

Tomasz MAŚLANKA

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Nowym Sączu
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Barbara DUTKA

Absolwentka Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie

RYNEK CARSHARINGU W POLSCE

Streszczenie

Sharing economy (ekonomia współdzielenia) to innowacyjna forma działalności gospodarczej, dążąca do zwiększenia efektywności wykorzystania zasobów. W ramach ekonomii współdzielenia m.in. można wyróżnić carsharing, czyli model wypożyczania samochodów, w którym pojazd wynajmuje się na krótki czas – zwykle poniżej jednej godziny.

W artykule przybliżono ideę ekonomii współdzielenia, zdefiniowano i zaprezentowano krótki rys historyczny carsharingu, poruszono również aspekt ekologiczny wynajmu samochodu na minuty. W odrębnych częściach zaprezentowano dostępność i perspektywy carsharingu w Polsce.

Celem niniejszej publikacji jest przeanalizowanie rozwoju i ocena potencjału rynku carsharingu w Polsce. W artykule wykorzystano metodę studiów literaturowych z zakresu ekonomii współdzielenia i carsharingu.

Słowa kluczowe: carsharing, ekonomia współdzielenia, gospodarka współdzielenia, krótkoterminowy wynajem pojazdów.

CAR SHARING MARKET IN POLAND

Summary

Sharing economy (economy sharing) is an innovative form of economic activity striving to increase the efficiency of resource use. As part of the sharing economy, carsharing is distinguished, which is a car rental model, in which the vehicle is rented for a short time – usually less than one hour.

The article presents the idea of sharing economics, defined and presented a brief historical outline of carsharing, and the ecological aspect of car rental for minutes was discussed. In separate parts, the availability and perspectives of car sharing in Poland were presented.

The aim of this publication is to analyze the development and assessment of the potential of the car sharing market in Poland. The article uses the method of literature studies in the field of sharing economics and carsharing.

Key words: carsharing, sharing economy, sharing economy, short-term rental of vehicles.

Wprowadzenie

Rynek samochodowy w Polsce i na świecie w ostatnich latach rozwija się niezwykle dynamicznie. Na polskich drogach pojawia się coraz więcej samochodów hybrydowych i elektrycznych. Wzrasta świadomość ekologiczna Polaków, którzy szukają wygodnych oraz przyjaznych środowisku środków komunikacji. Odpowiedzią na te potrzeby jest innowacyjna na polskim rynku usługa krótkoterminowego wynajmu pojazdów – carsharing.

W Polsce usługa ta działa od końca 2016 roku i w ciągu zaledwie 2 lat zdążyła się dynamicznie rozwinąć. Dostępność samochodów w usłudze wynajmu na minuty rośnie z każdym miesiącem i można z nich skorzystać prawie we wszystkich największych miastach Polski. Nie brakuje usługodawców, którzy coraz chętniej wchodzi na rynek, a użytkownicy przekonują się do korzystania z samochodu w idei ekonomii współdzielenia, jednocześnie rezygnując z posiadania własnego pojazdu. Coraz większe grono odbiorców pokazuje, że alternatywa dla taksówek i komunikacji miejskiej została przychylnie przyjęta zwłaszcza przez młode pokolenie Polaków.

Celem niniejszej pracy jest przeanalizowanie rozwoju oraz ocena potencjału rynku carsharingu na tle rynku wynajmu samochodów w Polsce.

1. Idea ekonomii współdzielenia

Ekonomia współdzielenia (ang. *sharing economy*) – nazywana również ekonomią dzielenia się czy też ekonomią współpracy – to innowacyjna forma działalności gospodarczej, dążąca do zwiększenia efektywności wykorzystania zasobów. Zakłada ona, że zarówno ludzie, jak i przedsiębiorcy dysponują zasobami, które nie są w pełni wykorzystane i które przez włączenie do obiegu gospodarczego mogą się uaktywnić (Poniatowska-Jaksch, Sobiecki, 2016, s. 7). Kluczową rolę odgrywa zatem dostęp do danego dobra, a nie fakt jego posiadania (Bardi, Eckhardt, 2012; Sztokfisz, 2017). Głównymi sposobami realizacji ekonomii współdzielenia są: dzielenie się, pożyczanie i wymiana produktów lub usług. Coraz więcej usług działa w takiej formie – od wymiany plików cyfrowych, nauki języków, platform crowdfundingowych po wynajem samochodów, mieszkań czy domów. Wymiana zwykle odbywa się za pomocą dedykowanej platformy internetowej, często bez profesjonalnego pośrednika, według modelu peer-to-peer. Wykorzystanie nowych technologii znacząco zmniejsza koszty transakcyjne, umożliwiając dzielenie się niedostępnymi wcześniej zasobami (Belk, 2013; Koźlak, 2017; Lorenc, 2017). Idea gospodarki współdzielenia jest uzupełnieniem współczesnej ekonomii, gdyż zysk nie jest pierwszoplanowym celem, a na znaczeniu zyskują wartości takie jak wzajemne zaufanie i szacunek. Ważną rolę odgrywa również budowanie relacji międzyludzkich. Jest to swojego rodzaju powrót do źródeł – w gospodarce kapitalistycznej, w której dąży się do maksymalizacji zysku¹, zauważa się ważny, chociaż niepieniężny, wymiar, jakim są relacje międzyludzkie (Banaszek, 2016).

Wyróżnia się pięć kluczowych sektorów gospodarki współdzielenia: hotelarstwo, transport, usługi finansowe, usługi profesjonalne oraz turystyka. Są to obecnie najbardziej dochodowe segmenty rynku spośród tych, które działają na zasadach ekonomii dzielenia się, jednak liczba dostępnych usług nieustannie poszerza się np. o te z sektora odzieżowego

¹ Rozważania dotyczące wartości i zysku w działalności gospodarczej można przykładowo odnaleźć w publikacjach: „Wartość czy zysk – rozważania na temat głównego celu zarządzania finansami przedsiębiorstwa”, T. Maślanka, 2009, w: S. Owsiak (red.), *Bankowość w dobie kryzysu finansowego a perspektywy rozwoju regionów* (t. III: *Przedsiębiorstwo wobec kryzysu finansowego*) (s. 30-36), Bielsko-Biała: Wyższa Szkoła Bankowości i Finansów w Bielsku-Białej; „Zależność rentowności przedsiębiorstw od czynników mikroekonomicznych, makroekonomicznych i instytucjonalnych w wybranych państwach Unii Europejskiej”, M. Kędzior, 2016, *Zeszyty Naukowe, Seria Specjalna Monografie*, 242, Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie; *Integration of capital markets on the example of the EPS indicator in selected European Union countries, results of empirical research*, M. Kędzior, R. Szmajser, 2018, „International Conference on European Integration 2018”, Ostrava, Technical University of Ostrava, pp. 677-689. Temat wartości przestrzeni publicznej został poruszony w publikacji: „Wartość przestrzeni publicznej jako kategoria dobra wspólnego na przykładzie województwa małopolskiego”, Ł. Popławski, B. Kaczmarczyk, 2016, *Barometr Regionalny*, 14(4), s. 163-170.

czy żywnościowego. Cechą wyróżniającą gospodarkę współdzielenia jest fakt, że usługodawcą często jest osoba fizyczna niebędąca przedsiębiorcą. Stąd pojawiają się pytania o aspekty prawne funkcjonowania wielu platform internetowych i innych tego typu usług. Uwarunkowania prawne dotyczące prowadzenia biznesu w modelu ekonomii współdzielenia wciąż są niewystarczające (Petropoulos, 2017; Sztokfisz, 2017). Nie wszystkie dostępne na rynku rodzaje usług są objęte obowiązującymi przepisami, a ze względu na szybki rozwój gospodarki współdzielenia istniejące prawo często okazuje się niewystarczające. Komisja Europejska w 2016 roku przygotowała oficjalny dokument *A European Agenda for the collaborative economy* (2016), obejmujący m.in. charakterystykę wymagań dotyczących dostępu do rynku, ochronę użytkowników oraz sposoby opodatkowania. W dokumencie wyszczególniono także trzy kategorie uczestników:

- usługodawców dzielących się swoimi dobrami, zasobami, czasem lub umiejętnościami – mogą to być zarówno osoby fizyczne, jak i przedsiębiorcy;
- użytkowników powyższych usług;
- pośredników łączących dostawców z użytkownikami i ułatwiających transakcje między nimi.

Zapotrzebowanie na nowe regulacje prawne będzie wzrastać. Obecnie gospodarka współdzielenia wciąż jest niewielka, jednak bardzo dynamicznie się rozwija. Raport *Accenture Technology Vision* (2016) podaje, że w 2020 roku przedsiębiorstwa cyfrowe będą stanowić 25% całej gospodarki, a najszybciej rozwijającym się sektorem będą platformy biznesowe, które korzystają z modeli bazujących na otwartych ekosystemach. Pokolenie Y, dla którego większe znaczenie ma dostęp do zasobu niż jego posiadanie, świetnie odnajduje się w zyskującej coraz większą popularność formie dokonywania transakcji (Poniatowska-Jaksch, Sobiecki, 2016, s. 7). Konsumentami stają się ludzie, którzy nie wyobrażają sobie życia bez urządzeń mobilnych z dostępem do Internetu. Korzystanie z platform internetowych umożliwiających dzielenie się dobrami jest zatem dla nich czymś naturalnym (Mazurkiewicz, 2016). Wzrost popularności dzielenia się dobrami i usługami odzwierciedlają uzyskiwane przychody w ramach gospodarki współdzielenia. Na podstawie badania wykonanego przez PwC Consulting na zlecenie Komisji Europejskiej oszacowano, że w 2015 roku w Unii Europejskiej przychody brutto uzyskane przez dostawców usług i dedykowane platformy w ramach gospodarki dzielenia wyniosły 28 mld euro. W ciągu zaledwie 2 lat wartość ta wzrosła niemal trzykrotnie, ponieważ w 2013 roku przychody te wynosiły nieco ponad 10 mld euro (*Sharing economy: Parliament calls for clear EU guidelines*, 2017). Do 2025 roku przychód generowany na świecie przez gospodarkę współdzielenia w jej pięciu kluczowych sektorach ma sięgnąć 335 mld dol. (*(Współ)dziel i rządź!...*, 2016, s. 5; Janczewski, 2017). Biorąc pod uwagę tempo wzrostu popularności ekonomii współdzielenia, można stwierdzić, że wynik ten jest niedoszacowany.

Wśród pionierów prowadzących biznes w oparciu o ekonomię współdzielenia można wymienić kilka amerykańskich firm. Największym z nich jest serwis Airbnb, który powstał w 2008 roku w Kalifornii. Firma zajmuje się wynajmem mieszkań, domów i apartamentów, nie posiadając żadnych nieruchomości. Wszystkie dostępne na portalu miejsca należą do prywatnych osób z całego świata, które za opłatą wynajmują swoją nieruchomość. Airbnb zarabia na prowizjach pobieranych zarówno od gospodarzy, jak i gości korzystających z serwisu. Obecnie usługa działa w 191 krajach (m.in. w Polsce), a liczba oferowanych lokalizacji wynosi ponad 4 mln. Jest to ciekawa alternatywa dla droższych hoteli i ekskluzywnych apartamentów. Nie do pominięcia jest również aspekt społeczny tego rodzaju wynajmu, ponieważ gospodarz zwykle osobiście wita gości, gdy przybędą na miejsce, informuje o miejscowych atrakcjach

i chętnie odpowiada na pytania (<https://press.atairbnb.com/about-us>). Innym dobrze rozwijającym się biznesem opartym na ekonomii współdzielenia jest amerykański portal Rover.com, oferujący wyprawdanie psów i opiekę nad nimi. System łączy właścicieli zwierząt i zweryfikowanych opiekunów. Serwis umożliwia zarezerwowanie wybranej usługi na dany dzień i zapłatę wykonawcy, pobierając prowizję od transakcji (www.rover.com). Za pomocą innych serwisów można pożyczyć od sąsiada rower lub samochód (www.getaround.com), wziąć pożyczkę (www.lendingclub.com) czy znaleźć osobę do wykonania nawet najprostszych prac domowych (www.taskrabbit.com). Jednak jednym z najszybciej rozwijających się rynków, także w Polsce, jest wynajem samochodów oparty na modelu dzielenia się – tzw. carsharing.

Zdecydowaną zaletą korzystania z modelu biznesowego bazującego na ekonomii dzielenia się jest wygoda dostępu, relatywnie niski koszt usługi, spory przychód dla usługodawcy (średnio 85% kwoty transakcji) (*European agenda for the collaborative economy – supporting analysis*, 2016, s. 8), a niekiedy możliwość wymiany barterowej. Niemierzalną korzyścią natomiast jest aspekt społeczny takiej interakcji oraz integracja lokalnych społeczności. B. Sztokfisz (2017), podsumowując rozważania dotyczące rosnącej popularności gospodarki współdzielenia, podkreśla znaczenie:

- rozwoju nowych technologii (zwłaszcza mobilnych);
- kryzysu finansowego z roku 2008 (Kozłak, 2017);
- zmian społecznych (rozumianych jako wzrost świadomości na temat zrównoważonego rozwoju oraz wyczerpywania się różnorodnych zasobów).

Z drugiej strony podkreślić należy, że niestety wciąż korzystanie z tego typu usług wiąże się z pewnymi niedogodnościami. Użytkownicy czasami nie wiedzą, do kogo mogą zwrócić się o pomoc w przypadku zaistnienia problemu (co dotyczy zwłaszcza transakcji peer-to-peer). Niektórzy mają obawy przed korzystaniem z platform oferujących możliwość dzielenia się dobrami, ze względu na brak zaufania do transakcji zawieranych przez Internet czy do usługodawcy niebędącego profesjonalistą.

2. Definicja i historia usługi carsharingu

W transporcie współdzielenie może przybierać różne formy (Kozłak, 2017):

- świadczenia usługi przewozowej własnym samochodem (np. Uber);
- udzielenia miejsca w samochodzie w ramach planowanego przez kierowcę przejazdu (np. BlaBlaCar);
- dzielenia się samochodem jako takim (carsharing).

Carsharing to model wypożyczalni samochodów, w której pojazd wynajmuje się na krótki czas – zwykle poniżej jednej godziny. Jest wygodną alternatywą dla tradycyjnych wypożyczalni i jednocześnie nowym sposobem poruszania się po mieście. Może działać w formie peer-to-peer (np. Getaround) z udziałem profesjonalnego dostawcy usług – business-to-consumer (zwykle jest to firma zajmująca się również tradycyjnym wypożyczaniem samochodów, jak np. Herz, Avis czy polski Express lub producent danej marki np. BMW oferujące usługę DriveNow) lub w formie organizacji pozarządowej (np. City Carshare). Klientami są zarówno osoby okazjonalnie potrzebujące samochodu, jak i takie, które muszą go mieć na co dzień. Carsharing staje się alternatywą dla komunikacji miejskiej i taksówek. Opłaty naliczane są za przejechane kilometry i czas jazdy. Niektóre firmy oferują także wypożyczenie auta na kilka godzin lub na cały dzień – wtedy stawki opłat są odpowiednio zmodyfikowane. Warto zaznaczyć, że jeśli użytkownik korzysta z usługi sporadycznie, jest ona znacznie tańsza

w porównaniu z kosztami zakupu i utrzymania własnego samochodu. Według wyliczeń firmy doradczej PwC, roczne utrzymanie średniej klasy samochodu kosztuje 15 tys. zł (Jóźwik, 2018). Korzystając z carsharingu, nie ponosi się kosztów utrzymania, przeglądów technicznych, wymiany opon, czyszczenia i naprawy pojazdów. W cenie usługi jest już paliwo i ubezpieczenie OC. Korzystając z carsharingu, użytkownik zwykle nie ponosi również opłat za parkowanie, np. w miejskich strefach płatnego parkowania. Oszczędność dotyczy nie tylko kosztów finansowych, ale i czasu, ponieważ decydując się na wypożyczenie samochodu na minuty, ma się pewność, że auto jest czyste, sprawne, zatankowane i ubezpieczone.

W usłudze carsharingu dominują dwa modele parkowania samochodów:

- otwarty, tzw. free-floating, pozwalający na pozostawienie samochodu w dowolnym miejscu w granicach wyznaczonej strefy, np. w granicach miasta (poza kilkoma wyjątkami, jakimi są np. parkingi prywatne i podziemne lub strefy ograniczonego ruchu samochodowego);
- bazowy, tzw. station-based, który wymaga pozostawienia samochodu w wyznaczonej strefie lub tzw. bazie, ale dzięki temu niektóre firmy oferują wtedy możliwość zarezerwowania samochodu nawet z dziesięciodniowym wyprzedzeniem.

W Polsce klienci spółki Traficar mają dodatkowo do dyspozycji specjalnie wyznaczone miejsca parkingowe, m.in. na stacjach benzynowych Orlen, przy portach lotniczych oraz centrach handlowych Factory. W przypadku nieprawidłowego zaparkowania pojazdu, np. w niedozwolonym miejscu, klient otrzymuje karę w wysokości ustalonej w regulaminie usługi.

Większość operatorów carsharingu oferuje także usługę „stop-over”. Użytkownik, chcąc mieć pewność, że po krótkim postoju, np. w celu zrobienia zakupów, samochód będzie na niego czekał, a nie odjedzie nim inny klient, może zamknąć samochód kluczykiem i pozostawić pojazd. Z takim postojem wiąże się dodatkowa opłata, w Polsce zwykle w wysokości 0,10 zł za minutę. W porównaniu z płatnymi parkingami w mieście lub strefami płatnego parkowania opłata ta jest niewielka, a naliczanie jej proporcjonalne do czasu jest korzystne dla klienta.

Początki carsharingu sięgają połowy XX wieku. Pierwsza firma oferująca usługę carsharingu powstała w 1948 roku w Szwajcarii pod nazwą Selbstfahrgemeinschaft. Kolejne próby krótkoterminowego wynajmu samochodów miały miejsce we Francji w 1971 roku i Amsterdamie w 1973 roku. W 1983 roku w USA uruchomiono program, w którym gospodarstwo domowe w zamian za użyczenie swojego samochodu na krótki czas otrzymywało możliwość korzystania z floty samochodów transportowych. Program miał charakter eksperymentu i zakończył się w 1986 roku. Kolejnym amerykańskim projektem było przedsiębiorstwo STAR (Short-Term Auto Rental), prowadzące swoją działalność w latach 1983-1985. Z floty liczącej 51 pojazdów korzystało 350 użytkowników. Stawki za przejechaną milę były niewielkie, a opłata za cały dzień wypożyczenia wynosiła między 8 a 9 dol. powiększana o 10 centów za każdą przejechaną milę. Projekt miał trwać 3 lata, jednak biznes okazał się nierentowny i eksperyment musiał być zakończony już po 1,5 roku (Shaheen, Sperling, Wagner, 1998).

W latach 90. XX wieku koncepcja dzielenia się samochodami zyskiwała coraz większą popularność. W 2000 roku w Stanach Zjednoczonych Ameryki została założona firma Zipcar. Obecnie jest to jeden z liderów w sektorze carsharingu, świadczący usługi w 500 miastach, w 9 krajach. W latach 2000 z carsharingu zaczęło korzystać coraz więcej europejskich państw. W 2008 roku w Niemczech rozpoczęła działalność firma Car2Go – od 2017 roku największy operator carsharingu na świecie, z którego usług, według danych z początku 2018 roku, korzysta 3 mln użytkowników (Jóźwik, 2018). W 2014 roku liczba

użytkowników carsharingu na całym świecie wynosiła ok. 4,8 mln, a dostępnych było ok. 100 tys. pojazdów. Szacuje się, że w 2020 roku będzie ok. 20 mln użytkowników. Od 2015 roku usługa carsharingu jest dostępna także w gospodarkach rozwijających się. W 41 miastach, zlokalizowanych w Brazylii, Chinach, Indiach, Malezji, Meksyku, Południowej Afryce i Turcji, działają już 22 firmy (Lane, Zeng, Dhingra, Carrigan, 2015, s. 9-10).

3. Dostępność usługi wynajmu samochodów na minuty w Polsce

Ideą carsharingu jest możliwość korzystania z samochodu bez konieczności jego posiadania, często opisywana hasłem „Auto bez auta”. Klienci wynajmują samochód tylko wtedy, gdy go potrzebują i na tak długo, ile zajmuje przejechanie wybranej trasy. Jeśli firma, od której użytkownik pożyczył auto, funkcjonuje w systemie free-floating, po dotarciu na miejsce docelowe klient parkuje auto w dowolnym miejscu, zamyka je (zwykle za pomocą aplikacji mobilnej) i na tym kończy wynajem. Od tej chwili kolejny użytkownik usługi może wypożyczyć ten samochód. Dzięki temu flota firmy carsharingowej jest cały czas w użyciu i samochody nie zajmują miejsc parkingowych przez dłuższy czas. Według wyliczeń firmy Turo (dawniej RelayCars), każdy samochód jest używany średnio przez jedną godzinę dziennie.

Aby skorzystać z usługi wynajmu samochodów na minuty, trzeba spełnić kilka warunków. Szczegółowe zasady i wymogi zezwalające na zostanie klientem danej usługi różnią się między firmami dostępnymi na rynku. Przykładowo, aby zostać klientem firmy Traficar Sp. z o.o., trzeba (www.traficar.pl):

- posiadać obywatelstwo polskie, mieć ukończone 18 lat i posiadać ważne prawo jazdy;
- zainstalować aplikację usługodawcy na urządzeniu typu smartfon obsługiwanym przez system Android lub Ios;
- utworzyć konto użytkownika bezpośrednio w aplikacji lub za pomocą witryny internetowej www.traficar.pl, podać wymagane dane osobowe oraz przesłać zdjęcie prawa jazdy;
- podłączyć do aplikacji ważną kartę kredytową bądź debetową z możliwością dokonywania płatności internetowych;
- poczekać na weryfikację przez usługodawcę (proces trwa od kilkunastu minut do kilku godzin);
- w przypadku nieposiadania obywatelstwa polskiego, w celu utworzenia konta należy udać się do oddziału Express Rent a Car.

Procedury rejestracji innych firm świadczących tego typu usługi wyglądają podobnie. W niektórych przypadkach zdarza się, że aby zostać klientem, trzeba posiadać prawo jazdy minimum jeden rok, czasami występują ograniczenia dotyczące minimalnego wieku kierowcy.

Po zainstalowaniu aplikacji i zarejestrowaniu się wynajmowanie samochodów jest szybkie oraz intuicyjne. Po rozpoznaniu lokalizacji GPS użytkownika na ekranie smartfona wyświetli się mapa z pojazdami dostępnymi w okolicy. Po wybraniu najbliższego samochodu klient ma czas na dotarcie do niego (ok. 15 minut), za który nie są naliczane żadne opłaty. Aby otworzyć pojazd, należy skierować kamerę smartfona na dwuwymiarowy kod QR umieszczony na przedniej szybie i po chwili nastąpi odblokowanie zamków w drzwiach auta. Niektóre firmy stosują jeszcze prostsze rozwiązanie – auto otwiera się z poziomu aplikacji mobilnej, za pomocą specjalnego przycisku. Kluczyki do uruchomienia samochodu oraz niezbędne dokumenty znajdują się w schowku naprzeciwko siedzenia pasażera. Od momentu otwarcia samochodu naliczają się opłaty. W Polsce opłaty różnią się między firmami, ale

oscylują w granicach 0,65-1,20 zł za przejechany kilometr i ok. 0,30-0,70 zł za każdą rozpoczętą minutę jazdy. Opłaty postojowe wynoszą ok. 0,10 zł za minutę. Po zakończeniu wynajmu, czyli zamknięciu samochodu za pomocą przycisku w aplikacji mobilnej, pieniądze są pobierane z podłączonej do aplikacji karty kredytowej lub debetowej. Po kilku minutach klient otrzymuje fakturę z rozpisanymi kosztami odpowiednio za czas jazdy, pokonany dystans i ewentualny postój. Podliczając koszty podróży po mieście samochodem wynajętym na minuty, okazuje się, że koszt jest ok. 2 razy niższy niż w przypadku skorzystania z taksówki, a na krótkich dystansach niewiele droższy od przejazdu komunikacją miejską (Jóźwik, 2018). Carsharing przeznaczony jest do poruszania się po mieście. Pożyczonym samochodem można wyjechać poza granicę miasta, ale wtedy usługa staje się bardzo kosztowna, a żeby zakończyć wynajem, trzeba wrócić do miasta, z którego auto zostało wypożyczone. Jest to zatem rozwiązanie tylko dla osób sporadycznie korzystających z samochodu i traktujących carsharing jako jedną z form poruszania się po mieście.

W Polsce carsharing jest stosunkowo nową usługą, ale zyskuje coraz większą popularność. W październiku 2016 roku w Krakowie z sukcesem zadebiutowała firma Traficar Sp. z o.o. Została ona wydzielona z jednej z największych polskich wypożyczalni samochodów Express Sp. z o.o. Już w połowie 2017 roku oferowała swoje usługi w Warszawie, a na początku 2018 roku prowadziła działalność łącznie w sześciu lokalizacjach – w Krakowie, Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu, Trójmieście i na Śląsku. Traficar Sp. z o.o. wypożycza samochody w systemie free-floating. Na początku 2018 roku flota liczyła 1200 aut (Jóźwik, 2018), co uczyniło spółkę Traficar liderem polskiego rynku wynajmu samochodów na minuty. W jej ofercie znalazły się samochody Renault Clio, a w Krakowie również Opel Corsa. Dodatkowo od 16 maja 2018 roku firma oferuje usługę TraficCargo – pod każdym sklepem Ikea w Polsce można wypożyczyć samochód dostawczy Renault Kangoo, jednak jest on wyłączony z systemu free-floating, ponieważ trzeba zwrócić go do wyznaczonej bazy pod sklepem (*Auta na minuty w każdej Ikei...*, 2018). Cena wynajęcia większego samochodu nie różni się od wynajmu samochodów osobowych i wynosi 0,80 zł za każdy rozpoczęty kilometr, 0,50 zł za każdą minutę jazdy oraz 0,10 zł za minutę postoju. Obecnie firma pracuje nad ofertą dla biznesu.

W grudniu 2016 roku spółka akcyjna 4Mobility rozpoczęła świadczenie usług z zakresu carsharingu dla osób indywidualnych w Warszawie (firma oferowała wynajem samochodów na minuty i godziny dla biznesu już od sierpnia 2016 roku). W 2018 roku rozpoczęła również działalność w Poznaniu. Firma oferuje samochody klasy premium. Łączna flota spółki 4Mobility to ponad 300 aut. Ceny różnią się w zależności od wybranego modelu i czasu wynajmu. Oferowane marki to BMW, Mini, Audi i Hyundai. W przeciwieństwie do Traficar Sp. z o.o., oferta 4Mobility S.A. obejmuje wynajem pojazdów nie tylko na minuty, a także na godziny i na całą dobę. Samochody są dostępne w dwóch systemach parkowania – free-floating i station-based. Dzięki temu dostępna jest usługa rezerwacji samochodu w wybranej bazie nawet z dziesięciodniowym wyprzedzeniem. Jest to niewątpliwą zaletą dla klientów, ponieważ daje pewność, że samochód na pewno będzie na miejscu, gdy klient będzie go potrzebował. Takiej pewności mieć nie można w systemie parkowania free-floating. Pozostałe polskie firmy wynajmujące samochody na minuty mają znacznie mniejsze floty i zazwyczaj ograniczoną działalność do jednej lokalizacji. Taką firmą jest np. Panek Carsharing z flotą 300 hybrydowych Toyot dostępnych w Warszawie i okolicach. Obowiązujący system parkowania station-based oznacza, że wynajem można zakończyć tylko w strefach wskazanych przez usługodawcę. Dla klientów jest to mniej wygodny system, ponieważ strefę parkowania i miejsce, do którego chcieli dotrzeć może dzielić spora

odległość. Wiosną 2018 roku we Wrocławiu rozpoczęła działalność Miejska Wypożyczalnia Samochodów Elektrycznych Vozilla. Dostępne pojazdy to Nissan Leaf oraz dostawczy Nissan eNV200. Wrocławska firma nalicza opłaty jedynie za minuty jazdy i ewentualny postój. W ofercie znajduje się 200 samochodów. W Warszawie funkcjonuje także niewielki carsharing pod nazwą Omni, oferowany przez VW Polska, z flotą liczącą zaledwie 15 samochodów marki Skoda. W Gdańsku od 2017 roku Grupa Energa prowadzi działalność carsharingową. W ofercie znajduje się 10 samochodów elektrycznych Volkswagen e-UP. Jednak wynajem możliwy jest tylko na godziny lub doby. W lutym 2018 roku spółka Innogy Polska rozpoczęła testy elektrycznego carsharingu w Warszawie. Na czas pilotażu firma udostępniła 4 modele – BMW i3, Hyundai IONIQ, Renault ZOE i Nissan Leaf. W Krakowie i Warszawie trwają prace nad uruchomieniem miejskiego carsharingu, jednak nie są znane konkretne daty powstania miejskich wypożyczalni.

4. Aspekt ekologiczny usługi carsharingu w miastach

Zastąpienie własnego samochodu tym od firmy carsharingowej jest nie tylko opłacalne finansowo, ale ma korzystny wpływ na środowisko. B. Sztokfisz (2017) przywołuje badania (Hamari, Sjoklint, Ukkonen, 2015, s. 9), potwierdzające, że w rozwiązaniu gospodarki współdzielenia angażują się głównie konsumenci najbardziej świadomi ekologicznie.

J. Janczewski (2017), omawiając zalety konsumpcji współdzielenia, obok oszczędności pieniędzy, czasu czy miejsca, wymienia m.in. zmniejszenie degradacji środowiska bądź też ilości odpadów.

Spółka Traficar oszacowała, że jeden samochód w usłudze carsharing jest w stanie zastąpić od 8 do 20 samochodów osobowych. M. Banaszek (2016) przedstawia porównywalne szacunki, wskazując, że jeden samochód miejski zastępuje ok. 10 prywatnych aut.

Mniej samochodów w przestrzeni miejskiej oznacza mniej zatłoczone miasto i mniej zanieczyszczeń powietrza. Jest to szczególnie istotny aspekt w wielkich aglomeracjach, gdzie zanieczyszczenie powietrza niekiedy kilkukrotnie przekracza dopuszczalne normy stężeń pyłów zawieszonych. Część firm oferuje samochody w 100% elektryczne, czyli najbardziej przyjazne dla środowiska. Pozostałe firmy zapewniają, że samochody są niskoemisyjne i spełniają najwyższe standardy. Spółka Traficar podkreśla, że wszystkie oferowane modele spełniają najbardziej restrykcyjną normę Unii Europejskiej dotyczącą emisji spalin – Euro6. W porównaniu do normy Euro1 emisja pyłów jest zmniejszona o 96%, a emisja tlenków azotu i węglowodorów o 85%. Według danych zgromadzonych przez GUS w Polsce w 2016 roku 80% zarejestrowanych samochodów osobowych było starszych niż 10 lat, a niemal 34% miało więcej niż 20 lat (*Ochrona środowiska...*, 2017, s. 224). Oznacza to, że zdecydowana większość polskich aut nie spełnia nawet normy Euro1 – najmniej restrykcyjnej normy dotyczącej emisji zanieczyszczeń, obowiązującej od 1993 do 1996 roku. W 2015 roku spośród wszystkich zanieczyszczeń powietrza wyemitowanych przez środki transportu, 56% zostało wygenerowane tylko przez samochody osobowe (*Ochrona środowiska...*, 2017, s. 225). Zmniejszenie ilości samochodów, wynikające z coraz większego grona użytkowników przesiadających się do wspólnych samochodów, z pewnością przyczyni się do mniejszej ilości emitowanych pyłów i gazów. Według wyliczeń Frost & Sullivan, osoby, które zamieniły swój samochód na auto w usłudze carsharingu, spędzały za kierownicą o 31% mniej czasu (<http://futureofcarsharing.com>). Przeanalizowanie danych dotyczących członków amerykańskiej organizacji pozarządowej City CarShare pokazało, że część z nich po rozpoczęciu korzystania z carsharingu sprzedało własne samochody, zmniejszając tym samym o 18% dystans pokonywany samochodem

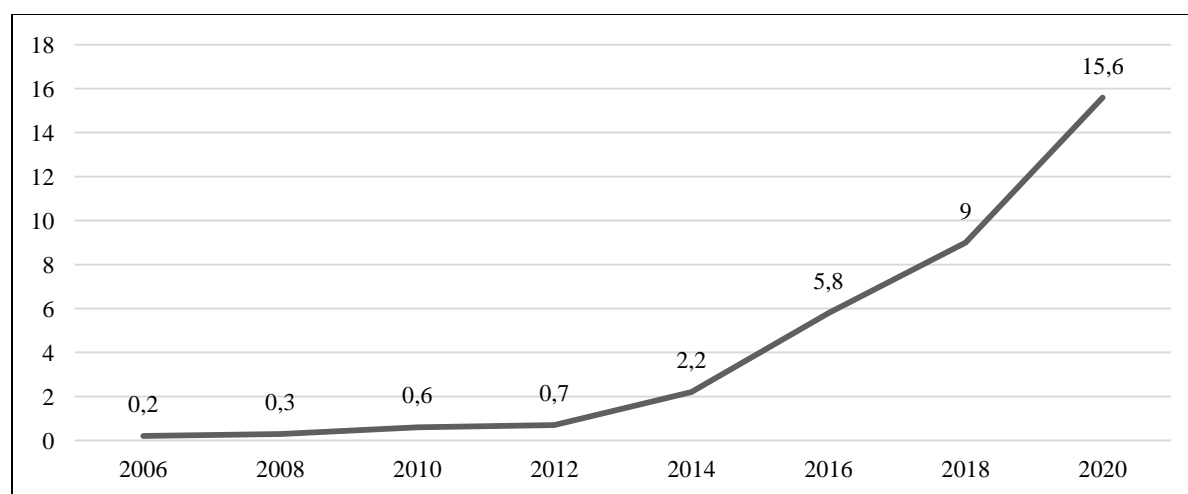
w ciągu roku, a niektórzy opóźnili decyzję o zakupie. Dodatkowo, członkowie organizacji przyznali, że korzystanie z carsharingu zachęciło ich do przemieszczania się na rowerze, pieszo lub za pomocą transportu zbiorowego (Cervero, Creedman, Pohan, Pai, 2002, s. 1). Coraz bardziej rozprzestrzeniająca się i zyskująca popularność usługa wypożyczania aut na minuty napawa nadzieją, że ilość emitowanych zanieczyszczeń do powietrza ulegnie zmniejszeniu, a świadomość społeczna wzrośnie.

5. Perspektywy usługi carsharingu w Polsce

Carsharing jest nową usługą na polskim rynku wynajmu samochodów, ponieważ istnieje dopiero od końca 2016 roku. Ma ona jednak ogromny potencjał i w zaledwie 1,5 roku zdążyła się znacznie rozwinąć. Przyglądając się zagranicznym rynkom, które mają wieloletnie doświadczenie z usługą krótkoterminowego wynajmu samochodów, można prognozować, jak rynek zachowa się w Polsce.

Liczba samochodów dostępnych w krótkoterminowym wynajmie na całym świecie z roku na rok coraz gwałtowniej wzrasta. Według raportu Frost & Sullivan do 2025 roku ma się ona zwiększyć do 427 tys. sztuk. To niemal 4 razy więcej aut, niż było dostępnych w 2015 roku. Równocześnie wzrośnie liczba użytkowników z ok. 7 mln osób w 2015 roku do ok. 36 mln w 2025 (*Future of Carsharing Market...*, 2016).

Poniższy wykres prezentuje zmianę liczby klientów krótkoterminowego wynajmu samochodów w Europie w ostatnich latach i prognozę na lata 2016-2020 według opracowania firmy konsultingowej Deloitte (*Car Sharing in Europe...*, 2017, s. 4).



Wykres 1. Liczba użytkowników usługi carsharing w Europie w latach 2006-2014 i prognoza na lata 2016-2020 w milionach osób.

Źródło: *Car Sharing in Europe; Business Models, National Variations and Upcoming Disruptions*, 2017, *Monitor Deloitte*, 6, s. 4

Od 2012 roku można zauważyć gwałtowny wzrost liczby osób korzystających z carsharingu. Również od tego roku niezmiennie Niemcy są najbardziej rozwiniętym rynkiem carsharingowym w Europie (*Car Sharing in Europe...*, 2017, s. 5). W 2012 roku popularne stało się wynajmowanie samochodów w systemie free-floating, zdecydowanie preferowanym przez odbiorców, ponieważ pozwala na zostawienie pojazdu w niemal dowolnym miejscu. Z danych firmy Traficar wynika, że obecnie w dużych miastach Europy jedno auto carsharingowe przypada na ok. 500 do 1000 mieszkańców (Bochyńska, 2018).

Według przywołanego powyżej raportu firmy konsultingowej Deloitte europejski rynek carsharingowy to zaledwie połowa rynku światowego. Zdecydowanym liderem są Stany Zjednoczone. W USA w 2015 roku rynek carsharingu był wart 1,2 mld dol. Według prognoz Global Market Insights w 2024 roku ma osiągnąć wartość 16,5 mld dol., co roku wzrastając o 34,8% (Car sharing market..., 2018).

W Polsce szybki rozwój usługi jest już widoczny. Prezes spółki akcyjnej 4Mobility Paweł Błaszczak podaje, że w ciągu kilku pierwszych tygodni po wprowadzeniu nowej aplikacji dla klientów przybyło ich 5 tys., a z samochodów skorzystano 10 tys. razy (Bochyńska, 2018). Liderem polskiego rynku jest Traficar Sp. z o.o., funkcjonujący już w sześciu lokalizacjach w Polsce. Spółka Traficar w ciągu 1,5 roku zgromadziła 70 tys. klientów, na koniec 2017 roku odnotowując 0,5 mln wynajmów. W porównaniu z nakładami, jakie wiążą się z tego typu biznesem, to wciąż jednak za mało, aby był on opłacalny (Jóźwik, 2018). Właściciele firm carsharingowych podkreślają, że istotne jest, aby w klientach wyrobić nawyk wypożyczania samochodów, a nie kupowania. Do rozwoju usług wynajmu samochodów na minuty przyczyni się także budowanie świadomości ekologicznej społeczeństwa. Prawdopodobnie w niedługim czasie na rynek wejdą nowe firmy. W ramach zwalczania smogu w miastach coraz więcej samorządów zdecyduje się na otwarcie miejskich wypożyczalni samochodów, oferując pojazdy elektryczne, jak chociażby ma to już miejsce we Wrocławiu.

Podsumowanie

Dynamicznie rozwijający się rynek krótkoterminowego wynajmu samochodów jest zagadnieniem niezwykle interesującym zarówno w Polsce, jak i na świecie. Usługa jest nowym spojrzeniem na problem poruszania się po mieście i powoli staje się alternatywą dla komunikacji miejskiej oraz taksówek. Zwłaszcza młode pokolenie wykazuje coraz większe zainteresowanie korzystaniem z samochodu tylko wtedy, gdy jest to niezbędne, zaś firmy udostępniające samochody w usłudze carsharingu wychodzą takim osobom naprzeciw.

Carsharing ma wiele zalet, otwierających przed użytkownikami zupełnie nowe możliwości. Uniknięcie wielu kosztów, wygoda i możliwość „porzucenia” samochodu w niemal dowolnym miejscu w mieście zachęca mieszkańców do skorzystania ze wspólnego dobra. Zrezygnowanie z posiadania własnego auta na rzecz carsharingu pozwoli też na odblokowanie przestrzeni miejskiej, gdyż jeden samochód udostępniony w tej usłudze zastępuje kilkanaście samochodów prywatnych. Nie do pominięcia jest aspekt ekologiczny usługi. Udostępniane nowe samochody w wynajmie na minuty spełniają najbardziej restrykcyjne normy emisji spalin i w mniejszym stopniu przyczyniają się do zanieczyszczania powietrza, którego jakość w Polsce wciąż nie jest zadowalająca. Ceny usług kształtują się na stosunkowo niskim poziomie, a rozwijająca się konkurencja będzie sprzyjać ich obniżeniu w przyszłości. Wciąż jednak nie jest to usługa idealna. Niestety fakt, że wynajem można rozpocząć i zakończyć tylko na terenie miasta, w którym usługa działa powoduje, że mieszkańcy podmiejskich miejscowości, którzy najczęściej dojeżdżają do centrum własnymi samochodami, nie mogą w pełni cieszyć się usługą. Samochodu nie można też pozostawić na terenie innego miasta niż to, z którego się go wypożyczyło. Przed polskim rynkiem carsharingowym jest jeszcze długa droga. Aby taka działalność była rentowna, musi minąć przynajmniej kilka lat, a flota samochodów znacząco się powiększyć.

Podsumowując, wynajem samochodów na minuty jest rewolucyjną usługą w Polsce. Wynajęcie samochodu, które dotąd kojarzyło się z wieloma formalnościami i obostrzeniami, dzisiaj staje się niezwykle proste – jest możliwe za sprawą jednego kliknięcia w aplikacji zainstalowanej w smartfonie. Nowe, przygotowane do jazdy auta czekające na ulicach wielu polskich miast dostępne od ręki zyskują coraz większe grono zwolenników. Sądząc po zagranicznych doświadczeniach z tą usługą, można wnioskować, że w Polsce też będzie się ona dynamicznie rozwijać i zyskiwać jeszcze większą popularność w najbliższych latach.

Bibliografia

- (Współ)dziel i rządź! Twój nowy model biznesowy jeszcze nie istnieje.* (2016). PWC Polska.
- A European agenda for the collaborative economy.* (2016). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Brussels, 2.6.2016, COM(2016) 356 final.
- Accenture Technology Vision.* (2016). Pobrane z: www.accenture.com/pl-pl/insight-technology-trends-2016.
- Auta na minuty w każdej Ikei w Polsce.* (2018). Pobrane z: Bankier.pl/wiadomosc/Auta-na-minuty-w-kazdej-Ikei-w-Polsce-7590231.html.
- Banaszek, M. (2016). Ekonomia współdzielenia jako alternatywny kierunek rozwoju miast. *Ekonomia Społeczna*, 1, 51-59.
- Bardhi, F., Eckhardt, G. (2012). Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing. *Journal of Consumer Research*, 39(4), 881-897.
- Belk, R.W. (2013). Extended Self in a Digital World. *Journal of Consumer Research*, 40(3), 477-500.
- Bochyńska, N. (2018). Rynek carsharingu to prawdziwy ewenement. Przyjmuje konkurencję z radością. Pobrane z: www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artukul/rynek-carsharingu-to-prawdziwy-ewenement,75,0,2399819.html.
- Car Sharing in Europe; Business Models, National Variations and Upcoming Disruptions. (2017). *Monitor Deloitte*, 6.
- Car sharing market to witness a massive cagr of over 34% to 2024, China to emerge as a lucrative business ground.* (2018). Pobrane z: thecampingcanuck.com/global-car-sharing-market-statistics/7722/.
- Cervero, R., Creedman, N., Pohan, M., Pai, M. (2002). *City CarShare: Assessment of Short-Term Travel-Behavior Impacts.* Institute of Urban and Regional Development University of California at Berkeley.
- European agenda for the collaborative economy – supporting analysis.* (2016). Commission Staff Working Document, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Brussels, 02.06.2016, SWD(2016) 184 final.
- Future of Carsharing Market to 2025; Technology Advancements, Market Consolidation and Government Initiatives to Influence Market Growth Over the Next Decade.* (2016). Frost & Sullivan. Pobrane z: www.frost.com/sublib/display-report.
- Hamari, J., Sjöklint, M., Ukkonen, A. (2015). The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption. *Journal of Association for Information Science and Technology*, 67(9). Pobrane z: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2271971.
- Janczewski, J. (2017). Konsumpcja współdzielenia a przedsiębiorczość. *Przedsiębiorczość – Edukacja*, 13, 262-274.
- Jóźwik, T. (2018). Kolejne firmy wsiadają w auta na minuty. *Dziennik Gazeta Prawna* z 21.02.2018, 37(4687), A11.

- Kędzior, M. (2016). Zależność rentowności przedsiębiorstw od czynników mikroekonomicznych, makroekonomicznych i instytucjonalnych w wybranych państwach Unii Europejskiej. *Zeszyty Naukowe, Seria Specjalna Monografie*, 242. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie.
- Kędzior, M., Szmajser, R. (2018). *Integration of capital markets on the example of the EPS indicator in selected European Union countries, results of empirical research*. „International Conference on European Integration 2018”, Ostrava, Technical University of Ostrava, pp. 677-689.
- Koźlak, A. (2016). Sharing Economy jako nowy trend społeczno-gospodarczy. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 489, 171-182.
- Lane, C., Zeng, H., Dhingra, C., Carrigan, A. (2015). *Carsharing: A Vehicle For Sustainable Mobility In Emerging Markets*. Washington D.C.: World Resources Institute.
- Lorenc, D. (2017). Zjawisko ekonomii współdzielenia w branży usług turystycznych. *Marketing i Rynek*, 7, 14-22.
- Maślanka, T. (2009). *Wartość czy zysk – rozważania na temat głównego celu zarządzania finansami przedsiębiorstwa*. W: S. Owsiak (red.), *Bankowość w dobie kryzysu finansowego a perspektywy rozwoju regionów* (t. III: *Przedsiębiorstwo wobec kryzysu finansowego*) (s. 30-36). Bielsko-Biała: Wyższa Szkoła Bankowości i Finansów w Bielsku-Białej.
- Mazurkiewicz, P. (2016). W sieci przybywa sprzedawców. *Rzeczpospolita* z 10.06.2016, dodatek *Ekonomia & Rynek*, 134(10467), B3.
- Ochrona środowiska 2017; Informacje i opracowania statystyczne*. (2017). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
- Petropoulos, G. (2017). *An economic review of the collaborative economy. Policy Contribution*, issue no 5, 1-17. Pobrane z: <http://aei.pitt.edu/85013/> (dostęp: 26.09.2018).
- Poniatowska-Jaksch, M., Sobiecki, R. (red.). (2016). *Sharing Economy. Gospodarka współdzielenia*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Popławski, Ł., Kaczmarczyk, B. (2016). Wartość przestrzeni publicznej jako kategoria dobra wspólnego na przykładzie województwa małopolskiego. *Barometr Regionalny*, 14(4), 163-170.
- Shaheen, S., Sperling, D., Wagner, C. (1998). Carsharing in Europe and North America: Past, Present, and Future. *Transportation Quarterly*, 52(3).
- Sharing economy: Parliament calls for clear EU guidelines*. (2017). Pobrane z: www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20170609IPR77014/sharing-economy-parliament-calls-for-clear-eu-guidelines (dostęp 7.03.2018).
- Sztofisz, B. (2017). Gospodarka współdzielenia – pojęcie, źródła, potencjał. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie*, 6(966), 89-103.

<http://futureofcarsharing.com>.

<https://press.atairbnb.com/about-us>.

www.getaround.com.

www.lendingclub.com.

www.rover.com.

www.taskrabbit.com.

www.traficar.pl.