



Sharing Business Models

– nya affärsmodeller i urban miljö

Med hjälp av ekologiska modeller analyserar Nancy Bocken delningsekonomin i svensk och engelsk stadsmiljö. Privatbilismen behåller ännu sin hegemoni, men ett myller av tjänster utmanar infrastruktur och levnadsvanor. Ett intressant faktum är att den största tjänsten för bildelning – Sunfleet – är en utlöpare av den etablerade bilindustrin.

– Staden är en savann, näringslivet är en skog. I alla fall om du använder ekologiska modeller för din samhällsanalys. Och det var precis det som Nancy Bocken lärde sig göra under sin tid som postdoc i Cambridge. Nu, som forskare på IIIEE, tillämpar hon modellen när hon utforskar inflytandet av nya affärsmodeller för delning i urbana miljöer – detta inom ramarna för projektet Sharing Business Models som initierades 2018.

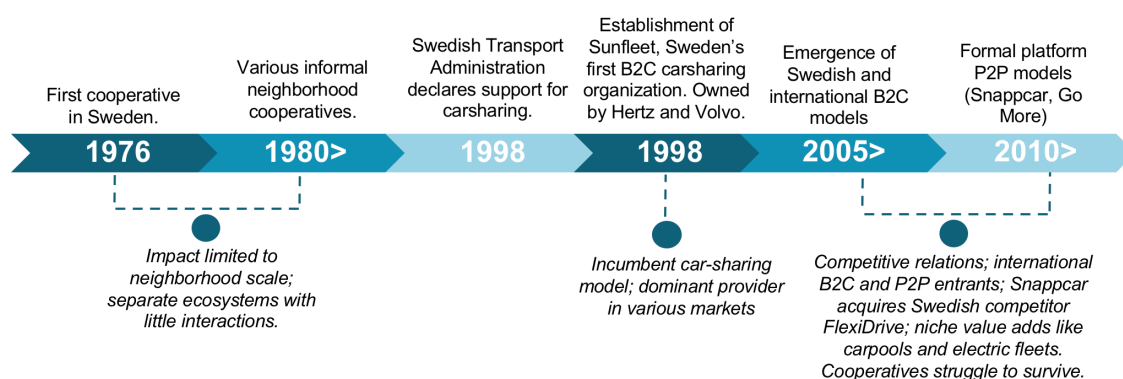
– För mig är det intressant att betrakta konkurrensen mellan företag som en interaktion mellan olika arter i ett ekologiskt system, säger hon. Metaforen fungerar väldigt bra – man ser hur affärsmodeller utvecklas, tävlar och påverkar varandra.





Styrkan i den ekologiska modellen är att den visar hur dynamiskt systemet är, och hur de olika aktörerna påverkar varandra; allt som händer påverkar i slutändan alla livsvillkor. Ibland gäller principen att det som gynnar den ene, missgynnar den andre, ibland uppstår en win-win-situation – alla varianter förekommer. Nancy Backen skriver i en rapport att man vill ”förstå effekterna av affärsmodeller [---] i förhållande till andra affärsmodeller. Detta är viktigt eftersom affärsmodeller för delning använder sig av befintliga resurser och infrastrukturer. Till exempel kan bildelning fortfarande kräva resurser i form av vägutrymme och parkeringsplatser.” Här måste man vara förutsättningslös i analysen och inte bara förutsätta att delningsekonomi ger positiva miljöeffekter. Vem vet – det kanske till och med är så att delning av motorfordon cementerar bilsamhället?

Med hjälp av den ekologiska modellen studerar nu Nancy Bocken och hennes kolleger hur olika typer av affärsmodeller för bildelning har växt fram i fyra svenska städer: Göteborg, Malmö, Stockholm och Umeå. Det gäller att förstå hur bildelning passar in bland alla andra transportsätt i stadsmiljön: att gå, cykla, använda kollektivtrafik eller taxi samt att färdas i egen bil. Som jämförelse används Manchester i Storbritannien.



“Ekologisk analys ger svar om delningsekonomins dynamik”

– Den största skillnaden mellan Sverige och Storbritannien är att britterna tar mer initiativ kring olika typer av lösningar för bildelning och taxi innanför stadsgränserna. Det är också en mer liberal arena, i jämförelse med det reglerade Sverige. Man kan säga att det händer mer, och att myndigheternas inblandning är mindre.

När man studerar tidslinjen över fenomenet bildelning i Sverige ser man hur den speglar den historiska utvecklingen i övrigt.

– I Sverige har människor delat saker sedan lång tid tillbaka. När det gäller delning av bilar började man se det i samband med oljekrisen på 1970-talet. I början av 2000-talet började internetjänster ändra spelreglerna för delningsekonomin, nästa steg togs i och med smartmobilerna, säger Nancy Bocken. Hon noterar att den största aktören på den svenska marknaden, Sunfleet, ingalunda bygger på en modern internetinnovation; i själva verket är den sprungen ur ett samarbete mellan Volvo och Hertz i slutet av 1990-talet.



Observationer och delresultat

Hittills har Nancy Bocken och hennes kolleger bl. a. gjort följande observationer:

- Ekologiska modeller är användbara när man studerar städernas infrastruktur och näringsliv. De kan bringa klarhet i om affärsmodellerna i delningsekonomi är bra eller dåliga för miljön i det långa loppet.
- Även om Sverige har haft bilpooler i många decennier är branschen för bildelning ännu inte särskilt stor. Största aktören är fast rotad i etablerad bilindustri, men antalet nya och fristående affärsmodeller växer.
- Det är dags för politiker och lokal förvaltning att skapa en policy. Ska de låta staden vara en öppen plattform för experiment, eller ska de införa övervakning och reglering? (Här utgör de omtalade elscooterna ett varnande exempel.)



Nancy Bocken är sedan 2017 professor och forskningskoordinator vid Internationella miljöinstitutet vid Lunds universitet där hon forskar om Sustainable Business Management and Practice. Hon tog sin grundexamen vid Universiteit Maastricht och doktorerade vid University of Cambridge.

Nancy Bocken ser förutsättningslöst på vad det slutliga resultatet av studien kommer att bli. Det är inte skrivet i sten att delning av bilar är det bästa för en hållbar miljö. Om man ser på den svenska fordonsparkens storlek så ökar den stadigt, trots att affärsmodellerna för delning blir allt fler.

– Vi vet ännu inte om detta med att få människor att dela bil vänjer dem vid bilsamhället, vilket i slutänden får dem att köpa en bil, säger Nancy Bocken; istället vill hon ställa frågan om förbättringar för gång- och cykeltrafik egentligen är det som verkligen skapar förändring.



www.sharingcities.se

The lead partners include Lund University, KTH Royal Institute of Technology, City of Malmö, City of Umeå, and City of Göteborg. The program is carried out within Viable Cities, a Swedish Innovation Programme for smart sustainable cities, jointly funded by the Swedish Innovation Agency (VINNOVA), the Swedish Energy Agency and the Swedish Research Council for Environment, Agricultural Sciences and Spatial Planning (FORMAS).

