



# Rola modelu carpooling w systemie transportu zrównoważonego<sup>1</sup>

W artykule dokonano charakterystyki systemu carpooling, tj. jednego z wybranych modeli gospodarki dostępu w zakresie przejazdów społecznościowych. W pracy wskazano także motywacje konsumentów wybierających tę formę podróżowania oraz przedstawiono system carpooling jako przykład działania na rzecz zrównoważonego transportu.

**Słowa kluczowe:** gospodarka dostępu, carpooling, zrównoważony transport

## The Role of Carpooling Model in the Sustainable Transport System

In the article, there is a characteristics of carpooling system, i.e. one of the chosen models of access economy in terms of social travelling. In the work the motivation of consumers choosing this form of transport was also pointed out and the system of carpooling as an example of activity in favor of sustainable transport was shown.

**Keywords:** access economy, carpooling, sustainable transport

### Wprowadzenie

*Przeciętnie samochód efektywnie wykorzystywany jest za ledwie przez godzinę dziennie, a posiadanie samochodu w dużym mieście kojarzy się głównie z korkami i trudnością znalezienia miejsca parkingowego. Coraz częściej dużo wyższy jest koszt alternatywny „posiadania” w porównaniu do „dostępu” do produktów i usług<sup>2</sup>.*

Na przestrzeni ostatnich kilku(nastu) lat można zauważyć wzrost zainteresowania zjawiskiem zwanym *access economy* (pol. gospodarka dostępu)<sup>3</sup>, którego terminologia i definicyjność budzą liczne kontrowersje gremium polskich i zagranicznych specjalistów z zakresu ekonomii, socjologii, a nawet prawa. O ile pojęcie *access economy* trudno zdefiniować w sposób jednoznaczny, o tyle znajduje ono zastosowanie w wielu obszarach ludzkiej działalności, w tym również w transporcie.

Wyróżnia się co najmniej trzy modele *access economy*<sup>4</sup> wpisujące się w ramy typowo transportowych rozwiązań, których ogólnym przesłaniem jest wspieranie idei zrównoważonego transportu<sup>5</sup>, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów związanych z posiadaniem pojazdu<sup>6</sup>. W świetle twierdzenia Jeremiego Rifkina<sup>7</sup> o zmianie preferencji konsumentów z „posiadania” zasobów (w tym przypadku pojazdów) na „dostęp” zapewniający korzystanie z nich bez konieczności posiadania na własność, wyróżnia się nastę-



**mgr Paulina Wiączek**

Kolegium  
Ekonomiczno-Społeczne  
Szkoły Głównej  
Handlowej w Warszawie

e-mail:

[paulina\\_bakowska@poczta.onet.pl](mailto:paulina_bakowska@poczta.onet.pl)

pujące modele gospodarki dostępu w zakresie transportu:

- carpooling*, tj. tzw. „dzielenie jazdy” polegające na odpłatnym udostępnianiu wolnych miejsc w samochodzie pasażerom jadącym w tym samym kierunku;
- car sharing*, tj. wspólne użytkowanie jednego samochodu w zależności od potrzeby (z reguły na krótki okres) bez konieczności posiadania go na własność;
- bike sharing*, tj. system korzystania z rowerów, np. publicznych, stanowiący alternatywne rozwiązanie w stosunku do wykorzystania miejskiego transportu publicznego.

Wspomniane modele niosą ze sobą wiele korzyści ekonomicznych, społecznych i ekologicznych, zaś w przyszłości mogą również służyć uzupełnieniu listy zachowań odpo-

wiedzialnych nabywców, wpisując się tym samym w pojęcie społecznej i ekologicznej odpowiedzialności konsumentów<sup>8</sup>.

Celem artykułu jest charakterystyka systemu carpooling w kontekście zrównoważonego transportu.

## Ograniczenie popytu na tzw. indywidualny transport samochodowy wśród pasażerów zdecydowanych na wspólne podróżowanie jednym samochodem, często z nieznanymi osobami, ma przede wszystkim podłoże ekonomiczne

### Carpooling – termin i ogólne założenia

*Carpooling* (w dosłownym tłumaczeniu „napełnianie samochodu”; zamiennie *ridesharing*, rzadziej *lift-sharing*, *co-voiturage* lub *social transport*) oznacza odpłatną praktykę wspólnego podróżowania prywatnym lub służbowym pojazdem osobowym<sup>9</sup> przez kilka osób (z reguły do 5), polegającą na udostępnianiu wolnego miejsca w samochodzie lub korzystaniu z takiego miejsca przez innego użytkownika w trakcie podróży<sup>10</sup>. Z myślą o usprawnieniu przewozów carpoolingowych i wsparciu transportu publicznego, w wielu amerykańskich miastach stworzono pasy ruchu HOV (tzw. pasy *High Occupant Vehicle lanes*, *HOV*), przeznaczone dla samochodów przewożących większą liczbą pasażerów<sup>11</sup>.

*Carpooling* ma swoje praktyczne zastosowanie podczas przejazdów:

- a) wahałowych;
- b) krótkodystansowych, np. w obrębie miasta;
- c) długodystansowych, np. na trasach między miastami;
- d) regularnych (np. codziennych);
- e) okazjonalnych, podczas podróży rozrywkowych (np. na wakacje, mecze piłkarskie, koncerty<sup>12</sup>, tzw. *eventpool*), czy podróży zorientowanych na zwiedzanie innych krajów samochodem wraz ze współtowarzyszami (tzw. *carVoyage*)<sup>13</sup>;
- f) docelowych, np. do szkół (tzw. *schoolpool*, czyli forma podwożenia kilkorga dzieci do szkół lub przedszkoli przez jednego rodzica), uczelni, pracy, lotniska (tzw. *airpool*)<sup>13</sup>.

Wspólne podróżowanie jednym samochodem nie uchodzi za nowe zjawisko, bowiem jako alternatywna praktyka wobec posiadania własnego samochodu narodziła się w Ameryce Północnej już w czasie II wojny światowej. W Polsce zjawisko carpoolingu promowano w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku podczas prowadzonej wówczas kampanii społecznościowej pt.: „Podwieź sąsiada”. Jej celem było zachęcanie ludzi (szczególnie w środowisku znajomych i sąsiadów) do gratisowego dzie-

lenia się dobrem luksusowym, ale zarazem rzadko dostępnym, jakim w tamtym czasie były samochody.

Wraz z rozwojem Internetu i nadejściem ery cyfrowej nastąpił dynamiczny rozkwit carpoolingu, który zaowocował powstawaniem serwisów internetowych, „kojarzących” pasażerów i kierowców mających wspólny cel podróży. Lista krajowych serwisów carpoolingowych nie jest długa i obejmuje m.in. serwisy: JedziemyRazem.pl, OtoDojazd.pl, eDojazd.pl, WspólneDojazdy.pl, Autostop.pl, Yanosikts.pl, autem.pl, Carpool24.pl, BrumBrum.pl czy ByTheWay.pl. W katalogu serwisów o międzynarodowym znaczeniu funkcjonują np.: BlaBlaCar i GoCarShare dla przewozów długodystansowych, jak również Uber, Lyft i Yongche dla przewozów krótkodystansowych.

### Motywy wspólnej podróży jednym samochodem

Ograniczenie popytu na tzw. indywidualny transport samochodowy wśród pasażerów zdecydowanych na wspólne podróżowanie jednym samochodem, często z nieznanymi osobami, ma przede wszystkim podłoże ekonomiczne. Niższe koszty przejazdu (niekiedy również opłat parkingowych) stanowią zachętę dla klientów, którzy z reguły zobligowani są do pokrycia kosztów przejazdu, bez żadnych dodatkowych gratyfikacji dla kierowcy, który z założenia na carpoolingu nie powinien zarabiać<sup>15</sup>. Wspólne podróżowanie jest również szansą na zaoszczędzenie czasu oczekiwania na pojazd<sup>16</sup> (szczególnie w przypadku podróżowania tradycyjnymi środkami komunikacji), jak również skrócenie czasu samej podróży, chociażby dzięki skorzystaniu z opcji HOV.

### Nastąpiło przejście od prawa do posiadania i wyłączenia do prawa dostępu i dołączenia

Przy wyborze carpoolingowej formy przejazdu istotną rolę odgrywają także motywacje społeczne i społecznościowe oraz związane ze zmniejszeniem stresu pasażerów, który jest wynikiem konieczności samodzielnego podróżowania. Do tych pierwszych należy zaliczyć np.: możliwość poznania nowych osób, zawieranie nowych znajomości czy rozmowy z innymi uczestnikami podróży. Natomiast sami pasażerowie pragną cieszyć się swobodą podczas podróży, spędzając czas m.in. na czytaniu książki, rozmowie telefonicznej czy drzemce<sup>17</sup>.

Z uwagi na podjętą problematykę warto zwrócić uwagę na inny, równie ważny rodzaj motywacji dla użytkowników wykorzystujących carpooling. Mowa tu oczywiście o motywacjach związanych ze zdrowym stylem życia i świadomości proekologicznej, pobudzanych przez wiele organizacji ekologicznych, działających na rzecz ochrony środowiska. Przynoszą one bowiem pozytywne konsekwencje w postaci większego zainteresowania społeczeń-

stwa takimi problemami, jak np.: czystość powietrza i wód, redukcja kongestii transportowej itp.

## System carpooling jako przykład działania na rzecz zrównoważonego transportu

W obliczu wyzwań stojących przed współczesnymi miastami, związanych m.in. z nieustannym natężeniem ruchu samochodów, skutkującym zakłóceniami w jego sprawności i płynności oraz doprowadzającym do zmniejszania prędkości pojazdów i negatywnym oddziaływaniem na środowisko naturalne, przykład carpoolingu wydaje się być rozsądnym rozwiązaniem<sup>18</sup>. Istnieje wiele argumentów przemawiających za obroną tezy, że system ten jest przykładem działania na rzecz zrównoważonego transportu.

Wspólna podróż jednym samochodem może oddziaływać m.in. na:

- ograniczenie liczby samochodów na drogach, co może się wiązać:
  - ze zmniejszeniem liczby wypadków drogowych,
  - z ograniczeniem hałasu;
- polepszenie infrastruktury transportowej;
- ograniczenie tzw. niskiej emisji (tj. emisji zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza poprzez emitory znajdujące się na wysokości do 40 m)<sup>19</sup>;
- redukcję kongestii transportowej, czyli sytuacji zwiększenia liczby pojazdów na danym odcinku drogi w określonym czasie, czego następstwem jest znaczne spowolnienie prędkości względem tej, z jaką pojazdy poruszałyby się w przypadku ich swobodnego przepływu<sup>20</sup>;
- mobilną zmianę zachowań społeczeństwa; podobnie jak w przypadku car sharingu, zmiana ta może wpłynąć na docenianie innych proekologicznych sposobów przemieszczania się, np. jazdę rowerem, chodzenie piechotą czy korzystanie z transportu publicznego<sup>21</sup>.

## Podsumowanie

Rozwój gospodarki cyfrowej przyniósł pokoleniową zmianę myślenia o naturze wolności, bowiem jak pisze Rifkin, nastąpiło przejście od prawa do posiadania i wyłączania do prawa dostępu i dołączenia<sup>22</sup>. Egzemplifikacją tej zmiany jest m.in. system carpooling, który umożliwia udostępnienie wolnego miejsca w samochodzie (kierowcy jako stronie podaźowej) lub skorzystanie z takiego miejsca w samochodzie innego użytkownika (pasażerowi jako stronie popytowej), dzięki wykorzystaniu przeznaczonych do tego celu platform internetowych (carpoolingowych).

Istotne wydaje się też rozważanie systemu carpooling w kategorii proekologicznych zachowań konsumentów oraz jako jednego z działań na rzecz zrównoważonego transportu. W dobrze przyjętej praktyce każdego użytkownika ruchu powinna znajdować się troska o środowisko naturalne, redukcję kongestii transportowej czy zmniejszenie hałasu, a carpooling zakładający ograniczenie liczby samochodów na drogach może mieć pozytywny wpływ na wskazane wyżej zjawiska.

## ŹRÓDŁA:

1. Afuah A., Tucci C.L., *Biznes internetowy. Strategie i modele*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2003.
2. Bartniczak B., *Zrównoważony transport na poziomie regionalnym jako przedmiot pomiaru wskaźnikowego*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2013, nr 143.
3. Chan N.D., Shaheen S.A., *Ridesharing in North America: Past, Present, and Future*, „Transport Reviews” 2012, vol. 32, no. 1.
4. Faron A., Kulpa T., *Wspólna podróż jednym samochodem jako element zrównoważonego transportu*, „Transport Miejski i Regionalny” 2008, nr 7-8.
5. Gross S., Klemmer L., *Introduction to Tourism Transport*, CAB International, Boston 2014.
6. Hoppe G., Karaszewski R., *Odpowiedzialna konsumpcja*, „Logistyka Odzysku” 2013, nr 1(6).
7. Korki, <http://miastowruchu.pl/korki/> (dostęp: 12.08.2016)
8. Kęsek J., Kościelniak M., *System carsharing – nowe rozwiązanie w zakresie wykorzystania samochodu*, „Transport Miejski i Regionalny” 2008, nr 7-8.
9. Li J., Embry P., Mattingly S.P., Sadabadi K. F., Rasmidatta I., Burris M.W., *Who Chooses to Carpool and Why? Examination of Texas Carpoolers*, „Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board” 2007, vol. 2021.
10. Mirek A., *System carpooling w Polsce i na świecie*, „Transport Miejski i Regionalny” 2007, nr 2.
11. Rifkin J., *Spółczesność zerowych kosztów krańcowych. Internet przedmiotów. Ekonomia współdzielenia. Zmierzch kapitalizmu*, Studio Emka, Warszawa 2016.
12. Rifkin J., *The Age of Access, The New Culture of Hypercapitalism, Where All of Life is a Paid-For Experience*, Penguin Putnam, New York 2001.
13. Szymański D., *BlaBlaCar: oszczędzanie i gadanie. Czy carpooling jest ryzykowny?*, [http://weekend.gazeta.pl/weekend/1,152121,16374930,BlaBlaCar\\_oszczedzanie\\_i\\_gadanie\\_Czy\\_carpooling.html](http://weekend.gazeta.pl/weekend/1,152121,16374930,BlaBlaCar_oszczedzanie_i_gadanie_Czy_carpooling.html)
14. Świtalska K., *Dwie twarze niskiej emisji*, „Logistyka Odzysku” 2014, nr 4 (13).
15. *Traffic Congestion and Reliability. Trends and Advanced Strategies for Congestion Mitigation*, Final Report, Cambridge Systematics, Inc., Texas Transportation Institute 2005, [www.ops.fhwa.dot.gov/congestion\\_report](http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion_report)
16. *(Współ)dział i rzadź! Twój nowy model biznesowy jeszcze nie istnieje*, [www.pwc.pl/pl/pdf/ekonomia-wspoldzielenia-1-raport-pwc.pdf](http://www.pwc.pl/pl/pdf/ekonomia-wspoldzielenia-1-raport-pwc.pdf)

## PRZYPISY:

- <sup>1</sup> Niniejsze opracowanie stanowi fragment przygotowywanej przez autorkę pracy doktorskiej na temat *access economy* i *sharing economy*.
- <sup>2</sup> Fragment raportu pt.: *(Współ)dział i rzadź! Twój nowy model biznesowy jeszcze nie istnieje*, s. 6, <http://www.pwc.pl/pl/pdf/ekonomia-wspoldzielenia-1-raport-pwc.pdf> (dostęp: 09.08.2016).
- <sup>3</sup> W literaturze przedmiotu modele dostępu do cudzej własności (tj. modele *access economy*) niesłusznie utożsamiane są z modelami *sharing economy*, tj. modelami dotyczącymi współdzielenia własności (tj. prawa własności do rzeczy przez jej właścicieli/współwłaścicieli). *Sharing economy* to bowiem współdzielenie (współużytkowanie) jednego dobra przez osoby, które nabyły do niego prawo własności. Każda aktywność polegająca na odpłatnym dostępie do cudzej własności (np. samochodu, mieszkania itp.) mieści się zatem w obszarze gospodarki dostępu (ang. *access economy*).
- <sup>4</sup> Zdaniem autorki, model gospodarki dostępu można porównać do pojęcia „model biznesowy”, przez który rozumie się „przyjętą przez firmę metodę powiększania i wykorzystania zasobów w celu przedstawienia klientom asortymentu, których wartość przewyższa wartość produktów i usług konkurencji i jednocześnie zapewnia firmie dochodowość.” Za: A. Afuah, C.L. Tucci, *Biznes internetowy. Strategie i modele*, Oficyna Ekonomiczna, Kraków 2003, s. 20.
- <sup>5</sup> W literaturze przedmiotu termin „zrównoważony transport” bywa określany również jako „transport zrównoważony środowiskowo” lub „system zrównoważonego transportu”. Pojęcia te traktowane są synonimicznie. Głębsza analiza wskazuje, że różnice w ich definiowaniu są niewielkie, zaś istota problemu jest taka sama. Za: B. Bartniczak, *Zrównoważony transport na poziomie regionalnym jako przedmiot pomiaru wskaźnikowego*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Wydziałowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2013, nr 143, s. 11-20.
- <sup>6</sup> A. Faron, T. Kulpa, *Wspólna podróż jednym samochodem jako element zrównoważonego transportu*, „Transport Miejski i Regionalny” 2008, nr 7-8, s. 30-32.
- <sup>7</sup> J. Rifkin, *The Age of Access. The New Culture of Hypercapitalism, Where All of Life is a Paid-For Experience*, Penguin Putnam, New York 2001.
- <sup>8</sup> Por.: G. Hoppe, R. Karaszewski, *Odpowiedzialna konsumpcja*, „Logistyka Odzysku” 2013, nr 1(6), s. 102-105.
- <sup>9</sup> Innym rodzajem wspólnego podróżowania, aczkolwiek nie samochodem osobowym, a mikrobusem, jest tzw. *vanpooling*. Przewozy te są prawie zawsze z góry ustalone i korzystają z nich dojeżdżający do pracy bądź zatrudnieni we wspólnym miejscu pracy. Uczestnicy vanpoolingu dzielą koszty przejazdów między sobą; niekiedy jednak są pokrywane przez pracodawców.
- <sup>10</sup> S. Gross, L. Klemmer, *Introduction to Tourism Transport*, CAB International, Boston 2014, s. 61.
- <sup>11</sup> N.D. Chan, S.A. Shaheen, *Ridesharing in North America: Past, Present, and Future*, „Transport Reviews” 2012, vol. 32, no. 1, s. 96-105.
- <sup>12</sup> A. Faron, T. Kulpa, op. cit., s. 30.
- <sup>13</sup> Korki, <http://miastowruchu.pl/korki/> (dostęp: 12.08.2016).
- <sup>14</sup> Ibidem.
- <sup>15</sup> D. Szymański, *BlaBlaCar: oszczędzanie i gadanie. Czy carpooling jest ryzykowny?*, [http://weekend.gazeta.pl/weekend/1,152121,16374930,BlaBlaCar\\_oszczedzanie\\_i\\_gadanie\\_Czy\\_carpooling.html](http://weekend.gazeta.pl/weekend/1,152121,16374930,BlaBlaCar_oszczedzanie_i_gadanie_Czy_carpooling.html) (dostęp: 11.08.2016).
- <sup>16</sup> Punktualność, jaką wykazują kierowcy w systemie carpooling, wynika przede wszystkim z troski o ocenę swojej internetowej reputacji, opartej na zaufaniu (do kierowcy) oraz opinii i rekomendacji składanych przez pasażerów na publicznych profilach kierowców.
- <sup>17</sup> Por.: J. Li, P. Embry, S.P. Mattingly, K.F. Sadabadi, I. Rasmidatta, M.W. Burris, *Who Chooses to Carpool and Why? Examination of Texas Carpoolers*, „Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board” 2007, vol. 2021, s. 110-117; A. Mirek, *System carpooling w Polsce i na świecie*, „Transport Miejski i Regionalny” 2007, nr 2, s. 10-16.
- <sup>18</sup> J. Kęsek, M. Kościelniak, *System carsharing – nowe rozwiązanie w zakresie wykorzystania samochodu*, „Transport Miejski i Regionalny” 2008, nr 7-8, s. 47.
- <sup>19</sup> K. Świtalska, *Dwie twarze niskiej emisji*, „Logistyka Odzysku” 2014, nr 4 (13), s. 36.
- <sup>20</sup> *Traffic Congestion and Reliability. Trends and Advanced Strategies for Congestion Mitigation*, Final Report, Cambridge Systematics, Texas Transportation Institute 2005, s. 2.1, [http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion\\_report/](http://www.ops.fhwa.dot.gov/congestion_report/) (dostęp: 10.08.2016).
- <sup>21</sup> J. Rifkin, *Spółczesność zerowych kosztów krańcowych. Internet przedmiotów. Ekonomia współdzielenia. Zmierzch kapitalizmu*, Studio Emka, Warszawa 2016, s. 251.
- <sup>22</sup> Ibidem, s. 250.