Uber συχνά αγνοεί ή παρακάμπτει την προστασία και τους κανόνες αυτούς, αλλά προσφέρει μια ανώτερη υπηρεσία. Παρέχει επίσης μια καλύτερη συνολική εικόνα: ψηφιακή, διεθνής, μέρος της οικονομίας διαμοιρασμού ("Sharing Economy"), εύκολη στη χρήση, εξυπηρέτηση των πελατών μέσω smartphone, δώρα, κίνητρα, πληροφορίες. Λειτουργούν προσφέροντας ποικιλία υπηρεσιών: UberX, UberGo, UberTaxi, UberPop, UberPool, ενώ συνεχώς καινοτομούν με πειραματικές υπηρεσίες όπως το UberChopper και το UberFRESH. Οι παραδοσιακές υπηρεσίες ταξί και η τοπική διοίκηση, συχνά δεν ξέρουν πώς να αντιδράσουν και βρίσκονται αντιμέτωποι με ερωτήματα όπως: Θα πρέπει να καλωσορίσουν αυτή την επιχειρηματική προσέγγιση; Πρέπει να προστατεύσουν την αγορά; Πώς πρέπει να αντιμετωπίζουν (ενίοτε βίαιες) διαμαρτυρίες; Πώς να αντιμετωπίσουν το γεγονός ότι η UBER αγνοεί το νόμο;



Πώς λειτουργεί

Η Uber είναι μια παγκόσμια διαδικτυακή εταιρεία δικτύου μεταφορών που εδρεύει στο Σαν Φρανσίσκο της Καλιφόρνια. Αναπτύσσει, εμπορεύεται και εκμεταλλεύεται την εφαρμογή για κινητά τηλέφωνα Uber, η οποία επιτρέπει στους καταναλωτές με smartphones να υποβάλουν ένα αίτημα για μετακίνηση. Η εφαρμογή αποστέλλει το αίτημα αυτό αυτόματα στον πλησιέστερο οδηγό Uber, καθοδηγώντας τον στην τοποθεσία του πελάτη. Η εφαρμογή Uber δείχνει την θέση του οχήματος στο χάρτη, παρέχοντας έτσι πολύ ακριβείς πληροφορίες στο άτομο που περιμένει, ενώ ο οδηγός γνωρίζει ήδη πού θα πάει. Δεν υπάρχουν συναλλαγές μετρητών, καθώς η εφαρμογή Uber υπολογίζει αυτόματα το κόστος και μεταφέρει τη διαδικασία πληρωμής στον οδηγό. Κατ' αρχήν, οποιοσδήποτε με αυτοκίνητο μπορεί να γίνει οδηγός Uber και δεν είναι απαραίτητο να συμμορφώνεται με τα πρότυπα ποιότητας των ταξί, αλλά μόνο με τα πρότυπα που έχει ορίσει η Uber, τα οποία μπορούν να διαφέρουν πολύ από πόλη σε πόλη. Η τιμολόγηση της Uber ελέγχεται κεντρικά μέσω αλγορίθμων που έχει θέσει η εταιρεία και μπορεί έτσι να «αντιδράσει» με ευέλικτο τρόπο στη ζήτηση, στη γενική κατάσταση της αγοράς και ακόμη και στην κατάσταση της κυκλοφορίας. Έτσι, έχει τη δυνατότητα να συμμετάσχει με ευελιξία σε

έναν «πόλεμο τιμών» με τους ανταγωνιστές της. Σε περιόδους υψηλής ζήτησης ενδέχεται να αυξηθούν οι τιμές, αλλά παράλληλα αυξάνεται και η προσφορά καθώς οι οδηγοί έχουν μεγαλύτερο κίνητρο να προσφέρουν υπηρεσίες. Η τιμολόγηση είναι τόσο αποτελεσματική ώστε ο χρόνος αναμονής είναι σχεδόν πάντα κάτω από 5 λεπτά, ανεξάρτητα από τις περιστάσεις. Οι χρήστες της εφαρμογής μπορούν να αξιολογήσουν τους οδηγούς και οι οδηγοί, με τη σειρά τους, μπορούν να αξιολογήσουν τους χρήστες, γεγονός το οποίο οδηγεί σε ακόμα μεγαλύτερη αφοσίωση των πελατών. Έως τον Αύγουστο του 2016, η υπηρεσία ήταν διαθέσιμη σε περισσότερες από 66 χώρες και σε 507 πόλεις παγκοσμίως, ενώ η αξία της εταιρείας υπολογίζεται σε 68 δισεκατομμύρια δολάρια (Σεπτέμβριος 2016) και τα ετήσια έσοδα για το 2016 εκτιμάται ότι θα είναι τουλάχιστον 4 δισεκατομμύρια δολάρια (σχεδόν 8 φορές περισσότερα σε σχέση με το 2014). Ωστόσο, η εταιρεία εξακολουθεί να έχει τεράστιες απώλειες, αλλά καθώς απέκτησε τόσα κεφάλαια, μπορεί να επενδύσει σε μεγάλο βαθμό στις καινοτομίες και στην ανάπτυξη της.

Ποια είναι τα οφέλη και ποιοι οι ωφελούμενοι

Βραχυπρόθεσμα, το όφελος είναι σίγουρα για τον πελάτη, αφού προσφέρεται μια πολύ καλύτερη και ομαλότερη υπηρεσία ταξί, εύκολη στη χρήση, στην πληρωμή και στη διαχείριση. Η προοπτική είναι να επεκταθούν περαιτέρω οι υπηρεσίες της Uber, ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν απρόσκοπτα. Δεν απαιτείται προσαρμογή σε άλλες χώρες / πόλεις, καθώς η εφαρμογή είναι η ίδια παντού, οπουδήποτε λειτουργεί το Uber. Μακροπρόθεσμα, μέσω συνεπιβατισμού όπως παρέχεται από το UberPool και του ανταγωνισμού από εταιρείες παρόμοιες με την Uber, όπως η Lyft ή η Didi Chuxing, η υπηρεσία θα μπορούσε να διαδοθεί ευρύτερα: Χρησιμοποιώντας το smartphone σου, απολαμβάνεις μια σχετικά φτηνή μετακίνηση, μέσα σε λίγα λεπτά, σχεδόν παντού και σχεδόν οποτεδήποτε στην πόλη.

Είναι μια ευκαιρία να «σπάσει» το μονοπώλιο των υπηρεσιών ταξί που δημιουργείται σε πολλές πόλεις και το οποίο οδηγεί σε ιδιαίτερα ακριβές υπηρεσίες χαμηλής ποιότητας.

Βραχυπρόθεσμα, δημιουργούνται ενδιαφέρουσες νέες τοπικές ευκαιρίες απασχόλησης για τους οδηγούς, οι οποίοι έχουν πολύ ευέλικτες ώρες εργασίας και μπορούν να εργάζονται με μερική ή πλήρη απασχόληση. Οποιοσδήποτε έχει άδεια οδήγησης και αυτοκίνητο μπορεί να δηλώσει ενδιαφέρον (αν και αυτό εξαρτάται από τα πρότυπα ποιότητας της Uber και συχνά και από τις νομικές απαιτήσεις).

Μακροπρόθεσμα, η Uber παρέχει μια δελεαστική επιλογή μετακίνησης, ως εναλλακτική της χρήσης του αυτοκινήτου. Ιδανικά, οι άνθρωποι δεν θα αγόραζαν πλέον αυτοκίνητο, αλλά θα μετακινούνταν περπατώντας, με ποδήλατο, με τις δημόσιες συγκοινωνίες, με τη συλλογική χρήση του αυτοκινήτου και τον συνεπιβατισμό. Εάν οργανωθεί αποτελεσματικά, η δυνατότητα αντικατάστασης των μετακινήσεων με αυτοκίνητα είναι τεράστια (σε μια προσομοίωση ενός ακραίου σεναρίου, το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών έδειξε δυνατότητα μείωσης κατά 97%).

Η Uber πειραματίζεται με αυτο-οδηγούμενα αυτοκίνητα (με οδηγό που παρακολουθεί το ταξίδι και είναι παρών ώστε να δράσει σε περίπτωση που το αυτοματοποιημένο σύστημα δεν μπορεί να αντιμετωπίσει οποιοσδήποτε συνθήκες). Είναι μια ευκαιρία για τις πόλεις να δοκιμάσουν αυτή την τεχνολογία.

Η Uber επίσης πειραματίζεται με άλλες καινοτομίες, όπως οι συνεργασίες με τους μεταφορείς ποδηλάτων, τους προγραμματιστές εφαρμογών, ακόμη και με υπηρεσίες πτήσεων, και λόγω της δύναμής της στην αγορά, θα μπορούσε να εισάγει αυτές τις καινοτομίες πολύ γρήγορα στις πόλεις.

Μειονεκτήματα, κίνδυνοι

Μακροχρόνια, η Uber μπορεί να φτάσει να κατέχει μια μονοπωλιακή θέση (παρόμοια με την Google, Amazon ή Facebook στις αγορές τους) και έτσι να ελέγχει την αγορά: έλεγχος των πελατών, των οδηγών, των δεδομένων οδηγών και πελατών, των πωλήσεων, των τιμών, των καινοτομιών, των εξαρτημένων προμηθευτών, των συνεργασιών με τις δημόσιες συγκοινωνίες και ακόμη και σε κάποιο βαθμό της νομοθεσίας.

- Η Uber είναι μια εταιρεία με έδρα τις ΗΠΑ και ένα σημαντικό μέρος των εσόδων θα διατεθεί στο εξωτερικό.
- Η Uber ενδέχεται να «εκτοπίσει» τις παραδοσιακές τοπικές υπηρεσίες ταξί.
- Η Uber ενδέχεται να μη συμμορφώνεται με τους στόχους βιωσιμότητας.

Ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων - ποιοι αποτελούν κινητήριες δυνάμεις και ποιοι αντιπάλους

ΚΙΝΗΤΗΡΙΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ: Γενικά, πρόκειται για οργανισμούς που ενδιαφέρονται για τις ελεύθερες αγορές και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών. Ωστόσο, σε οργανισμούς όπως τα εμπορικά επιμελητήρια, τα συμφέρο-

να μπορεί να είναι αντικρουόμενα: Ορισμένοι επιθυμούν την καινοτομία, άλλοι θέλουν να προστατεύσουν τα διάφορα συμφέροντα όπως αυτά των εταιρειών ταξί.

ΑΝΤΙΠΑΛΟΙ: Αυτοί μπορεί να είναι τοπικοί οργανισμοί ταξί που δε θέλουν να υπάρχει ανταγωνισμός, συνδικάτα που θέλουν να προστατεύσουν τους οδηγούς από συμβάσεις με ελάχιστα δικαιώματα.

Νομικό πλαίσιο

Τις περισσότερες φορές οι νόμοι που διέπουν τις δραστηριότητες της Uber είναι κυρίως σε εθνικό επίπεδο, καθώς υπάγονται σε γενική αδειοδότηση, και εργασιακούς κανόνες και νόμους, όπως ορίζονται για τη βιομηχανία των μεταφορών και των ταξί. Συχνά, υπάρχουν κάποιες τοπικές νομοθεσίες. Όταν η Uber έρχεται σε μια πόλη, αναλύεται το τοπικό νομικό πλαίσιο ώστε να είναι προετοιμασμένοι για πιθανές αντιδράσεις, αλλά συνήθως δε ζητούν άδεια λειτουργίας εάν δεν υπάρχει ρητή αναγκαιότητα. Ιδρύματα όπως συνδικάτα, το εμπορικό επιμελητήριο ή το τοπικό σωματείο ή ένωση ταξί ελέγχουν την κατάσταση και είναι συνήθως οι πρώτοι που αντιδρούν.

Επιλογές πολιτικής για τις πόλεις

Υπάρχουν τέσσερις βασικές επιλογές πολιτικής για τις πόλεις:

ΝΑ ΤΟ ΑΓΝΟΗΣΟΥΝ: Να αφήσουν, σε μεγάλο βαθμό, τις δυνάμεις της αγοράς και το υπάρχον δικαστικό σύστημα να αντιδράσουν στην εισαγωγή του Uber. Τα άτομα ή τα ιδρύματα που έχουν κάτι εναντίον του Uber είναι ελεύθερα να υποβάλλουν μηνύσεις. Στην αγορά, άλλες εταιρείες μπορούν να αντιδράσουν στο νέο ανταγωνιστή, ενδεχομένως με καλύτερες υπηρεσίες, διαφορετικές τιμές ή ανταγωνιστικές εφαρμογές.

ΝΑ ΤΟ ΣΤΑΜΑΤΗΣΟΥΝ: Η διοίκηση της πόλης θεσπίζει διατάγματα, σχεδιάζει νόμους ή μηνύει την Uber, με στόχο να σταματήσει η λειτουργία της στην πόλη. Αυτό δεν έχει στερηθεί με ιδιαίτερη επιτυχία, καθώς η Uber αντιδρά ευέλικτα με διαφορετικές υπηρεσίες, αγνοώντας τα εν λόγω διατάγματα και καταβάλλοντας τα πρόστιμα ή ασκώντας ένσταση κατά των αποφάσεων.

ΝΑ ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΟΥΝ: Το κανονιστικό πλαίσιο μπορεί να αναγκάσει την Uber να χρησιμοποιεί μόνο πιστοποιημένους οδηγούς, να διενεργεί κατάλληλους ελέγχους ιστορι-

κού για τους οδηγούς ή να μη διαχειρίζεται τους οδηγούς ως ανεξάρτητους συνεργάτες, αλλά ως υπαλλήλους. Μπορεί να κάνει τη λειτουργία πιο ακριβή για την Uber και να διευκολύνει κάπως τον ανταγωνισμό με τις υπηρεσίες ταξί.

ΝΑ ΤΟ ΚΑΛΩΣΟΡΙΣΟΥΝ: Ορισμένες πόλεις (όπως το Έντμοντον στον Καναδά) καλωσόρισαν την Uber ως νέα υπηρεσία, αλλά έθεσαν ορισμένους κανονισμούς ώστε να προστατεύσουν τους οδηγούς από τις αθέμιτες συμβάσεις και τους καταναλωτές από τους κινδύνους και τη μη συμφέρουσα τιμολόγηση, για παράδειγμα καθορίζοντας ρητά τις υπηρεσίες που προσφέρει και απαιτώντας παροχή εμπορικής ασφαλιστικής κάλυψης. Έτσι, δημιουργούνται δίκαιοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των ταξί και των υπηρεσιών Uber.

Ποιοι (από τη διοίκηση της πόλης) πρέπει να το αντιμετωπίσουν

Συνήθως η διοίκηση της πόλης δεν προσεγγίζεται, καθώς το νομικό πλαίσιο είναι κυρίως σε εθνικό επίπεδο και οι κανονισμοί για υπηρεσίες μεταφορών και ταξί βρίσκονται σε ισχύ. Στη διοίκηση της πόλης, το τμήμα οικονομικών ενδέχεται να πρέπει πρώτο να αντιμετωπίσει την κατάσταση (αυτό συνέβη π.χ. στη Βιέννη, όπου αναπτύχθηκε μια προσέγγιση για την AirBnB και για άλλους παράγοντες στην οικονομία διαμοιρασμού). Όπως ισχύει και για τους διακρατικούς μεταφορείς αυτοκινήτων (π.χ. το Car2go), η Uber μπορεί να προσεγγιστεί από το τμήμα κυκλοφορίας ή άλλα τμήματα της πόλης προκειμένου να υπάρχουν τακτικές συζητήσεις, ανταλλαγή δεδομένων, συνεργασία με τον τοπικό δημόσιο μεταφορέα και να επιλύονται πιθανά θέματα ρύθμισης. Συνήθως, το εμπορικό επιμελητήριο ή η τοπική ένωση είναι οι πρώτοι που δραστηριοποιούνται. Η πόλη βρίσκεται στην ασυνήθιστη κατάσταση που δε χρειάζεται να δράσει πραγματικά, καθώς η Uber είναι μια εμπορική επιχείρηση, η οποία ουσιαστικά βασίζεται σε μια εφαρμογή και δεν κοστίζει άμεσα τίποτα στην πόλη. Όμως, καθώς η Uber έχει μεγάλο αντίκτυπο και αναπτύσσεται πολύ γρήγορα, καλό είναι το τμήμα κυκλοφορίας της πόλης να μην αγνοήσει εντελώς την κατάσταση και να έχει μια πιο ενεργητική προσέγγιση, ελέγχοντάς την και εξετάζοντας τις επιλογές πολιτικής.

Καλές/κακές πρακτικές (σύντομα παραδείγματα)

Στη Γαλλία, ιδιαίτερα στο Παρίσι, υπήρχαν πραγματικοί «πόλεμοι» με τα ταξί, καθώς η Uber θεωρήθηκε ότι απομάκρυνε θέσεις εργασίας από τις υπάρχουσες υπηρεσίες ταξί. Οι οργανωμένες διαδηλώσεις ήταν ευρέως διαδεδομένες και σε εθνικό επίπεδο, ενώ μερικές έγιναν βίαιες και κρίθηκε αναγκαία η εμπλοκή των αστυνομικών δυνάμεων. Το UberPop απαγορεύτηκε για αρκετό καιρό, αλλά η υπηρεσία συνεχίστηκε απλά από την Uber και άλλες υπηρεσίες, όπως το UberPool, το UberX, το UberGreen και το UberVan εισήχθησαν ως εναλλακτική λύση. Σύμφωνα με την ένωση των ταξί, τα έσοδα από τους τακτικούς οδηγούς έχουν μειωθεί κατά 30-40%.

ΛΟΝΔΙΝΟ: Το Λονδίνο αποτελεί ένα πολύ καλό παράδειγμα, καθώς είναι μια τεράστια αγορά στην οποία η Uber ξεκίνησε πολύ νωρίς (ήταν η 11η πόλη Uber και η πρώτη στην Ευρώπη) και έχει πλέον κατακτήσει δεσπόζουσα θέση. Ξεκίνησε το 2012 ως υπηρεσία πολυτελών αυτοκινήτων. Κύριος στόχος της ήταν να προσφέρει όσο το δυνατόν περισσότερους οδηγούς, ώστε να δώσει στους πελάτες την αίσθηση ότι λαμβάνουν μια πολύ εύκολα προσβάσιμη υπηρεσία. Γρήγορα έγινε πολύ δημοφιλής, καθώς απλά κατέβαλε τους οδηγούς 25 λίρες την ώρα, ανεξάρτητα από το αν οδηγούσαν ή όχι, και συνεπώς αποτελούσε «εύκολο» χρήμα. Στη συνέχεια, σε ένα ορισμένο επίπεδο, η Uber ξεκίνησε την υπηρεσία UberX, οι τιμές της οποίας ήταν χαμηλότερες από ένα τυπικό “black cab”. Υπήρξε μια οργανωμένη, εθνική απεργία των παραδοσιακών οδηγών ταξί ενάντια στην Uber, η οποία ήταν εξαιρετικά αντιπαραγωγική: Έδωσε στην Uber μεγάλη δημοσιότητα και αύξησε τα ποσοστά λήψης της εφαρμογής κατά 850%! Οι οδηγοί πληρώνονταν λιγότερο, αλλά οι μισθοί εξακολουθούσαν να είναι πολύ υψηλότεροι από αυτούς των άλλων υπηρεσιών. Καθώς το δίκτυο της Uber μεγάλωνε, οι οδηγοί αναλάμβαναν όλο και περισσότερους πελάτες ανά ώρα και είχαν όλο και λιγότερο χρόνο αδράνειας. Ο μέσος χρόνος αναμονής για τους πελάτες είναι τώρα 172 δευτερόλεπτα, ενώ ο οδηγός πρέπει να αποφασίσει αν θα τους εξυπηρετήσει μέσα σε 15 δευτερόλεπτα. Η Uber ισχυρίζεται ότι οι οδηγοί κερδίζουν περισσότερο, έχοντας μικρότερα έσοδα ανά πελάτη και εξακολουθεί να μειώνει τις τιμές και να αυξάνει την πυκνότητα του δικτύου (σύμφωνα με την ορολογία τους, τη «ρευστότητα»). Το επόμενο βήμα είναι ότι η Uber εισήγαγε το UberPool, στο οποίο οι πελάτες μπορούν να μοιραστούν το κόστος μετακίνησης με άλλους πελάτες. Η υπηρεσία έχει γίνει φανταστική (φθηνή, παρέχει στατιστικά των διαδρομών, μόνο οι οδηγοί που έχουν υψηλές βαθμολογίες παραμένουν στο σύστημα)

αλλά η πίεση στους οδηγούς αυξάνεται αμείλικτα και η Uber έχει ήδη πετύχει την κυριαρχία στην αγορά, μέσα σε μόλις 4 χρόνια.

<https://www.theguardian.com/technology/2016/apr/27/how-uber-conqueredlondon> retrieved 8 Nov 2016)
ανακτήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2016)

Χρονικό πλαίσιο

Μόλις η Uber ξεκινήσει να δραστηριοποιείται σε μια πόλη, αναπτύσσεται αρκετά γρήγορα. Μέσα σε λίγους μήνες μπορεί να λειτουργεί πλήρως και μέσα σε λίγα χρόνια να κατακτήσει ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς. Έτσι, μια πόλη πρέπει να είναι προετοιμασμένη, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να δράσει με παρόμοια ταχύτητα.

Κόστη

Η Uber είναι μια εμπορική υπηρεσία και συνεπώς δεν προκαλεί κανένα άμεσο κόστος στην πόλη - αντίθετα, μπορεί να αποφέρει έσοδα υπό μορφή φόρων ή τελών αδειών.

Ανοιχτά Ερωτήματα

Δεδομένου ότι η Uber εξακολουθεί να είναι πολύ νέα, υπάρχουν πολλά αναπάντητα ερωτήματα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ: Θα υπάρξει ευρωπαϊκός ή εθνικός κανονισμός για την Uber;

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ: Πολλές ανταγωνιστικές υπηρεσίες έχουν αναπτυχθεί, κάποιες τοπικές και άλλες παγκόσμιες, οι οποίες έχουν συχνά διαφορετικά επιχειρηματικά μοντέλα. Σε ορισμένες αγορές υπάρχει έντονος ανταγωνισμός τιμών. Παραδείγματα του ανταγωνισμού αποτελούν: η Lyft στις ΗΠΑ, η Didi Chuxing στην Κίνα, η Grab στη Νοτιοανατολική Ασία και η Ola στην Ινδία. Κανένας πραγματικός ανταγωνισμός (εκτός από πολύ τοπικό) δεν έχει αναπτυχθεί στην Ευρώπη. Το ερώτημα είναι αν αυτοί οι ανταγωνιστές θα δοκιμάσουν επίσης την τύχη τους στην Ευρώπη ή εάν θα αναπτυχθεί κάποιος νέος ισχυρός ευρωπαϊός ανταγωνιστής. Σε αντίθετη περίπτωση, η Uber θα κατέχει σχεδόν το μονοπώλιο.

ΔΙΑΡΚΕΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ: Θα γίνει πραγματικότητα; Η Uber οραματίζεται μια ατέρμονη αλυσίδα επιβιβάσεων και αποβιβάσεων και αποκαλεί αυτό το όραμα «Διαρκές Ταξίδι». Με το UberPool, βρίσκεται κοντά στην επίτευξή του. Οι οδηγοί της Uber στη Νέα Υόρκη παρατήρησαν ότι ο χρόνος αναμονής τους ανά ώρα συρρικνώθηκε από 36

λεπτά σε 20 λεπτά μέσα σε τρία χρόνια. Αυτό έφερε την επανάσταση στις αστικές συγκοινωνίες και ενδεχομένως θα μπορούσε να αποδυναμώσει τις δημόσιες συγκοινωνίες καθώς και τις μεμονωμένες μετακινήσεις με αυτοκίνητα.

Πιθανές μελλοντικές εξελίξεις

ΑΥΤΟ-ΟΔΗΓΟΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ: Η Uber πειραματίζεται με αυτό-οδηγούμενα αυτοκίνητα (υπάρχει ακόμα ένας οδηγός μέσα στο αυτοκίνητο για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και για παρακολούθηση) και βελτιώνει συνεχώς την τεχνολογία. Ο στόχος είναι σαφής: να εξαλειφθεί η χαμηλή αξιοπιστία, οι περιορισμένες ώρες και το κόστος ενός οδηγού. Αποτελεί την ιδανική τεχνολογία για την Uber. Μπορεί να υπάρξει έντονος ανταγωνισμός από άλλους «παίκτες» όπως η Google, Tesla και ακόμη και η Apple.

ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ: Η Uber πειραματίζεται επίσης στην αγορά της εφοδιαστικής αλυσίδας με υπηρεσίες όπως το UberEATS, παρέχοντας παράδοση φαγητού από εστιατόρια στο σπίτι. Σε δοκιμαστική φάση σε μερικές πόλεις υπάρχει επίσης η UberCargo, η επέκταση της αγοράς στις εμπορευματικές μεταφορές.

ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ: Η πιο «ακραία» ιδέα της Uber δημοσιοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 2016: το UberElevate. Μέσα σε πέντε χρόνια, η Uber σχεδιάζει να εισαγάγει ένα πλήρως ηλεκτρικό αεροπλάνο κατακόρυφης απογείωσης και προσγείωσης, το οποίο μπορεί να πετάξει για έως 150 χιλιόμετρα με ταχύτητα περίπου 240 χιλιόμετρα/ώρα, με πολλαπλούς επιβάτες και έναν πιλότο. Μπορεί να ακούγεται ουτοπικό, αλλά η Uber σχεδιάζει μια αρχική δημόσια προσφορά και πιθανόν με 60 δισεκατομμύρια σε μετρητά μπορεί να κάνει πολλά πράγματα.

ΜΕΓΑΛΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ: Η Uber συγκεντρώνει ένα τεράστιο όγκο δεδομένων για τις μετακινήσεις στην πόλη και τη συμπεριφορά των οδηγών και των πελατών. Είναι ακόμα ασαφές το τι θα κάνει με αυτά, πέρα από τη βελτιστοποίηση των δικών της υπηρεσιών. Εξετάζοντας την ανάπτυξη της Uber στο σύντομο χρονικό διάστημα από το 2009, αναμένεται ότι τα δεδομένα αυτά θα χρησιμοποιηθούν, ίσως για πολύ ανορθόδοξους και απροσδόκητους σκοπούς.

Πού και με ποιο τρόπο συνδέεται με το ΣΒΑΚ

Η Uber (και παρόμοιες υπηρεσίες) έχουν τεράστιες δυνατότητες και μπορούν να επηρεάσουν μια πόλη σε ένα χρονικό διάστημα μερικών ετών. Μέχρι στιγμής, η

Uber επικεντρώνεται σε μεγάλες πόλεις. Στην Ευρώπη (συμπεριλαμβανομένης της Ρωσίας) από το Νοέμβριο του 2016, είναι παρούσα σε περίπου 100 πόλεις, οι μικρότερες από τις οποίες έχουν περίπου 400.000 κατοίκους. Ως εκ τούτου, πόλεις με περισσότερους από 100.000 κατοίκους πρέπει να είναι προετοιμασμένες.

Καλές υπηρεσίες ταξί και carsharing μπορούν να αντικαταστήσουν την ιδιοκτησία αυτοκινήτων. Η Uber είναι ενδεχομένως μια νέα υβριδική μορφή μεταξύ carsharing και ταξί. Με τα αυτό-οδηγούμενα οχήματα, οι υπηρεσίες αυτές ουσιαστικά γίνονται ταυτόσημες. Για να φιλοξενήσουν και να προετοιμαστούν για αυτή την καινοτομία, οι πόλεις πρέπει να εξετάσουν τους νόμους και τους κανονισμούς που ρυθμίζουν όλους αυτούς τους τρόπους μεταφοράς και να είναι προετοιμασμένες να τους τροποποιήσουν και να τους προσαρμόσουν. Πρέπει, επίσης, να δημιουργήσουν σενάρια σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο η Uber θα μπορούσε να επηρεάσει τις αστικές μετακινήσεις, καθώς και πώς θα μπορούσε να ελεγχθεί. Θα μπορούσαν να θέσουν συγκεκριμένους στόχους για τέτοιες υπηρεσίες, όπως ο αριθμός των οδηγών, η πυκνότητα του δικτύου, το μάρκετινγκ, όπως και η συνεργασία με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Θα ήταν συνετό να καλέσουν τους ενδιαφερόμενους φορείς σε μια συζήτηση σχετικά με τα ενδιαφέροντά τους, τις ανησυχίες τους και τις προσδοκίες τους.

Συγγραφέας

Karl-Heinz Posch

Τηλ: +43 316 810 451 26

Email: posch@fgm.at

Ιστότοπος: www.fgm.at

Τελική σημείωση: Το όνομα «UBER» προέρχεται από το γερμανικό über (που σημαίνει «πάνω» ή «πέρα από» ανάλογα με τα συμφραζόμενα) και είναι λέξη στην αμερικανική αργκό που σημαίνει «υπερ» ή «σούπερ».



UBER
EVERYONE'S PRIVATE DRIVER™



Εικόνες: Uber Inc. και BidnessEtc.

www.sump-network.eu

ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ: Η αποκλειστική ευθύνη για το περιεχόμενο αυτής της δημοσίευσης ανήκει στους συγγραφείς. Δεν αντικατοπτρίζει απαραίτητα τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν ευθύνεται για οποιαδήποτε πιθανή χρήση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτό το φυλλάδιο. Όλες οι εικόνες παρέχονται από τους αντίστοιχους συνεργάτες (εκτός εάν σημειώνεται διαφορετικά) και έχουν εγκριθεί για αναπαραγωγή σε αυτή τη δημοσίευση.



Η πρωτοβουλία CIVITAS PROSPERITY έλαβε χρηματοδότηση από το πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας Ορίζοντας 2020 της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει της συμφωνίας επιχορήγησης αριθ. 690636.