

ARTUR POMIANOWSKI

Uniwersytet Szczeciński  
Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług  
e-mail: arturpomianowski@gmail.com

## UWARUNKOWANIA I ROZWÓJ USŁUG TYPU *CARSHARING* W POLSCE

Słowa kluczowe: *carsharing*, logistyka miejska, ekonomika transportu

Abstrakt. Artykuł ma na celu zbadanie obecnego stanu rozwoju usługi *carsharing* (czyli odmiany wynajmu) jako formuły korzystania z samochodów w Polsce. Przedstawiony został aktualny stan rozwoju tej usługi w naszym kraju. Ponadto dokonana została analiza potencjalnych czynników warunkujących rozwój *carsharingu* na konkurencyjnym rynku usług transportowych.

Conditions and development of *carsharing* services in Poland

Keywords: *carsharing*, city logistics, transport economics

Abstract. The paper presents current development of *carsharing* services as a form of using cars in Poland. There is shown development of this service in Poland. Further more there will be made an analysis of potential factors determining the development of the *carsharing* on the competitive market for transport services.

## Wprowadzenie

*Carsharing* w obecnie spotykanej formie jest zagadnieniem stosunkowo nowym, znanym w Europie od około dekady, zaś od 5 lat wykazującym się dużą dynamiką wzrostu zarówno liczby pojazdów, jak i użytkowników. Polska jak do tej pory jest pomijana w powszechnie dostępnych raportach firm doradczych czy publikowanych badaniach naukowych. Jedną z przyczyn jest zapewne późniejsze pojawienie się tego rodzaju usług w Polsce, a także konieczność upływu czasu dla przyzwyczajenia społeczeństwa i osiągnięcia odpowiedniej skali. Celem badań było wykazanie znaczenia *carsharingu* na rynku transportowym w Polsce z wykorzystaniem źródeł pierwotnych, w tym danych dostawców usług.

## 1. Istota carsharingu

*Carsharing*, czyli dzielenie się samochodem, jest jednym z wielu działań w ramach szerszej koncepcji ekonomii współdzielenia (*sharing economy*). Ekonomia współdzielenia jest pojęciem stosunkowo nowym. Można znaleźć następujące jego definicje, jak na przykład: „system gospodarczy, w którym aktywa lub usługi są dzielone pomiędzy osobami prywatnymi, za darmo lub za opłatą, zazwyczaj za pośrednictwem Internetu” (tłum. własne, <https://en.oxforddictionaries.com>) lub działanie oparte na koncepcji „dostępu do własności” i dzielenia się niewykorzystanymi zasobami, takimi jak narzędzia, zabawki, samochody i przestrzeń biurowa, w sposób skuteczniejszy ekonomicznie i środowiskowo. W ciągu ostatnich kilku lat gospodarka dzielenia się została powiększona do sektora o wartości wielu miliardów dolarów i zakorzeniła się w miastach każdej wielkości na całym świecie (Rinne, 2015).

Jednocześnie pojawia się problem definicji, czym dokładnie będzie współdzielenie pojazdu. Z jednej strony można przyjąć, że przykładami działalności związanej z dzieleniem własności auta będzie funkcjonowanie wypożyczalni aut. Z drugiej – że rolę dzielenia pełnią usługi typu *carpooling*, jak np. BlaBlaCar, polegające na użyczeniu odpłatnie lub darmowo wolnych miejsc w pojeździe podróżującym na danej trasie. Spotyka się również podejścia uznające, że systemy najmu długoterminowego też pełnią tę rolę, ponieważ użytkownik nie jest właścicielem pojazdu, a także takie, które pod pojęcie *carsharing* włączają zbiorowe posiadanie pojazdu z możliwością użytkowania w określonych kosztach i terminie. Wydaje się jednak, że *carsharing* ma cechy charakterystyczne, wyróżniające go spośród innych możliwych sposobów zastosowania koncepcji ekonomii współdzielenia. Mnogość podejść, a także dynamiczne zmiany technologiczne spowodowały, że brakuje uznanego objaśnienia tego pojęcia. Polskie prawodawstwo oraz literatura nie przynoszą definicji pojęcia *carsharing*. Ustawodawcy w Niemczech spróbowali stworzyć ramy prawne dla funkcjonowania tego nowego zjawiska społeczno-gospodarczego, stąd próba przyjęcia na potrzeby artykułu znaczenia carsharingu zaproponowanego w projekcie ustawy niemieckiego rządu przedstawionym do prac Bundestagu. Zauważa się w nim, że w ramach carsharingu wykorzystywany jest samochód z bliżej nieokreśloną liczbą kierowców użytkujących go na podstawie umowy ramowej uwzględniającej koszty energii i czas użytkowania lub stawki kilometrowe (możliwe są mieszane formy taryf). Oznacza to, że tradycyjne modele funkcjonowania wypożyczalni samochodów nie mieszczą się w tej definicji ze względu na brak umów ramowych. Nieokreślona liczba kierowców co do zasady wyklucza z modelu carsharingu wszelkie formy współwłasności pojazdów (tłum. własne, Regierung..., 2017).

W związku z brakiem utrwalonej w piśmiennictwie definicji *carsharingu* można spróbować wymienić jego charakterystyczne cechy:

- dostęp do pojazdu na podstawie zdalnie zawartej umowy ramowej,
- bezgotówkowy charakter transakcji,
- użytkownik nie jest współwłaścicielem pojazdu,
- krótki okres użytkowania pojazdu – w większości przypadków poniżej doby,
- brak obowiązku wykonywania czynności na koniec każdorazowego użytkowania pojazdu (np. tankowanie do pełna),
- dostęp „bezkluczykowy” – najczęściej na podstawie kodu otrzymanego zdalnie na telefon/smartfon,
- wiele miejsc zdania i odbioru w jednym mieście (lub obszar zdania-odbioru jako strefa),
- częste uprzywilejowanie pojazdów pod względem miejsc parkingowych czy dostępu do buspasów.

## 2. Stan rozwoju usług typu *carsharing* w Polsce

Dwie dominujące odmiany *carsharingu*, które są rozwijane w Polsce, to tak zwana metodyczna (inaczej planowana) oraz spontaniczna (zwana doraźną). Ponadto wyróżnić można systemy, w których pojazdy pobiera się i zdejmuje w bazach, jak też takie, w których auta można pobrać i zdać w szerokim obszarze najczęściej wybranych dzielnic, granic miasta lub szerzej – wybranych miast w aglomeracji. Według dostępnych informacji w Polsce funkcjonuje 10 systemów zarządzanych przez 9 operatorów *carsharingu*, których lokalizację oraz liczbę oferowanych pojazdów zaprezentowano w tabeli 1. Obecnie w ramach *carsharingu* w Polsce funkcjonuje 2755 pojazdów.

Należy przy tym podkreślić plany uruchomienia w najbliższym czasie wspieranej przez miasto usługi *carsharingu* w Warszawie, a także fakt, że latach 2017–2018 miało miejsce w Polsce kilka testowych wdrożeń, które być może zaowocują kolejnymi tego typu usługami.

Tabela 1. Systemy carsharingu funkcjonujące w Polsce (stan na 28 maja 2018 roku)

Lp.	Nazwa usługi i operatora	Liczba pojazdów	Flota	Lokalizacja
1.	Traficar, Traficar Sp. z o.o.	1500	Renault Clio, Opel Corsa	Kraków, Poznań, Śląsk, Wrocław, Warszawa, Trójmiasto
2.	Traficargo, Traficar Sp. z o.o.	44	Renault Kangoo	Kraków, Katowice, Poznań, Wrocław, Gdańsk, Warszawa, Lublin, Łódź, Bydgoszcz
3.	4Mobility Carsharing, 4Mobility S.A.	300	Hyundai i30, Mini One, BMW 1, Audi A3, BMW 3, Audi Q3, BMW i3	Poznań, Warszawa
4.	GoGet.pl car sharing, GoGet.pl car sharing Sp. z o.o.	5	Kia Rio, Ford Fiesta Hyundai i30, BMW i3	Wrocław
5.	Panek Carsharing, Panek SA	300	Toyota Yaris Hybrid	Warszawa
6.	Vozilla – miejska wypożyczalnia samochodów elektrycznych, Enigma Systemy Ochrony Informacji Sp. z o.o.	200	Nissan Leaf, Nissan eNV200	Wrocław
7.	e-mobility Enspirion Sp. z o.o., Energa SA	4	Volkswagene-UP, Nissan Leaf, Volkswagen e-Golf, Renault Zoe	Trójmiasto
8.	Swop Car, Lease Plan Fleet Management Polska Sp. z o.o	2	BMW i3	Warszawa
9.	Easysshare Sp. z o.o. Sp. k.	200	Toyota Yaris Hybrid	Poznań, Łódź
10.	Click2go, C2G Sp. z o.o.	200	Toyota Yaris Hybrid	Poznań

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://www.traficar.pl>; <http://4mobility.pl>; <https://www.goget.pl>; <https://www.leaseplan.pl>; <https://panekcs.pl>; <https://www.vozilla.pl>; <https://emobility.pl>; <https://media.energa.pl>; <https://easysshare.pl/>; <https://www.click2go.pl>/<http://www.conowego.pl>.

### 3. Możliwości rozwoju

Rozważanie możliwości rozwoju innowacji na rynku powinno uwzględniać oczywiście popyt na dane usługi, a ten zależy między innymi od ich konkurencyjności wobec alternatywnych usług, a także po części od mody. Decydującym czynnikiem wydaje się jednak cena i dostępność tej usługi. Oferowane są w Polsce systemy

otwarte, to jest dostępne w dowolnych miejscach w określonej strefie miasta, z których mogą korzystać praktycznie wszyscy dorośli posiadający uprawnienia do prowadzenia samochodów (niekiedy z kilkoma obostrzeniami dotyczącymi czasu ich posiadania). Operatorzy usługi *carsharing* w Polsce stosują zazwyczaj mieszane systemy opłat uwzględniające czas użytkowania pojazdu oraz liczbę kilometrów. Zestawienie podstawowych składników kosztu korzystania z usługi zaprezentowano w tabeli 2.

Tabela 2. Ceny usług *carsharing* w Polsce (zł)

	Opłata za minutę (jazdy)	Opłata za km	Opłata za <i>stop over</i> – minutę oczekiwania na powrót do auta
Panek Carsharing	0,50 120,00*	0,65	0,10
Traficar	0,50	0,80	0,10
4mobility	0,48	0,80	0,12
Easysshare	0,50 50,00*	0,65	0,10 0,01**
Click2go	0,50	0,80	0,10
Vozilla	0,90	–	0,10

\* Maksymalna stawka na dobę.

\*\* 0,10 zł/min 07:00–22:00; 0,01 zł/min 22:00–07:00.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://panekcs.pl>; <http://4mobility.pl>; <https://www.traficar.pl/fees>; <https://easysshare.pl>; <https://www.click2go.pl>; <https://www.traficar.pl>; <https://www.vozilla.pl>.

Pokazuje to pewną skalę kosztów, jednak realną konkurencyjność można ocenić jedynie w odniesieniu do alternatywnych sposobów przemieszczania. Zważywszy na fakt, że usługi *carsharing* są dostępne w największych w Polsce skupiskach mieszkańców, jak Warszawa, Kraków, Wrocław, Poznań czy Łódź, właściwe wydaje się porównanie ich oferty z alternatywnymi ofertami przewozu. W związku z największym wyborem systemów *carsharing* i konkurencji w transporcie pasażerskim w wybranych miastach w Polsce przeliczono szacunkowy koszt dla klienta na przykładowych 5 i 15 km, co zaprezentowano w tabeli 3. Ze względu na chęć uchwycenia waloru konkurencji uwzględniono operatorów oferujących więcej niż 10 samochodów.

Tabela 3. Szacunkowy koszt pokonania trasy w określonym czasie z wykorzystaniem wybranych środków komunikacji

Sposób transportu	Warszawa <sup>1</sup> (5 km)	Wrocław <sup>1</sup> (5 km)	Poznań <sup>1</sup> (5 km)	Warszawa <sup>2</sup> (15 km)	Wrocław <sup>2</sup> (15 km)	Poznań <sup>2</sup> (15 km)
Tradycyjna taksówka <sup>3</sup>	18,00–20,00	12,50–21,00	17,00–18,80	38,00–44,00	37,50–51,00	35,00–41,40
MyTaxi	18,00	21,00	17,00	51,00	38,00	40,00
UBER <sup>4</sup>	11,00–20,00	12,00–23,00	13,00–24,00	25,00–49,00	22,00–55,00	35,00–70,00
Carsharing Panek	8,75	–	–	20,25	–	–
Carsharing Traficar	11,00	11,00	11,00	24,00	24,00	24,00
Carsharing 4 Mobility	11,72	–	11,72	23,52	–	23,52
Carsharing Easyshare	–	–	10,25	–	–	21,75
Carsharing Click2go	–	–	11,00	–	–	24,00
Vozilla	–	12,60	–	–	21,60	–
Komunikacja miejska <sup>5</sup>	3,40	3,00	4,60	7,00	3,40	4,60

1 Trasa 5 km, czas trwania podróży samochodem 14 minut.

2 Trasa 15 km, czas trwania podróży samochodem 24 minut.

3 Taryfa I w dni powszednie, w godzinach 6.00–22.00, w granicach I strefy.

4 UBER oferuje przejazdy pojazdami różnej klasy.

5 Bilet jednorazowy, czasowy, bez zniżek.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://www.globcabs.pl/taxi-warszawa-ceny>; <http://sawataxi.pl/#oferta>; <https://www.traficar.pl/fees>; aplikacja iOS MyTAXI; [www.uber.com/fees](http://www.uber.com/fees); <http://m.ztm.waw.pl/index.php?c=110&l=1>; <https://panekcs.pl>; <http://4mobility.pl>; <http://www.luxradiotaxi.pl>; <https://royaltaxi.pl>; <http://www.ekocabs.pl/wyce%C5%84-kurs.html>; <http://multitaxipoznan.pl/cennik/>; <https://www.wroclaw.pl/rodzaje-i-ceny-biletow>; <http://taxirmi.pl/Cennik.htm>; <https://easyshare.pl/>; <https://www.vozilla.pl>; <https://www.google.pl/map>.

Z zaprezentowanych w tabeli 3 danych wynika zdecydowana przewaga cenowa komunikacji miejskiej w stosunku tak do carsharingu, jak i pozostałych usług transportowych. Szczególnie jest to widoczne na dłuższych trasach, gdy jej cena potrafi być odpowiednio kilka lub nawet kilkanaście razy niższa. Jednak nie wydaje się, by można nazwać ją substytutem carsharingu, choć przejawia wiele cech wspólnych, szczególnie z systemem bazowym carsharingu, który oznacza odbiór i zdawanie samochodów w określonych bazach i który jest zazwyczaj nieco tańszy niż system otwarty. Na przykładzie oferty 4Mobility różnica wynosi 15 gr na minutę na korzyść modelu bazowego przy takim samym koszcie kilometra przejechanej trasy. Nie jest to jednak różnica istotnie przybliżająca cenę do ceny komunikacji miejskiej.

Szukając usług najbardziej zbliżonych, pomimo różnic można stwierdzić, że będą to usługi taksówkarskie lub usługi UBER ze względu na rodzaj dostępności, bezgotówkowość i swoisty bezosobowy rodzaj transakcji. Niemniej rozwój

technologii mobilnych został dostrzeżony przez korporacje taksówkarskie, które coraz częściej oferują też możliwość poznania ceny, wskazania trasy i zamówienia pojazdu poprzez aplikację. Powoduje to zacieranie się zaproponowanego podziału na tradycyjne korporacje taksówkarskie czy wymienioną w tabeli Mytaxi, który jeszcze w ostatnich latach wydawał się wyraźny. Różnicą na korzyść Mytaxi czy UBER w stosunku do pozostałych korporacji oferujących aplikacje jest ogólnosiątkowy zasięg i swoista gwarancja usługi. Po porównaniu szacunkowych ofert cenowych możemy przyjąć, że Mytaxi bliżej cenowo do usług typu UBERselect czy tradycyjnych przedsiębiorstw taksówkarskich. Dlatego zasadne byłoby postrzeganie konkurencji dla przedsiębiorstw *carsharing*owych przede wszystkim w usłudze UBER.

Bardzo zbliżone cenowo oferty mają najwięksi pod względem oferowanej liczby samochodów operatorzy *carsharing*u, co zostało przedstawione w tabeli 3. Najtańszą usługę ma Panek *Carsharing*, między innymi w wyniku oferowania trzech pierwszych minut gratis oraz 0,65 zł/km, co należy do najniższych stawek oferowanych w Polsce przez przedsiębiorstwa, które stosują stawki mieszane, to jest łączące czas i odległość podróży. Propozycja Panek *Carsharing* w przypadku krótszej z badanych tras w Warszawie wynosiła 8,75 zł, a oferty pozostałych operatorów wahały się w przedziale 11,00–11,75 zł, co daje około 7-procentową różnicę. Od ceny 11,00 zł zaczyna się też oferta przewozu firmy UBER. W przypadku dłuższej trasy w Warszawie ceny *carsharing*u wynoszą 20,25–24,00 zł, zaś oferta UBER zaczyna się od 25,00 zł. Zatem różnica w ofertach pomiędzy dostawcami *carsharing*u wynosi 18,5%, zaś pomiędzy najtańszą usługą *carsharing* a UBER to 23,5%.

W przypadku krótkiej trasy we Wrocławiu ceny *carsharing*u wahały się od 11,00 do 12,60 zł (różnica 14,5%) przy cenie UBER od 12 zł, zaś przy długiej trasie to 21,60–24,00 zł w przypadku *carsharing*u (różnica 11%) przy ofercie UBER od 22,00 zł.

Poznań posiada obecnie najbardziej różnorodną ofertę *carsharing*u z 4 operatorami. Ceny oferowane w przypadku krótszej z badanych tras mieszczą się w przedziale 10,25–11,72 zł (różnica 14,3%). Oferty na dłuższą z badanych tras wynoszą 21,75–24,00 zł (różnica 10,3%). UBER szacuje koszty podróży na krótszej trasie od 13,00 zł, w przypadku trasy dłuższej – 35,00 zł. Aby lepiej zestawić ofertę cenową *carsharing*u z konkurencją w postaci UBER, w tabeli 4 zaprezentowano średnie ceny *carsharing*u na wybranych trasach z najtańszą szacunkową ofertą przewoźnika. Wybór średniej ceny podyktowany był również założeniem chęci skorzystania z pojazdu, który jest dla nas najłatwiej osiągalny pod względem czasu czy odległości dotarcia.

Tabela 4. Szacunkowy średni koszt usługi *carsharing* w wybranych miastach w zestawieniu z najtańszą szacunkową ofertą UBER na tę samą trasę (zł)

	Warszawa	Wrocław	Poznań
<i>Carsharing</i> <sup>1</sup>	10,49	11,8	10,99
UBER <sup>1</sup>	11,00	12,00	13,00
<i>Carsharing</i> <sup>2</sup>	22,59	22,8	23,32
UBER <sup>2</sup>	25,00	22,00	35,00

1 Trasa 5 km, czas trwania podróży samochodem 14 minut.

2 Trasa 15 km, czas trwania podróży samochodem 24 minut.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <https://www.traficar.pl/fees>; [www.uber.com/fees](http://www.uber.com/fees); <https://panekcs.pl>; <https://www.google.pl/maphttp://4mobility.pl>; <https://easyshare.pl>; <https://www.click2go.pl>; <https://www.vozilla.pl>.

Dane przedstawione w tabeli 4 wskazują na przewagę cenową w 5 na 6 przypadków. *Carsharing* jest w nich średnio tańszy od konkurencyjnego przewoźnika o 17,1%, zaś w jednym przypadku jest droższy o 3,6%. Pozwala to uznać *carsharing* za najtańszy sposób podróżowania po mieście z wykorzystaniem samochodu, którego nie jest się posiadaczem. Wskazuje to na potencjalną szansę rozwoju dla tej formy usługi.

Jednak o wykorzystaniu danego środka transportu decydują również inne czynniki. W celu weryfikacji potencjalnych szans rozwoju przeprowadzono analizę SWOT dla usługi *carsharing* w Polsce.

Wskazane w analizie czynniki w znacznym stopniu dowodzą możliwości rozwoju *carsharingu* w Polsce. Powolne, jednak sukcesywnie wprowadzane zmiany w prawie, ale też w świadomości społecznej dotyczącej stanu technicznego pojazdów oraz ich wpływu na środowisko naturalne mają szansę stać się jednym ze źródeł popularyzacji *carsharingu* w Polsce. Duże znaczenie należy przypisać dalszemu budowaniu postaw proekologicznych i uświadomieniu społeczeństwa na temat kosztów zarówno tych finansowych, które właściciel auta ponosi na jego utrzymanie, jak i środowiskowych oraz społecznych. Szczególnie istotny wydaje się aspekt terenochłonności i fakt, że przy typowym wykorzystaniu pojazdu na dojazd do i z pracy auto stoi na parkingu przez 8 godzin. *Carsharing* w zamyśle powoduje, że auta cały czas są wykorzystywane. Oznacza to teoretycznie możliwość ograniczenia przestrzeni parkingowej w miastach. To także motywacja do rezygnacji z posiadania auta, a przede wszystkim drugiego czy kolejnych aut w gospodarstwie domowym, które są wykorzystywane sporadycznie. Pojazdy funkcjonujące w *carsharingu* to zazwyczaj pojazdy miejskie. W Polsce obecnie do najczęściej wykorzystywanych modeli aut w ramach usług *carsharingu* należą: Renault Clio, Toyota



Tabela 5. Analiza SWOT usługi *carsharing* w Polsce

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> <li>– konkurencyjna cena</li> <li>– nowość na rynku</li> <li>– zazwyczaj wykupione abonamenty w strefach płatnego parkowania</li> <li>– niekiedy możliwość korzystania z buspasów</li> <li>– możliwość zamówienia dodatkowego wyposażenia (fotelik dla dzieci)</li> <li>– praktyczny brak finansowego progu wejścia dla klientów</li> <li>– brak konieczności przebywania z obcą osobą (kierowcą)</li> <li>– możliwość wynajmu na dobę/weekend</li> <li>– łatwość wynajmu</li> <li>– nowe auta, często hybrydowe lub elektryczne</li> <li>– możliwa i łatwa kontrola kosztów</li> <li>– brak nagłych znaczących wydatków</li> <li>– łatwa możliwość łączenia różnych sposobów transportu w mieście przez klienta</li> <li>– <i>carsharing</i> + <i>carpooling</i></li> <li>– możliwość zabrania łącznie większej liczby osób niż UBER-em czy taksówką, ponieważ jeden z klientów jest kierowcą</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– brak rozpoznawalności <i>carsharingu</i></li> <li>– zazwyczaj konieczność partycypowania w kosztach naprawy w przypadku uszkodzenia pojazdu</li> <li>– konieczność dojścia do pojazdu przez klienta</li> <li>– konieczność posiadania uprawnień</li> <li>– konieczność bycia w stanie, w którym użytkowanie pojazdu jest legalne</li> <li>– konieczność znalezienia miejsca parkingowego przez klienta</li> <li>– wysoki próg wejścia dla operatora usługi</li> <li>– konieczność sprawdzenia stanu pojazdu</li> <li>– brak możliwości wykonywania innych czynności w trakcie podróży</li> </ul>
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> <li>– wzrost kosztów ubezpieczenia</li> <li>– wzrost wymagań dotyczących emisji spalin (eliminacja starych aut z miast)</li> <li>– wzrost zatłoczenia miast</li> <li>– koszty parkowania w miejscu zamieszkania (garaże podziemne, miejsca postojowe)</li> <li>– polityka transportowa państwa i samorządów</li> <li>– moda</li> <li>– zmiany społeczne, popularyzacja idei korzystania zamiast posiadania</li> <li>– rosnące koszty napraw (koszt pracy) i coraz większe skomplikowanie aut (nieopłacalność napraw tanich aut)</li> <li>– stałe obciążenia finansowe uniemożliwiające zakup samochodu</li> <li>– samochody autonomiczne</li> <li>– zalety ekologiczne związane z możliwym częściowym zastąpieniem motoryzacji prywatnej</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– nagłośnienie przypadków wypadków i konieczności ponoszenia kosztów</li> <li>– negatywne opiniowanie przez konkurencję</li> <li>– potencjalne dewastacje, kradzieże itp.</li> <li>– polityka transportowa państwa i samorządów</li> <li>– podejście do posiadania samochodu w społeczeństwie</li> <li>– samochody autonomiczne</li> <li>– leasing konsumencki</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne.

Yaris Hybrid, a także Nissan Leaf. Odpowiednio jest to samochód z napędem spalinowym benzynowym, auto hybrydowe z silnikiem benzynowym i elektrycznym oraz auto elektryczne. Szczególnie pozytywnie dla mieszkańców miast skutkować

będzie użytkowanie aut hybrydowych i elektrycznych ze względu na minimalizowanie problemów związanych ze smogiem oraz hałasem generowanym przez silniki. Niemniej należy pamiętać, że ich obecna liczba to mniej niż 0,1 promila aut osobowych zarejestrowanych w Polsce, zatem można przyjąć ich znaczenie za zupełnie marginalne. Jednocześnie możliwość korzystania z nich przez wielu użytkowników może pomóc w popularyzacji tych rozwiązań dzięki szerokiemu poznaniu ich zalet.

## Podsumowanie

*Carsharing* jest zjawiskiem nowym na polskim rynku. Istotne projekty zaczęły funkcjonować od 2016 roku. Obecnie obserwowana jest olbrzymia dynamika rozwoju usług typu *carsharing*, zaczęła się pojawiać konkurencja oraz zaangażowanie władz lokalnych. Przyjęcie się tej formuły w dużych miastach w innych państwach o zbliżonym kręgu kulturowym pozwala przypuszczać, że samo rozwiązanie utrzyma się na rynku, natomiast otwartym zagadnieniem pozostaje kwestia konkurencji i wyłonienia lidera. Różnice cenowe dla klienta (1,60 zł na 5-kilometrowej trasie, 2,40 zł na 15-kilometrowej) przy nieregularnym korzystaniu z tej usługi wydają się być nieistotne. Zatem konkurencja może oprzeć się na dostępności (liczbie aut na km<sup>2</sup>) w danym mieście lub wypracowaniu systemów lojalnościowych, które na stałe skłonią klientów do rezygnacji z dotychczasowej formy komunikacji na rzecz *carsharingu*. Zagrożeniem pozostają tanie usługi transportowe, na przykład UBER, które są konkurencyjne cenowo z usługą *carsharing*, a dodatkowo nie wymagają od korzystającego uprawnień, nie trzeba w ich przypadku dotrzeć do pojazdu, a na koniec podróży zaparkować.

## Literatura

- aplikacja iOS MyTAXI.  
<http://4mobility.pl> (28.05.2018).
- <http://m.ztm.waw.pl/index.php?c=110&l=1> (28.05.2018).
- <http://multitaxipoznan.pl/cennik/> (28.05.2018).
- <http://sawataxi.pl/#oferta> (28.05.2018).
- <http://taxirmi.pl/Cennik.htm> (28.05.2018).
- <http://www.ekocabtaxi.pl/wyce%C5%84-kurs.html> (28.05.2018).
- <http://www.globcabs.pl/taxi-warszawa-ceny> (28.05.2018).

- <http://www.luxradiotaxi.pl> (28.05.2018).  
<https://easyshare.pl/> (28.05.2018).  
<https://en.oxforddictionaries.com> (28.05.2018).  
<https://panekcs.pl> (28.05.2018).  
<https://royaltaxi.pl> (28.05.2018).  
[https://www.bundestag.de/presse/hib/2017\\_03/-/496112](https://www.bundestag.de/presse/hib/2017_03/-/496112) (28.05.2018).  
<https://www.google.pl/map> (28.05.2018).  
<https://www.traficar.pl/fees> (28.05.2018).  
<https://www.vozilla.pl> (28.05.2018).  
<https://www.wroclaw.pl/rodzaje-i-ceny-biletow> (28.05.2018).  
Rinne, A. (2015). *The Sharing Economy, Through a Broader Lens*. Pobrane z: [https://ssir.org/articles/entry/the\\_sharing\\_economy\\_through\\_a\\_broader\\_lens](https://ssir.org/articles/entry/the_sharing_economy_through_a_broader_lens) (28.05.2018).  
[www.uber.com/fees](http://www.uber.com/fees) (28.05.2018).