

Ekonomia współdzielenia jako alternatywny kierunek rozwoju miast¹

Marcin Banaszek*

Streszczenie: Ekonomia współdzielenia wpisuje się w obszar ekonomii społecznej i oznacza nowy nurt ekonomiczno-społeczny zbudowany wokół zasobów ludzkich i materialnych. Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie teoretycznego oraz praktycznego podejścia do ekonomii współdzielenia w kontekście miejskiej problematyki. W artykule jako metodę gromadzenia wiedzy wykorzystano metodę studiów literaturowych z zakresu ekonomii współdzielenia. Myślenie o przyszłości miast powinno być ukierunkowane na tworzenie nowych strategii wspólnotowych, w których realizacji pomóc może ekonomia współdzielenia. Gospodarka dzielenia się daje szereg rozwiązań, które można uwzględnić w strategii rozwoju polskich miast, aby poprawić jakość życia mieszkańców.

Słowa kluczowe: ekonomia współdzielenia, ekonomia społeczna, miasto, rozwój.

Wprowadzenie

Ogólnoświatowy kryzys ekonomiczny sprawił, że na znaczeniu zyskała ekonomia społeczna. Stała się ona przedmiotem zainteresowania ekonomistów, ale także przedstawicieli innych dyscyplin oraz władz centralnych i samorządowych. Ekonomia społeczna odnosi się do wielu sfer życia społecznego, a jej kluczową zasadą jest reinwestowanie zysków na rzecz wspólnoty. Oparta na wartościach partycypacji, solidarności oraz samorządności odgrywać może bardzo ważną rolę w rozwoju miast oraz wspomaganiu procesów budowania społeczeństwa obywatelskiego. Ekonomia współdzielenia (*sharing economy*) wpisuje się właśnie w obszar ekonomii społecznej i oznacza nowy nurt ekonomiczno-społeczny zbudowany wokół współdzielenia zasobów ludzkich i materialnych. Ekonomia współdzielenia dotyczy wspólnej konsumpcji, *crowdsourcingu* oraz *crowdfundingu*. Ekonomia współdzielenia pozwala

– dostarczyć ciędom i konsumentom – na dzielenie się zasobami i usługami: poczynając od domów, poprzez samochody i inne inicjatywy (banki czasu, dzielenie się jedzeniem – kuchnia społeczna, otwarty dostęp do edukacji). Ekonomia współdzielenia uwzględnia bezinteresowne dzielenie się, wymianę i płatne wypożyczanie zasobów.

1. Ekonomia współdzielenia w ujęciu teoretycznym

We współczesnym świecie przy dynamicznym rozwoju sieci internetowej ludzkość zyskała innowacyjne, niedostępne dotychczas formy komunikacji. Rozwój nowych technologii i mediów społecznościowych przyczynił się do powstania nowych zależności pomiędzy ludźmi i markami. Innowacyjna komunikacja oraz nieustanny dostęp do Internetu stały się katalizatorem, który przyczynił się do przyśpieszenia procesu powstawania

¹ Praca naukowa finansowana ze środków budżetowych na naukę w latach 2016–2018, jako projekt badawczy w ramach programu „Diamentowy Grant”.

* Marcin Banaszek
Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach
e-mail: banaszek.marcin92@gmail.com

ekonomii współdzielenia [Rifkin, 2016, s. 250]. W wielu miejscach na świecie zaczęto dostosowywać politykę do potrzeb lokalnej przedsiębiorczości oraz wspólnot. Pojawiły się procesy tworzenia i łączenia organizacji z obszaru ekonomii społecznej, co również przyczyniło się do powstania nowej, bardziej zrównoważonej gospodarki [Cieślak, 2015, s. 26]. Ekonomia współdzielenia staje się jednym z najważniejszych światowych trendów, będących alternatywnym kierunkiem w myśleniu o przyszłości miast, przed którymi stoją liczne wyzwania związane z poprawą jakości życia czy wzmocnieniem konkurencyjności w wymiarze regionalnym, krajowym, a w przypadku niektórych nawet międzynarodowym.

Jak dotąd rozwój gospodarki rynkowej był związany w znacznej mierze z rozwojem samego rynku. Zwiększające się bogactwo dostępnych towarów oraz rosnąca wydajność pracy powodowała, że rosła rola pośredników, którzy dostarczali za pieniądze coraz bardziej zamożnym konsumentom towary, które nie były dostępne w najbliższej okolicy. Rozwinął się handel hurtowy i detaliczny, transport oraz działy gospodarki zajmujące się pośrednictwem. Coraz bogatsi konsumenci wymagali większej palety dóbr i usług. Obecnie wszystko to zmienia się dzięki nowym, przełomowym technologiom. Internet oraz technologie cyfrowe sprawiły, że koszt dotarcia producenta do konsumenta staje się bardzo niski. Pośrednictwo nie jest potrzebne, skoro każdy, kto posiada zasoby albo zdolności produkcyjne w stosunku do swoich potrzeb, może w łatwy sposób dotrzeć z informacją bezpośrednio do osób, które w danym momencie ich potrzebują [Raport, 2016, s. 3].

Działania podejmowane w obszarze ekonomii społecznej mogą być próbą połączenia gospodarowania z budowaniem więzi społecznych, których zasadniczym celem jest wzmocnienie bezpieczeństwa ekonomicznego oraz socjalnego podmiotów indywidualnych. Konkurencyjna gospodarka rynkowa

podporządkowana jest kryterium efektywności, a ekonomia społeczna respektując wymogi efektywności gospodarowania, dąży do realizacji innych wartości i celów m.in. budowy zaufania, wzmocnienia spójności społecznej, zwiększania bezpieczeństwa ekonomicznego i zatrudnienia, urzeczywistniania demokracji uczestniczącej, wzmocnienia lokalnej i grupowej tożsamości oraz zadowolenia z przynależności do wspólnoty [Wilkin, 2007, s. 52]. Działania podejmowane w obszarze ekonomii społecznej mogą przyczynić się do rozwoju nowego nurtu ekonomiczno-społecznego jakim jest ekonomia współdzielenia.

Rozwój ekonomii współdzielenia jest zarówno szansą, jak i wyzwaniem, które już dziś przyczynia się do zmiany modeli biznesowych i funkcjonowania rynku [Dorda, 2015, s. 30]. Zachodzące zmiany w zakresie ekonomii współdzielenia mogą całkowicie odmienić gospodarkę i podwyższyć jakość życia mieszkańców, a także przyczynić się do rozwiązania pojawiających się problemów społecznych, wobec których nie można pozostać obojętnym. Faktem jest, że atmosfera naszego globu ociepla się w bardzo szybkim tempie, głównie w wyniku działalności człowieka, który emituje do atmosfery metan, tlenek diazotu, ozon i dwutlenek węgla, co powoduje widoczne zmiany klimatu. Im więcej czasu zajmie ludzkości zmiana obecnego stylu życia, tym mocniej będzie się nagrzewać powierzchnia Ziemi i tym bardziej skrajne będą efekty zmian klimatycznych. Problemem, z jakim będzie trzeba się zmierzyć, będzie również niedobór surowców. Obecnie ludzkość zużywa surowce, wodę, minerały, energię o wiele szybciej niż nasza planeta jest w stanie uzupełnić ich zasoby. Człowiek wykorzystuje znaczną ilość dostępnego surowca, skazując przyszłe pokolenia na niedostatek i szereg nierozwiązanych problemów. Zdaniem większości prognostyków najszybciej skończy się ropa, od której miasta są najbardziej uzależnione. Skutki podwój-

nego kryzysu w postaci zmian klimatycznych i niedoboru surowców będą odczuwali mieszkańcy miast – przede wszystkich mieszkańcy metropolii. Już teraz można zaobserwować ekstremalne fale upałów, które w miastach – ze względu na posiadanie rozległych powierzchni asfaltowych i niedobór terenów zielonych – są szczególnie dotkliwe, a gorące powietrze przyczynia się do powstawania jeszcze większej ilości smogu, co w konsekwencji może doprowadzić do zwiększenia prawdopodobieństwa zachorowań na przewlekłe choroby układu oddechowego i układu krążenia. Szereg badań wskazuje, że styl życia mieszkańców miast (zwłaszcza metropolii) bezpośrednio zagraża Ziemi. Aby temu zapobiec konieczna wydaje się zmiana stylu życia ich mieszkańców ukierunkowana na ograniczenie zużycia energii i surowców. Realizacja tych postulatów może odbywać się na wiele sposobów: przemieszczanie się w sposób bardziej wydajny i mniej szkodliwy dla środowiska; dzielenie ze sobą budynków, pojazdów i przestrzeni. W obliczu nadmienionych zagrożeń władze większych polskich miast nie podjęły znaczących działań mających na celu odwrócenie tych niekorzystnych tendencji rozwojowych. W rzeczywistości duża liczba miast przechodzi kryzys i poszukiwane są nowe podejścia oraz metody zarządzania nimi. W raporcie Banku Światowego można przeczytać: „To najsilniejsze miasta wywołują dziś społeczno-gospodarczą nierównowagę na świecie, dzieląc ludzi na biednych i bogatych; pozwalając bardziej zaradnej i przewidującej części społeczeństwa na akumulację kapitału, spychając na margines tę część obywateli miast, która nie radzi sobie w warunkach wolnorynkowych” [World Bank, 2013, s. 22]. Wszystkie przedstawione zjawiska pozwalają bez żadnej przesady stwierdzić, że niepewna przyszłość globu rozstrzygać się będzie właśnie w miastach. Już dziś w miastach mieszka większość populacji, a wedle szacunkowych danych WHO do 2050 r. będzie je zamieszki-

wało ponad 70% globalnej populacji [Hausner, 2016, s. 109]. Oznacza to, że nasilać się będą nowe problemy, ale również pojawią się nowe rozwiązania. Myślenie o przyszłości miast powinno być ukierunkowane na tworzenie nowych strategii wspólnotowych, w których realizacji pomoc może ekonomia współdzielenia. Należy jednak pamiętać, że aby miasto stało się wspólnotą, rozwój miasta musi zostać oparty na wykorzystaniu potencjału ekonomicznego i twórczego jego mieszkańców [Hausner, 2016, s. 113].

Głównym celem ekonomii współdzielenia jest przejście z własności na dostęp. Własność, która była cechą charakterystyczną systemu kapitalistycznego, zostaje zastąpiona dostępnością dóbr i usług. W epoce kapitalizmu wolność definiowana była w negatywnym znaczeniu jako prawo do wykluczenia, czego przykładem może być samochód, który stał się symbolem konwencjonalnego podejścia do wolności. Dziś młode pokolenie zaczyna myśleć o wolności w pozytywnym znaczeniu jako prawo do przyłączania się do innych. Wolność dla pokolenia Internetu oznacza możliwość optymalizacji życia, co oznacza życie, w którym człowiek bierze udział w różnorodnych doświadczeniach oraz w rozproszonych zakresie związków w różnych społecznościach, którymi człowiek się wiąże w ciągu lat swojego życia. Wolność mierzona jest bardziej dostępem do innych w ramach sieci niż posiadaniem. Im bardziej inkluzyjne i głębsze człowiek ma więzi, tym większą wolnością się cieszy. Wolność oznacza możliwość podjęcia współpracy z innymi bez ograniczeń w świecie, w którym funkcjonuje pełno równorzędnych uczestników [Rifkin, 2016, s. 249-250]. Współczesny rozwój ekonomii współdzielenia można zaobserwować z kilku powodów:

- globalny upadek gospodarki drugiej rewolucji przemysłowej;
- narastające problemy związane z degradacją środowiska;

- problemy związane z przeludnieniem miast;
- pogarszająca się jakość życia w miastach;
- problemy komunikacyjne, korki, hałas w miastach.

Ekonomia współdzielenia opiera się na zaufaniu i współpracy. To dzięki tym dwóm wartościom można zacząć zmieniać kapitalistyczny pogląd wielu ludzi. Kiedyś współpraca ograniczała się tylko do najbliższej rodziny, przyjaciół, sąsiadów. Obecnie funkcje te przejmują przedsiębiorstwa, instytucje czy organizacje. Chęć konkurowania oraz dbanie tylko o swój interes jest ludzką naturą, wypracowaną przez kapitalizm i w warunkach gospodarki rynkowej doprowadzał do wielu wypaczeń, takich jak oszustwa, wyzyski itp. Dzięki innowacyjnym technologiom ekonomia współdzielenia nabiera popularności oraz ekonomicznej racjonalności.

Dzięki zaufaniu miasta mogą się rozwijać i dobrze prosperować. Życie metropolii w głównej mierze zależy od tego, czy ludzkość będzie w stanie ze sobą współpracować. Człowiek musi zacząć myśleć szerzej niż tylko w kategoriach rodziny czy nacji i musi uwierzyć, że ludzie, którzy zachowują się i wyglądają zupełnie odmiennie niż on sam będą traktować go uczciwie przestrzegając umów oraz zobowiązań. Będą mieć na uwadze nie tylko dobro własne, ale i drugiego człowieka, a nade wszystko będą wykazywać gotowość do poświęceń dla dobra ogółu. Problemy współczesnej cywilizacji, takie jak zanieczyszczenie i zmiany klimatyczne, wymagają zbiorowej reakcji ludzkości [Montgomery, 2015, s. 85].

Z rozwojem ekonomii współdzielenia wiąże się także rozwój wspólnoty. Zdaniem Ostrom przez długi okres wspólnota była imponującym systemem zarządzania, który należałoby rozpatrywać w kontekście środowiskowych, ekonomicznych oraz społecznych wyzwań i możliwości, pojawiających się przed społecznością w coraz bardziej połączonym globalnym świecie [Ostrom,

2002, s. 58]. Ostrom odkryła, że wspólnotę utrzymuje uzgodniony protokół wewnętrznego zarządzania, dobrowolnie wprowadzany przez demokratyczny udział wszystkich członków. Nieustanna współpraca oraz informacje zwrotne tworzyły więzy zaufania społecznego, dzięki którym wspólnoty się nie rozpadały. W najcięższych czasach kapitał społeczny okazywał się najważniejszą korzyścią, która pozwalała przetrwać wspólnocie. Zaskakujące jest, że we wszystkich wspólnotach kary i sankcje nakładane za naruszenie zasad wspólnoty były zadziwiająco niewielkie. Dziwi również fakt, że zasady ustalone przez wspólnotę są przestrzegane mimo płynących korzyści ze złamania zasad. Przykładowo kradzież wody z hiszpańskich *huertas* podczas suszy mogłaby uratować owoc całorocznej pracy przed zniszczeniem, a jednak społeczeństwo nie łamie zasad, by czerpać korzyści tylko dla siebie [Ostrom, 2002, s. 59].

Wspólnym elementem wspólnot są ludzie, którzy należą do danej wspólnoty i najlepiej wiedzą, jak zarządzać własnym życiem. Zatem zarządzanie dobrami, usługami i zasobami o charakterze publicznym wykorzystywanymi przez publiczny dostęp do nich i powszechne ich wykorzystanie najlepiej jest przekazać społeczności jako całości. Po wieloletniej pracy badawczej nad tym, jak działa wspólnota Ostrom i jej koledzy opracowali siedem podstaw projektowych, które są integralne dla każdej dobrze funkcjonującej wspólnoty. Do tych postaw projektowych zalicza się [Ostrom, 2002, s. 91–102]:

1. Jasno określone limity – aby skutecznie zarządzać wspólnotami, należy w sposób jasny i zrozumiały określić limity, kto może czerpać z dóbr wspólnych, a kto czynić tego nie może.
2. Określenie zasad ustalających czas, miejsce, technologie i ilość zasobów – konieczne jest ustalenie zasad, które będą ustalać czas, miejsce, technologie oraz ilość zasobów, które będą użyte, a także

określenie pieniędzy, pracy, materiałów, które pozostają do dyspozycji.

3. Gwarancje stowarzyszenia wspólnotowego – zasady są ustalane w sposób wspólny i demokratyczny oraz poddawane są modyfikacjom z upływem czasu.
4. Osoby, które monitorują działania na wspólnych dobrach muszą być osobami korzystającymi z nich lub takimi, które podlegają takim osobom.
5. Sankcje, którym podlega się stopniowo za złamanie zasad, nakładane są przez pozostałych członków lub urzędników wspólnoty, mając na uwadze dobro wspólnoty i społeczności.
6. Ustalenie procedur, które pozwolą na szybkie skorzystanie z niedrogiej prywatnej mediacji, aby szybko rozwiązywać wzajemne konflikty między uczestnikami lub konflikty między uczestnikami a publicznymi urzędnikami.
7. Ważne jest, aby ustanowione zasady we wspólnocie były uznawane i wspierane przez władze; w sytuacji, kiedy władza nie uznaje chociażby w minimalnym stopniu zasad wspólnotowych wówczas samorząd wspólnoty nie będzie w stanie się utrzymać długoterminowo.

Przedstawione powyżej zasady pojawiają się we wspólnotach na całym świecie. Podobne zasady zostały również opracowane jeszcze przed epoką globalnej komunikacji przez odizolowane społeczności, które nie miały praktycznie kontaktu ze światem zewnętrznym. Nasuwa się tu pytanie, czy może istnieć uniwersalny model, który sprawdziłby się w każdej wspólnocie? Ostrom i jej koledzy postanowili to sprawdzić i przetestowali tę koncepcję w eksperymentach laboratoryjnych, które pokazały, że podmioty badań z zasobami z puli wspólnej w sytuacji, kiedy nie mają możliwości komunikowania się między sobą oraz zmuszeni są do podjęcia decyzji niezależnych i anonimowych zaczynają wykorzystywać zasoby przesadnie. Natomiast kiedy odbywa się między

nimi komunikacja, nadmierne wykorzystywanie zasobów spada. Co więcej, badania wykazały, że podmioty są gotowe ponieść opłaty i nakładać sankcje na tych, którzy łamią zasady. Ostrom podkreśla dodatkowo, że badane podmioty mogąc ustalać samemu zasady regulujące wycofywanie się czy system kar wybierały system wycofywania się bardzo zbliżony do optymalnego. Rzadko dochodziło również do karania innych członków, chociaż podmioty były gotowe to zrobić, jeśli zaszłaby taka konieczność. Zatem eksperyment przeprowadzony przez Ostrom i jej kolegów sugeruje, że ludzie, którzy mogą tworzyć własne zasady zarządzania dobrami wspólnymi, intuicyjnie wybierają pewne normy, które nadawały formę oraz kierunek wspólnotom na całym świecie [Ostrom, 2009].

2. Narzędzia ekonomii współdzielenia wykorzystywane w miastach – ujęcie praktyczne

Ludzie od zawsze wymieniają się dobrami, doświadczeniami i przekazują rzeczy rodzinie i przyjaciołom. Ekonomia współdzielenia oparta jest na tym samym mechanizmie, tylko funkcjonuje w większej skali i wśród obcych sobie ludzi. W 2010 r. magazyn „Time” wymienił *sharing economy* jako jedną z dziesięciu idei, która odmieni świat [Walsh, 2011] i rzeczywiście można powiedzieć, że tak się dzieje. Popularność idei dzielenia się spowodowała, że zaczęły powstawać portale, które wspierają i promują ekonomię współdzielenia. Przykładem takiego portalu jest OuiShare, który ułatwia budowanie społeczności, wymianę wiedzy oraz portal Shareable, który pozwala znaleźć informacje o najciekawszych aktywnościach współdzielenia – między innymi inicjatywach wymiany ubrań czy książek. Dzięki tym dwóm serwisom w październiku 2010 r. powstała sieć współpracujących ze sobą miast, czyli Sharing Cities Network, w ramach której organi-

zacje z 50 ośrodków z całego świata wymieniają się pomysłami oraz doświadczeniami na temat wspólnej konsumpcji [Dorda, 2015, s. 30–31].

Przykładem miasta, które w pełni zastosowało ekonomię współdzielenia jest Seul. Miasto dysponuje imponującą infrastrukturą IT – ma najszybszy Internet na świecie (dostępny za darmo w całym mieście, również w metrze). W mieście powstało dziesiątki programów opartych na ekonomii współdzielenia oraz wielkoskalowe przedsięwzięcia współdzielenia samochodów wśród mieszkańców. Narzędzia ekonomii współdzielenia przyczyniły się do pozytywnych zmian: powstały nowe miejsca pracy, wzrosły zarobki, a administracja odpowiedzialnie zaczęła gospodarować dostępnymi zasobami [Dorda, 2015, s. 31].

Przykładem zastosowania ekonomii współdzielenia w Europie jest Amsterdam, który 2 lutego 2015 r. został mianowany pierwszym *sharing city* w Europie. Miasto jest oparte między innymi na takich systemach jak *Peerby* czy *Snappcar*. Ponadto posiada rozwiniętą infrastrukturę cyfrową, a jego mieszkańcy potrafią wykorzystać jej potencjał. Amsterdam rozpoczął wprowadzanie zmian od platformy *shareNL*, która zrzesza entuzjastów idei współdzielenia i w ramach niej przeprowadził badania, z których wynikało, że ponad 84% ankietowanych mieszkańców deklaruje chęć skorzystania z przynajmniej jednego typu działania wpisującego się w koncepcję ekonomii współdzielenia. Kolejnym miastem w Europie, które wykorzystuje narzędzia ekonomii współdzielenia jest Berlin. Mieszkańcy tego miasta mogą korzystać z najlepiej rozwiniętej na świecie sieci samochodów publicznych. Paryż jest kolejnym miastem, który rozwija się dzięki ekonomii współdzielenia. Miasto posiada najlepiej rozwinięte wypożyczalnie rowerów, systemy dzielenia się samochodami [ibidem, s. 31–32].

W Polsce ekonomia współdzielenia również jest obecna, jednak póki co wpływa

przede wszystkim na popularność komercyjnych rozwiązań z jej obszaru. Popularnością cieszą się takie serwisy jak Blablacar – internetowa platforma pozwalająca na współdzielenie podróży samochodem, Vinted – serwis sprzedaży używanych ubrań i akcesoriów, czy Couchsurfing – serwis oparty na ekonomii współdzielenia pozwalający na znalezienie darmowego noclegu na całym świecie. Coraz częściej pojawiające się wypożyczalnie rowerów miejskich w różnych miastach to także działania w zakresie ekonomii współdzielenia [ibidem, s. 32]. Wkrótce w Polsce będzie można dostrzec narzędzia ekonomii współdzielenia, które przyczynią się do ochrony środowiska. Kraków, Warszawa i Wrocław to trzy miasta, które wprowadzają miejski system wypożyczania samochodów *car-sharing* – jest to system, który obejmuje sieć samoobsługowych wypożyczalni aut do wynajęcia na kilka minut, godzin czy nawet dni. Głównym celem wprowadzenia tego systemu jest przekonanie mieszkańców do rezygnacji z posiadania własnych samochodów, co w znacznym stopniu przyczyniłoby się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i poprawy jakości życia mieszkańców. Warto również podkreślić, że 1 samochód miejski zastępuje 10 samochodów prywatnych. Wprowadzenie *car-sharingu* dodatkowo znacznie ogranicza zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, co ma ogromne znaczenie mając na uwadze czas poszukiwania miejsca parkingowego oraz zaparkowane wszędzie samochody, które niszczą przestrzeń publiczną [Obarska, 2016, s. 11]. Dodatkowo cieszy fakt, że młodzi ludzie zmieniają swój stosunek do samochodu, preferując dostęp, a nie własność. Dzielenie się samochodami staje się coraz popularniejsze wśród młodego pokolenia na całym świecie. Powstają kluby udostępniania samochodów, którego członkowie płacą niewielką kwotę, a w zamian mają dostęp do samochodów wtedy, kiedy ich potrzebują. Każdy członek takiego klubu otrzymuje inteligentne karty, dzięki którym otrzymuje dostęp do pojazdów

stojących na parkingach rozmieszczonych po całym mieście. Rezerwacja samochodu odbywa się z góry przez Internet lub przez aplikację w smartfonie [Rifkin, 2016, s. 250].

Kiedy ludzie zaczną już używać wspólnych samochodów, zaczną także zmieniać swoje inne zachowania związane z mobilnością – zaczną częściej korzystać z transportu publicznego, jeździć na rowerze czy chodzić pieszo [Martin, Shaheen, 2011, s. 2094–2114]. W ciągu ostatnich lat w wybranych polskich miastach popularność zyskały wypożyczalnie miejskich rowerów. Wykorzystano nowoczesne osiągnięcia techniczne, które w znacznym stopniu przyczyniły się do popularności miejskich wypożyczalni, między innymi ekrany dotykowe umożliwiające łatwe zalogowanie się i przeprowadzenie operacji wypożyczenia roweru, czy śledzenie roweru za pośrednictwem GPS, co pozwala na połączenie udostępniania rowerów i samochodów z ruchem publicznym. W Ameryce Północnej najnowsza innowacja – rowery elektryczne na napęd słoneczny – spotkała się z entuzjastycznym przyjęciem ze strony młodego pokolenia. W 2012 r. funkcjonowało tam 19 programów pozwalających korzystać ze wspólnych rowerów, z ponad 215 tysiącami użytkowników [Shaheen, 2012, s. 1]. W Stanach Zjednoczonych i Kanadzie 58% nowych publicznych operacji udostępniania rowerów opartych na systemach informatycznych prowadzi organizacje non profit, natomiast 21% jest własnością prywatną, a 16% własnością publiczną prowadzoną przez kontrahentów. Najlepiej funkcjonują te działające non profit – należy do nich 82% członków i 66% użytkowanych rowerów [ibidem, s. 27]. Zmiana nacisku z posiadania na użytkowanie przynosi również korzyści ekonomiczne. Większość wypożyczalni rowerów jest w zatłoczonych strefach miejskich, gdzie ruch uliczny w godzinach szczytu po prostu staje. Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Velib w Paryżu i Capital Bike-share w Waszyngtonie większość użytkowni-

ków stwierdza, że poruszanie się wspólnymi rowerami jest szybsze i wygodniejsze, a przy tym mniej kosztowne – można zaoszczędzić pieniądze przeznaczone na utrzymanie samochodu [ibidem, s. 16]. Tak samo jest z samochodami; w Stanach Zjednoczonych posiadanie oraz użytkowanie samochodu pochłania przeciętnie setki dolarów miesięcznie (do 20% dochodu gospodarstwa domowego). Przy dzieleniu się samochodami użytkownicy są wolni od kosztów utrzymania, użytkowania a także ubezpieczeń, podatków itp. [Rifkin, 2016, s. 252].

Obecnie główny atrybut rynku kapitalistycznego – posiadanie samochodu na własność – pada ofiarą systemów dzielenia się samochodami w ramach rosnącej wspólnoty współpracy. Warto zwrócić uwagę, że to nie rynek okiełzuje wspólnotę, ale wspólnota rynek. Przejście z własności na dostęp oraz z rynków na wspólnoty w mobilności osobistej w dużym stopniu może wpłynąć na przyspieszenie w najbliższych latach wprowadzenie pojazdów bez kierowców. W 2012 r. Kalifornia, Stany Nevada i Floryda podpisały ustawę, która dopuszcza pojazdy bez kierowców do jazdy na drogach. Podpisując ustawę gubernator Kalifornii Jerry Brown powiedział, że „dzisiaj patrzymy na to, jak science fiction staje się jutrzejszą rzeczywistością” [Muller, 2012].

Istnieją pewne obawy związane z bezpieczeństwem pojazdów bez kierowców, jednak inżynierowie uspokajają i podkreślają, że największa liczba wypadków komunikacyjnych wynika z błędu ludzkiego. Pojazdy zautomatyzowane nie rozprasza się, nie zasypiają i nie upijają, co daje szansę na uratowanie ludzkiego życia. Tradycjoniści uważają, że starsze pokolenie kierowców czerpie przyjemność z kierowania własnym pojazdem i większość kierowców nie będzie zainteresowana zautomatyzowanymi samochodami. W odniesieniu do pokolenia Internetu te zarzuty mogą okazać się wątpliwe, ponieważ już teraz można zauważyć, że młodzi ludzie

mają problem ze skupieniem się za kierownicą, gdyż ich uwagę odwracają smartfony. Prowadzenie samochodu nie będzie prawdopodobnie bardziej interesujące niż samo bycie wziętym przez pojazd. W gospodarce dzielenia się i współpracy, kiedy czas stanie się rzadkim dobrem, uwolnienie się od prowadzenia samochodu przez kilka godzin dziennie oznacza dodatkowy czas na dużo ciekawsze zajęcia [Rifkin, 2016, s. 254]. W międzymiastowych podróżach służbowych zamiast być ciągle skupionym na prowadzeniu samochodu zyskujemy czas, który można wykorzystać na dodatkową pracę.

Sergey Brin, jeden ze współzałożycieli Google, prognozuje, że już niedługo miliony ludzi korzystających ze współdzielonych samochodów będzie rezerwować pojazdy elektronicznie. Po dowiezieniu ich na miejsce docelowe samochody bez kierowców zostaną automatycznie wysłane po kolejnego pasażera lub wrócą na najbliższy parking, by naładować akumulatory i czekać na kolejne wezwanie [ibidem, s. 255].

Postęp technologiczny jest już na tyle ogromny, że trudno go nawet oszacować, ponieważ dotyczy bardzo wielu dziedzin życia oraz szeroko rozumianej gospodarki. Codziennie powstają kolejne wynalazki i innowacyjne rozwiązania. Zatem dlaczego ludzie mieliby nie chcieć korzystać z dostępnych innowacji lub chcieliby mieć i utrzymywać własny samochód, skoro mogą mieć dostęp do pojazdu bez kierowcy, mogą zarezerwować go w dowolnej chwili przez komórkę i przewieźć się bez wysiłku z zaoszczędzeniem czasu do punktu docelowego za pomocą nawigacji GPS, płacą przy tym tylko za czas korzystania z usługi. Epoka kapitalizmu połączona z wymianą własności na rynkach ustępuje miejsca dostępowi do usług we wspólnocie współpracy, dowodem tej transformacji jest właśnie zmieniający się stosunek do samochodów [ibidem, s. 255].

Obecnie ludzie nie tylko udostępniają samochody czy rowery, ale także swoje

mieszkania, domy, ubrania, zabawki, narzędzia, ogródki czy umiejętności w ramach sieciowej wspólnoty. Duża liczba przedmiotów, które ludzie posiadają, jest przez jakiś czas przez nich niewykorzystywana. Ludzkość musi zacząć żyć bliżej siebie i dzielić ze sobą przestrzeń, pojazdy, budynki itp. Społeczeństwo musi zacząć wreszcie zbierać przeżycia i doświadczenia zamiast przedmiotów [Montgomery, 2015, s. 149].

Ekonomia współdzielenia będzie się rozwijała i w dłuższej perspektywie może przyczynić się do decentralizacji kapitału i władzy na świecie, przez co może dojść do zaburzenia obecnego porządku ekonomicznego i wprowadzenia większej autonomii dla jednostek kosztem dużych korporacji. Niewątpliwie procesy legislacyjne zachodzące w odniesieniu do ekonomii współdzielenia będą miały duży wpływ na jej dalszy rozwój.

Podsumowanie

Biorąc pod uwagę przedstawione przykłady wykorzystania narzędzi ekonomii współdzielenia należy pamiętać, że nie można automatycznie kopiować rozwiązań z innych miast. Każde miasto musi odkryć swój potencjał w zakresie ekonomii współdzielenia i efektywnie go wykorzystać. Gospodarka dzielenia się daje szereg rozwiązań, które można uwzględnić w strategii rozwoju polskich miast, aby poprawić jakość życia mieszkańców. Ważne jest, aby ludzkość zrozumiała, że konieczna jest zmiana stylu życia ukierunkowana na ograniczenie zużycia energii i surowców. Ludzkość powinna porzucić koncepcję konsumpcjonizmu na rzecz dzielenia się. W obliczu nadmienionych zagrożeń odpowiedzialność za miasta nie ponoszą tylko ich władarze, ale również ich mieszkańcy. Myślenie o przyszłości miast powinno być ukierunkowane na tworzenie nowych strategii wspólnotowych, w których realizacji pomóc może ekonomia współdzielenia.

Literatura

Cieślak B. (2015). „Ekonomia współdzielenia”, *Magazyn Miasta*, 1(9).

Dorda K. (2015). „Sharing economy – wspólnotowa strategia rozwoju miast”, *Magazyn Miasta*, 1(9).

Hausner J. (2016). „Miasta – idea i rola kultury w jego rozwoju”, w: J. Hausner (red.), *Kultura i rozwój*. Kraków: Wydawnictwo UEK, UW.

Martin E., Shahenn S. (2011). „The Impact of Car-sharing on Public Transit and Non-Motorized Travel: An Exploration of North American Carscharing Survey Data”, *Energies*, nr 4.

Montgomery C. (2015). *Miasto szczęśliwe. Jak zmienić nasze życie, zmieniając nasze miasta*. Kraków: Wydawnictwo Wysoki Zamek.

Muller J. (2012). „With Driverless Cars, Once Again It Is California Leading the Way”, *Forbes*, <http://www.forbes.com/sites/joannmuller/2012/09/26/with-driverless-cars-once-again-it-is-california-leading-the-way/> (dostęp: 14.10.2016).

Obarska M. (2016). „Architektura – dowód w sprawie”, *Magazyn Miast*, 2(14).

Ostrom E. (2002). *The Drama of Commons: The Evolution of Institution for Collective Action*. Cambridge: Cambridge University Press.

Ostrom E. (2009). *Beyond Markets and States: Polycentric Governance of Complex Economic Systems*. Prize Lecture, December 8, http://www.nobelprize.org/nobel_prizes/economic-sciences/laureates/2009/ostrom_lecture.pdf (dostęp: 03.02.2017).

Raport (2016). *Współdziel i rządź. Twój nowy model biznesowy jeszcze nie istnieje*. Warszawa: PwC Polska.

Rifkin J. (2016). *Spółczesność zerowych kosztów krańcowych*. Warszawa: Studio EMKA.

Shaheen S. A. (2012). *Public Bikeshaering in North America: Early Operator and User Understanding*. MTI Report 11-26. San Jose: Mineta Transportation Institute.

Walsh B. (2011). „10 Ideas that Will Change the World. Today's Smart Choice: Don't Own. Share”, *Time*, 17 March, http://content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2059521_2059717,00.html (dostęp: 12.10.2016).

Wilkin J. (2007). „Czym jest gospodarka społeczna i jakie ma znaczenia we współczesnym społeczeństwie?”, *Ekonomia Społeczna*, nr 1.

World Bank (2013). *Planning, Connecting, and Financing Cities – Now. Priorities for City Leaders*. Washington DC: The World Bank.

Sharing economy as an alternative direction for cities development

Summary: The sharing economy is becoming part of an area of the social economy and constitutes new economic-social course built around human and financial resources. The purpose of this article is presentation of theoretical and practical approach towards sharing economy in the context of municipal issues. As a means of pooling expertise the article uses literature studies in the scope of sharing economy. Thinking about the future of cities should be directed at creating new community strategies, in which the idea of sharing economy can be helpful. The sharing economy is giving a number of solutions which it is possible to take into account in the development strategy of Polish cities in order to improve the quality of life of residents.

Keywords: sharing economy, social economy, city, development.

Prawa autorskie i licencja / Copyright and License



Artykuł opublikowano na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych 3.0 Polska
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/pl/>

This article is published under the terms of the Creative Commons
Attribution – NonCommercial – NoDerivs (CC BY-NC-ND 3.0) License
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>