Jerzy Janczewski*

Wynajem jako forma współużytkowania samochodów. Wybrane kwestie

Wstęp

We współczesnej gospodarce zyskują na znaczeniu takie atrybuty produktu, jak użyteczność i funkcjonalność, nie zaś jego postać i cechy materialne. Zwiększanie użyteczności produktów poprzez dodawanie do nich usług oraz „zastępowanie produktów przez usługi" prowadzi do bardziej intensywnego wykorzystania tych produktów, a w konsekwencji do zmniejszenia zużycia materiałów i energii podczas ich wytwarzania (Janczewski, 2014: 60).

Szczególnym tego przykładem są usługi transportowe niezbędne w każdej dziedzinie gospodarki i codziennego życia. Środki do ich realizacji to między innymi powszechnie użytkowane pojazdy samochodowe. Środki te niekoniecznie muszą stanowić bezpośrednią własność użytkownika, który bardziej zainteresowany jest faktem czerpania pożytków z ich usług niż samym faktem posiadania samochodu. Stąd stale wzrastająca popularność usług wynajmu[1] samochodów, a także usług im towarzyszących.

Celem artykułu jest prezentacja form wynajmu samochodów ze szczególnym uwzględnieniem mało rozpowszechnionego w Polsce współużytkowania samochodów, tzw. car-sharingu opartego na wynajmie krótkoterminowym. Jako studium przypadku posłużyła prezentacja systemu car-sharingu w Kopenhadze i Paryżu oraz zarys koncepcji wypożyczalni samochodowej dla aglomeracji łódzkiej opracowanej w ramach inżynierskiej pracy dyplomowej na kierunku transport AHE w Łodzi.

* Dr inż. Jerzy Janczewski, adiunkt w Katedrze Systemów Transportu na Wydziale Informatyki, Zarządzania i Transportu Akademii Humanistyczno-Ekonomicznej w Łodzi.

[1] Wynajem – wzięcie jakiejś wartości do czasowego użytkowania za określoną opłatą, https://pl.wiktionary.org/wiki/wynajem, dostęp: 7.08.2015.

Formy wynajmu samochodów

W Polsce wzrasta popularność usług wynajmu samochodów. Klienci tego segmentu to zarówno klienci indywidualni, jak i instytucjonalni (zob. więcej *Prawie wszystko w leasingu*, 2015).

Pierwsi to przede wszystkim turyści zagraniczni, a także krajowi. Druga grupa to polscy i zagraniczni biznesmeni, firmy transportowe, jednostki B2B zainteresowane wynajmem długoterminowym oraz ubezpieczalnie i warsztaty samochodowe oferujące pojazdy zastępcze. Coraz liczniejszą grupę stanowią osoby prywatne traktujące samochód z wypożyczalni jako alternatywę drugiego lub trzeciego samochodu w rodzinie i wypożyczający go do takich celów, jak wyjazdy na weekendy, urlopy, zakupy, dojazdy do pracy itp.

Rynek wynajmu samochodów można podzielić według różnych kryteriów, np. w zależności od specyfiki wynajmowanych pojazdów, od okresu wynajmu, a także od wielkości firmy trudniącej się wypożyczaniem samochodów, jej formy prawnej oraz obszaru działania.

W zależności od specyfiki wynajmowanych pojazdów wypożyczalnie można podzielić na wypożyczalnie samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i ciągników oraz wypożyczalnie pojazdów specjalnych.

Biorąc pod uwagę kryterium okresu wynajmu, wyróżnia się wynajem długoterminowy, średnio- i krótkoterminowy (*Definicje wynajmu*, 2015). Zasadnicze różnice i charakterystyczne cechy wynajmu zestawiono w tabeli 1.

Wynajem długoterminowy (*Long-Term Rental*, skrót LTR) posiada kilka postaci:

- pełny wynajem długoterminowy (*Full Service Leasing* – FSL),
- leasing z serwisem – (*Leasing & Service* – LS),
- wyłączne zarządzanie flotą – (*Fleet Management* – FM).

Pełny wynajem długoterminowy charakteryzuje się finansowaniem floty klienta poprzez umowę leasingu operacyjnego, umowę najmu lub dzierżawy. W wynajmie długoterminowym ryzyko wartości rezydualnej występuje po stronie finansującego, a czas trwania umowy musi wynosić minimum 24 miesiące. Ponadto FSL musi obejmować przynajmniej trzy usługi pozafinansowe (w tym zawsze serwis mechaniczny).

Leasing z serwisem charakteryzuje się finansowaniem floty klienta poprzez umowę leasingu operacyjnego, najmu, dzierżawy lub leasingu finansowego. Również tutaj ryzyko wartości rezydualnej występuje po stronie finansującego, a czas trwania umowy musi wynosić minimum 24 miesiące. LS musi obejmować przynajmniej 2 usługi, bez wymogu serwisu mechanicznego.

Wyłączne zarządzanie flotą – FM, również zaliczane do wynajmu długoterminowego, charakteryzuje brak finansowania floty klienta przez firmę zarządzającą flotą. Umowa na zarządzanie flotą musi być zawarta na minimum 6 miesięcy. W wyłącznym zarządzaniu flotą FM występuje dowolna liczba usług z listy usług pozafinansowych.

Poza wynajmem długoterminowym występuje wyłączne finansowanie – leasing, w którym firma leasingowa finansuje samochody w umowie leasingu operacyjnego, najmu, dzierżawy lub leasingu finansowego. Ryzyko wartości rezydualnej występuje po stronie korzystającego lub finansującego, natomiast czas trwania umowy musi wynosić minimum 24 miesiące, bez usług pozafinansowych lub tylko z jedną taką usługą.

Tabela 1. Charakterystyczne cechy wynajmu

Charakterystyczne cechy wynajmu	Długoterminowy LTR				Średnioterminowy MTR	Krótkoterminowy STR
	FSL	LS	FM	L		
Rodzaj umowy: leasing operacyjny leasing finansowy wynajem najem dzierżawa	 + + +	 + + + +	 	 + + + +	 + + +	 + dowolny + zakres + usług + finansowych +
Ryzyko utraty RV finansujący wynajmujący	 + 	 + lub +	 	 + lub +	 + 	 + dowolny zakres + rozwiązań
Czas trwania umowy – miesiące	24	24	min. 6	24	min. 1 do maks. 23	maks. 24
Liczba usług pozafinansowych, w tym usługi mechaniczne	3 +	2	dowolna	ew. 1	1 +	brak brak

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Definicje wynajmu*, 2015.

W wynajmie średnioterminowym – MTR – flota jest własnością firmy wynajmu, która ją finansuje i bierze na siebie ryzyko wartości rezydualnej. Formą umowy jest tutaj umowa wynajmu, najmu lub dzierżawy. Czas trwania umowy to minimum jeden do maksymalnie dwudziestu trzech miesięcy. Umowa MTR musi obejmować przynajmniej jedną usługę z listy usług pozafinansowych (w tym zawsze serwis mechaniczny).

W wynajmie krótkoterminowym firma STR finansuje samochody w dowolnej formie, również dowolny jest zakres usług finansowych i rozwiązań w zakresie ryzyka wartości rezydualnej. Czas trwania umowy wynosi maksymalnie 24 miesiące.

W zależności od wielkości firmy wypożyczającej samochody rynek wynajmu samochodów można podzielić na (Sobiechowska-Ziegert, 2014):

– największe wypożyczalnie sieciowe (np. Europcar, Sixt, Hertz), oferujące usługi dla klientów ceniących komfort i niezawodność; dysponują zazwyczaj nową flotą pojazdów, oferują obsługę klienta na wysokim poziomie, zwrot samochodu w dowolnej lokalizacji (przeważnie w dużych miastach na lotniskach czy dworcach);

– wypożyczalnie średnie zlokalizowane w dużych miastach (według starego podziału terytorialnego Polski), zazwyczaj niezrzeszone, dysponujące flotą ok. 20–50 pojazdów; coraz częściej spotyka się wśród nich takie, które oferują nową flotę i są bardziej elastyczne pod względem wyboru lokalizacji w obrębie miasta (pojazdy podstawiane do klienta) oraz korzystne cenowo;
– wypożyczalnie najmniejsze, do 20 pojazdów (zdarzają się 3-, 4-pojazdowe), których flota jest nieco starsza, ale sprawna; są one najkorzystniejsze cenowo, lecz z tego powodu często stają przed problemem nieuczciwych klientów; w zależności od sezonu i lokalizacji geograficznej ich flota jest zagospodarowana lub czeka na klienta.

Wypożyczalnie samochodów prowadzą działalność w różnych formach prawnych. Są to zarówno spółki prawa handlowego, jak również spółki cywilne oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Wśród przedsiębiorców działających na terenie Polski znajdują się wypożyczalnie, które funkcjonują pod znanymi (rozpoznawalnymi) nazwami handlowymi ogólnoświatowych sieci wypożyczalni samochodów jako franczyzobiorcy czy też operatorzy licencji. W rzeczywistości tacy przedsiębiorcy są zarejestrowani w odpowiednich rejestrach działalności gospodarczej pod innymi – własnymi nazwami. Część z nich posiada punkty obsługi klientów/oddziały w miejscach, gdzie następuje duży przepływ potencjalnych klientów, np. lotniska.

Działalność związaną z wynajmem samochodów prowadzą również inne podmioty gospodarcze jako usługę dodatkową, np. warsztaty samochodowe oferujące wypożyczenie samochodu dla swoich klientów na okres naprawy ich pojazdu *(Raport z kontroli działalności przedsiębiorców…*, 2012: 6), firmy świadczące usługi autopomocy, firmy ubezpieczeniowe i inni.

Powyższy podział nie akcentuje segmentu wypożyczalni oferujących krótkoterminowe wypożyczenie samochodu do przemieszczania się po dużym mieście i jego okolicach. Usługa transportu świadczona przez takie wypożyczalnie zaliczana jest do systemu współużytkowania samochodów, tzw. car-sharingu. W Polsce car-sharing jest jeszcze w stadium rozwoju. Jedynie dwa polskie miasta, Warszawa i Wrocław, rozważają uruchomienie miejskich wypożyczalni samochodów (*Wypożyczalnia aut elektrycznych coraz bliżej*, 2015; Śmietana 2014; *Nowatorski pomysł Wrocławia…*, 2015).

Na świecie miejskie wypożyczalnie samochodów zyskują na popularności. Korzystają z nich głównie osoby, którym nie opłaca się posiadanie własnego samochodu ze względu na koszty zakupu, eksploatacji, a przede wszystkim problemy ze znalezieniem i opłacaniem miejsca do parkowania w mieście. Wypożyczalnie takie funkcjonują w dużych europejskich miastach, takich jak Londyn, Paryż, Wiedeń, Berlin, Amsterdam czy Kopenhaga, a ich celem jest zachęcać mieszkańców, aby rezygnowali z użytkowania swojego samochodu w mieście.

Car-sharing – system wspólnego użytkowania samochodów

System wspólnego użytkowania samochodów osobowych funkcjonuje w ponad 600 miastach na świecie. Samochody są udostępniane za opłatą użytkownikom przez operatorów floty pojazdów, którymi są różne spółki, agencje publiczne, spółdzielnie, stowarzyszenia lub grupy osób fizycznych. Stosowanie tego systemu zwiększa intensywność wykorzystania pojazdów w ciągu doby, co prowadzi do zahamowania wzrostu liczby samochodów rejestrowanych prywatnie (*Słownik pojęć SRT*, 2014). Przykładowo w Kopenhadze, która ma znacznie rozbudowaną ofertę car-sharingu, wskaźnik motoryzacji wynosi 228 samochodów na 1000 mieszkańców. W latach 1993–2009 odnotowano wprawdzie 50-procentowy wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów, lecz mimo to poziom motoryzacji jest o 60% niższy niż średnia krajowa w Danii, a także znacznie niższy niż w porównywalnych miastach Europy, nie tylko zachodniej (w polskich miastach wskaźnik ten sięga 500 samochodów na 1000 mieszkańców) (Radzimski, 2011: 24).

Car-sharing może być postrzegany jako zorganizowane krótkoterminowe (okazjonalne) wypożyczenie samochodu i jako sposób na rozwiązanie zatłoczenia indywidualnymi samochodami w miastach, złagodzenia zjawiska kongestii i tym samym zatrzymania błędnego koła w transporcie miejskim (zob. więcej Wyszomirski, 2008: 27) związanego z użytkowaniem samochodu w mieście. Szacunkowo intensywne użytkowanie w systemie car-sharingu jednego samochodu może zastąpić kilkanaście samochodów prywatnych. Jak wynika z badań Navigant Consulting, zainteresowanie car-sharingiem na przestrzeni lat 2008–2013 bardzo wzrosło. W połowie 2013 roku na całym świecie było ok. 2,3 mln użytkowników takich systemów. Według NC do 2020 roku liczba użytkowników car-sharingu może wzrosnąć nawet do 12 mln, zaś przychody z tej działalności sześciokrotnie (*Car-sharing Programs*, 2013). Zalety i wady car-sharingu przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2. Zalety i wady car-sharingu

Zalety car-sharingu – z punktu widzenia użytkownika	Wady car-sharingu
brak kosztów zakupu samochodu	ograniczona dostępność
efektywne wykorzystanie samochodu	mała powszechność
brak kosztów związanych z serwisowaniem, naprawą, badaniem technicznym, ubezpieczeniem itp.	ograniczona elastyczność i niezależność w przypadku braku wolnego pojazdu w żądanym czasie i miejscu
użytkowanie nowych modeli samochodów różnych marek	skomplikowany i długi proces rejestrowania
własny wkład w ochronę środowiska	mała atrakcyjność dla firm – firmy w małym stopniu korzystają z carsharingu
brak kosztów związanych z parkowaniem	
większa mobilność	

Źródło: opracowanie własne na podstawie Larisch, 2014: 2.

Obecnie na rynku istnieją trzy warianty car-sharingu (Larisch, 2014: 1):

1. Stacjonarny, z ustalonymi miejscami odbioru i zwrotu pojazdów.
2. Niestacjonarny, w którym pojazd można pozostawić w dowolnym miejscu.
3. Prywatny – oferujący pojazdy od osób prywatnych.

Różnice pomiędzy car-sharingiem a tradycyjnymi wypożyczalniami samochodów są następujące (*Car-sharing*, 2015):

- Car-sharing nie jest ograniczony przez pracę biura,
- rezerwacja, odbiór i zwrot samochodu są we własnym zakresie użytkownika,
- pojazdy mogą być wypożyczane na minuty, godziny, lecz równie dobrze na dni,
- użytkownicy są członkami systemu i zostali wstępnie zatwierdzeni do jazdy (ich prawo jazdy zostało sprawdzone, a mechanizm płatności został ustalony),
- samochody są rozmieszczone w obszarze usług i często łatwo do nich dotrzeć za pomocą publicznych środków transportu,
- ubezpieczenie wchodzi w koszty wypożyczenia,
- paliwo jest w cenie wypożyczenia, choć nie stanowi to reguły,
- pojazdy nie są serwisowane (czyszczone, tankowane) po każdym wypożyczeniu, choć niektórzy operatorzy czyszczą i tankują flotę.

Niektórzy operatorzy car-sharingowi współpracują z lokalnymi przedsiębiorstwami wynajmującymi samochody, na przykład w sytuacjach, gdy klasyczne wypożyczenie okazuje się tańsze. Programy car-sharingowe różniące się celami, wielkościami, modelami biznesowymi, poziomami ambicji, technologii i docelowym rynkiem mają ze sobą wiele wspólnego. Różnią się na przykład maksymalnym czasem i kosztem wypożyczenia, wymaganymi opłatami za członkostwo.

Rezerwacji można dokonać on-line, za pomocą telefonu czy SMS-a, czy za pomocą aplikacji na urządzenia mobilne, zależnie od operatora. Firmy potrzebują informacji, takich jak (Tamże):

- od kiedy nastąpi wypożyczenie,
- jak długo samochód jest potrzebny,
- miejsce odbioru samochodu,
- jaki typ samochodu jest potrzebny.

Wcześniejsza rezerwacja samochodu stanowi większą szansę na dostępność danego pojazdu. W przypadku anulowania rezerwacji niektórzy operatorzy naliczają opłatę. Kiedy jednak już rezerwacja zostanie złożona i potwierdzona, samochód będzie w miejscu odbioru w określonym czasie wynikającym z rezerwacji. Niektóre przedsiębiorstwa korzystają z czytników kart członków, które umożliwiają odblokowanie samochodu. Działają one w czasie rezerwacji. Kluczyki samochodu mogą znajdować się gdzieś w samochodzie, np. w schowku. Inne przedsiębiorstwa dają użytkownikom klucz do specjalnych pojemników na kluczyki. W większości przypadków klienci są odpowiedzialni za uzupełnienie paliwa i wyczyszczenie samochodu, ale to operator odpowiada za naprawy i obsługę pojazdu. Użytkownicy muszą się tylko upewnić, czy po ich wypożyczeniu samochód jest gotowy dla kolejnych użytkowników (zob. więcej Toothman, 2008).

Car-sharing w Kopenhadze

Dania była jednym z pierwszych państw europejskich, w których w latach 90. na szeroką skalę zaczęto wprowadzać tego rodzaju rozwiązania. W Kopenhadze car-sharing dostępny jest od kilkunastu lat, a usługi świadczy kilku operatorów: Bryggebilen, Hertz Delebil, Københavns Delebiler oraz Move About. Wśród wymienionych firm wyróżnia się zwłaszcza ostatnia, która jest wyspecjalizowana w wynajmie samochodów elektrycznych, będąc w tej dziedzinie światowym liderem.

Oprócz ogólnodostępnych systemów car-sharingu w Oslo, Göteborgu i Kopenhadze Move About obsługuje także zamknięte systemy dla przedsiębiorstw. W Kopenhadze dostępnych jest już ponad 20 punktów ładowania samochodów elektrycznych, w tym cztery zarezerwowane dla samochodów wypożyczanych.

Będąc zarejestrowanym członkiem organizacji car-sharingowej, rezerwacji samochodu dokonuje się przez Internet, a wybrany pojazd odbiera się samodzielnie na jednej ze zlokalizowanych na terenie miasta stacji. W momencie dokonania rezerwacji samochód zostaje „zablokowany" dla danego użytkownika, a zatem nie może go pobrać żadna inna osoba. Samochód otwiera się przy użyciu karty członkowskiej, a kluczyki zostają odblokowane po wprowadzeniu kodu PIN do specjalnego terminala. Procedury są znacznie prostsze niż w przypadku „tradycyjnego" wynajmu samochodów. Użytkownicy opłacają miesięczny abonament oraz ponoszą opłaty za czas korzystania oraz przejechane kilometry. W opłatach zawierają się także koszty paliwa (w samochodzie znajduje się specjalna karta kredytowa). Stawki zależne są od klasy pojazdu, czasu wynajmu oraz długości trasy.

W 2004 roku miasto Kopenhaga podjęło współpracę z operatorami car-sharingu, której celem jest lepsza integracja tego systemu z transportem publicznym. W 2005 roku przeprowadzono kampanię marketingową, a także w ramach promocji zaoferowano osobom posiadającym bilety okresowe bezpłatne trzymiesięczne członkostwo w systemie car-sharingu, natomiast pozostałe osoby mogły otrzymać gratisowy bilet miesięczny pod warunkiem zapisania się do jednej z dziewięciu organizacji współdzielenia samochodów. Zlecono także przeprowadzenie w sierpniu 2005 roku ankiety, z której wypływa kilka interesujących wniosków. Osoby, które zdecydowały się na przystąpienie do systemu car-sharing ograniczyły liczbę przejeżdżanych rocznie kilometrów o średnio 32% (z 5800 do 4000 km). Liczba przejeżdżanych kilometrów zmniejszyła się zwłaszcza w przypadku osób, które wcześniej bardzo często korzystały z samochodu (powyżej 20 tysięcy kilometrów rocznie), natomiast zdarzały się także przypadki osób, które wcześniej bardzo rzadko korzystały z samochodu, a po przystąpieniu do car-sharingu przejeżdżają więcej. Spośród wszystkich użytkowników 38% nigdy wcześniej nie posiadało samochodu, a 29% zdecydowało się sprzedać samochód w związku z przystąpieniem do systemu. Nie odnotowano natomiast negatywnego wpływu korzystania z car-sharingu na korzystanie z transportu publicznego – przeciwnie, osoby, które zrezygnowały z prywatnych aut, korzystają z niej nawet częściej (Radzimski, 2011: 24–25).

Wypożyczalnia w Paryżu

Jeden z bardziej znanych systemów miejskiej wypożyczalni samochodów istnieje od 2011 roku w Paryżu i funkcjonuje równolegle do wypożyczalni rowerowych. W mieście dostępne są małe samochody elektryczne (około 3 tys. pojazdów i 1100 punktów ładowania). Stoją na specjalnych miejscach postojowych (stacjach), które są wyznaczone dość gęsto na dużym obszarze miasta. Samochody czekają na wypożyczających i przy okazji się ładują. Żeby z nich skorzystać, można zarejestrować się w Internecie lub w specjalnych kioskach. Na stronie internetowej na bieżąco widoczna jest informacja, ile samochodów jest dostępnych w konkretnych lokalizacjach. Można też tam rezerwować samochód. Wypożyczanie wygląda podobnie jak w przypadku rowerów. Stacje są samoobsługowe. Koszt wypożyczenia zależy od długości wykupionego abonamentu.

Pod koniec 2013 roku system miejskiej wypożyczalni samochodów w Paryżu miał ponad 100 tys. użytkowników. Taki system wyraźnie odróżnia się od tradycyjnych wypożyczalni samochodów, które można spotkać np. na lotniskach. Wynajęcie samochodu jest tańsze gdyż jest on wypożyczany na krótki czas, by gdzieś szybko dojechać lub coś załatwić. Wynajęcie samochodu też jest proste i szybkie (Śmietana, 2014).

Koncepcja wypożyczalni w Łodzi

Koncepcja miejskiej wypożyczalni samochodów zakłada wdrożenie wygodnego i taniego systemu transportu miejskiego, wykorzystywanego przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia do kierowania pojazdami. Główną zaletą uruchomienia w Łodzi miejskiej wypożyczalni powinno być zmniejszenie liczby samochodów indywidualnych poruszających się po ulicach, szczególnie w godzinach szczytu i co za tym idzie – ograniczenie zjawiska kongestii i zwiększenie liczby dostępnych miejsc parkingowych. Może to być również rozwiązanie tańsze niż opcja przemieszczania się swoim pojazdem, gdyż zamiana własnego samochodu na wypożyczony zwalnia użytkownika nie tylko z konieczności opłat za parkingi w centrum miasta, ale również kosztów ubezpieczenia pojazdu, jego serwisowania, napraw itp.

Miejska wypożyczalnia samochodów w Łodzi umożliwiająca przemieszczanie się na stosunkowo krótkich odcinkach może dla niektórych osób stanowić alternatywę dla transportu miejskiego oraz indywidualnego. System taki jest odpowiedzią na postulaty mieszkańców dotyczące poprawy komunikacji w mieście, a mianowicie: redukcji nadmiernego zatłoczenia ulic, zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska, pragnienia posiadania autonomii podczas podróży, sprawności przemieszczania się po mieście, skrócenia czasu podróży, zapewnienia miejsc parkingowych dla pojazdów i innych.

Uruchomienie miejskiej wypożyczalni samochodów może również przyczynić się do poprawy wizerunku miasta poprzez promowanie miasta za pomocą innowa-

cyjnych rozwiązań czy też stworzenie nowego rodzaju usług transportowych zintegrowanych z dotychczasowymi.

Zakłada się, że wśród klientów wypożyczalni samochodów będą m.in.: studenci, obcokrajowcy pracujący w Łodzi, mieszkańcy miasta i obszarów przyległych, osoby przyjezdne, a także turyści. Można przypuszczać, że użytkownicy wynajmowanych samochodów będą je wykorzystywać głównie w celu przemieszczania się do pracy, do uczelni, do urzędów, w celach biznesowych lub po zakupy.

Punkty wypożyczania pojazdów powinny znajdować się w najbardziej ruchliwych miejscach miasta, np.: na dworcach kolejowych i autobusowych, w centrum miasta, w kampusach uczelni wyższych, w największych centrach handlowych, w dzielnicach Łodzi najbardziej oddalonych od centrum miasta, a także w obszarach węzłów przesiadkowych komunikacji miejskiej.

Pojazdy mogą być wypożyczane najczęściej na czas oscylujący między 30 minut do ok. 90 minut, w zależności od odległości dzielącej punkt początkowy od punktu docelowego. Możliwe też są dłuższe okresy wypożyczenia.

Należy również zauważyć, że – przy założeniu, iż wprowadzenie systemu car-sharingu przyczyni się do zmniejszenia w aglomeracji liczby pojazdów prywatnych – czas podróży po mieście znacznie się skróci.

Zakłada się, że od momentu uruchomienia systemu w ciągu kolejnych pięciu lat liczba użytkowników samochodów będzie systematycznie wzrastać w zależności od sprawności systemu, ale również w rezultacie prowadzonej kampanii promującej nowe rozwiązanie indywidualnej podróży w mieście.

Ze względu na cel podróży oraz odległości, jakie klienci łódzkiego car-sharingu będą pokonywać, można zakładać, że dzienny przebieg jednego samochodu może wynieść od ok. 80 do 240 kilometrów. Wynika z tego, że faktyczny średni roczny przebieg każdego pojazdu może być znaczny. W związku z tym głównymi kryteriami doboru odpowiednich samochodów wchodzących w skład floty miejskiej wypożyczalni powinny być: wytrzymałość na intensywną eksploatację, stosunkowo wysoka niezawodność, niskie koszty serwisu i napraw, łatwość obsługi, niewielkie gabaryty, niskie zużycie energii do ich napędu i przyjazność środowisku. Kryteria te najlepiej spełnia samochód z napędem elektrycznym i w miarę rozwoju punktów ładowania w Łodzi właśnie taki samochód powinien być docelowym środkiem transportu dla miejskiej wypożyczalni. Tym bardziej że Komisja Europejska w swojej Mapie Drogowej 2050 (*Biała Księga transportu*, 2011: 8) zamierza do 2050 roku zakazać użytkowania pojazdów spalinowych w miastach. Koncepcja nie wyklucza jednak w pierwszym stadium uruchomienia wypożyczalni na bazie samochodów z tradycyjnym napędem.



Rysunek 1. Propozycje lokalizacji punktów wypożyczania samochodów elektrycznych w Łodzi

Źródło: Twardowski, 2012: 71.

Realizacja koncepcji wypożyczalni jest przedsięwzięciem niezwykle złożonym i kosztochłonnym. Głównym źródłem finansowania powinny być zasoby inwestora, który również może starać się o pozyskanie dodatkowych funduszy, m.in. z budżetu miasta, jeśli system będzie postrzegany jako integralny element komunikacji miejskiej, dotacji unijnych, od inwestorów prywatnych i kredytów bankowych. Możliwości finansowania przedsięwzięcia może być dużo, a ponieważ pomysł uruchomienia miejskiej wypożyczalni w Łodzi wydaje się niezwykle atrakcyjny i przyszłościowy, można zakładać, że pozyskanie dodatkowych środków nie powinno stanowić przeszkody.

System wypożyczalni samochodów powinien koncentrować się na centrum miasta, jednak nie może ograniczać się jedynie do tego obszaru i należy wziąć pod uwagę rejony, które są słabo połączone z centrum Łodzi środkami komunikacji miejskiej lub stanowią punkt przesiadkowy dla osób przyjeżdżających do miasta.

Lokalizacja wypożyczalni oraz punktów ładowania musi także uwzględniać limity związane z pojemnością akumulatorów, tak aby nie stanowiło to przeszkody w użytkowaniu pojazdów. Na planie miasta pokazano propozycje lokalizacji punk-

tów wypożyczania samochodów, jak i punktów ładowania (rys. 1). Prezentowana koncepcja zakłada utworzenie w Łodzi 12 punktów wypożyczalni samochodów, a mianowicie (Twardowski, 2012: 71–72):

1. Dworzec Łódź Fabryczna – po modernizacji będzie stanowił centrum komunikacyjne Łodzi zarówno pod względem transportu kolejowego, jak i autobusowego. Podróżni przyjeżdżający do Łodzi będą mieli możliwość kontynuowania podróży po mieście bez konieczności zamawiania taksówek.
2. Dworzec Łódź Kaliska stanowi równie ważny, jak powyższy, węzeł komunikacyjny, zatem także tam istnieje konieczność zapewnienia przyjezdnym możliwości sprawnego systemu przemieszczania się po mieście.
3. Lotnisko im. Władysława Reymonta jest punktem docelowym również dla obcokrajowców, którzy powinni mieć możliwość podróżowania po Łodzi autonomicznym środkiem transportu, który będzie im służył także w przemieszczaniu się na lotnisko.
4. Centrum Handlowe Manufaktura jest nie tylko centrum handlowym, ale też centrum kulturalnym miasta wyposażonym w jeden z najbardziej luksusowych hoteli w mieście (hotel Andels), będący punktem docelowym podróży wielu obcokrajowców przybywających do Łodzi.
5. Skrzyżowanie al. Piłsudskiego z al. Kościuszki jest głównym skrzyżowaniem miasta, znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie centrum. Jednocześnie lokalizacja wypożyczalni w tym punkcie znajduje się tuż obok ważnych węzłów komunikacyjnych w mieście. W pobliżu znajdują się też najważniejsze hotele Łodzi oraz centrum handlowe Galeria Łódzka.
6. Centrum Handlowe Port Łódź leży przy pętli tramwajowej, stanowi punkt przesiadkowy dla osób dojeżdżających do Łodzi z Pabianic i Ksawerowa.
7. Centrum Handlowe M1 leżące na obrzeżach miasta może stanowić punkt przesiadkowy dla osób przyjeżdżających do Łodzi z gminy Nowosolna.
8. Osiedle Smulsko posiada małą liczbę połączeń z miastem, a jest stosunkowo dobrze zaludnione. Co więcej, na jego obszarze usytuowane są zakłady Gilette, w których zatrudnienie znalazło wielu mieszkańców Łodzi.
9. Okolice Złotna, które, jak wyżej wymienione Smulsko, posiada słabe połączenie komunikacyjne z centrum miasta. Wypożyczalnia samochodów elektrycznych zlikwidowałaby konieczność przesiadek w trakcie podróży do centrum miasta.
10. Okolice ul. Zakładowej – osiedle Janów i Olechów są połączone z centrum miasta komunikacją autobusową, która jednak wydaje się uboga dla tak gęsto zaludnionego obszaru. Dodatkowo na opisywanym terenie zlokalizowane są zakłady byłego Della, w których zatrudnienie znalazło wielu łodzian z różnych części miasta.
11. Kampus Politechniki Łódzkiej zamieszkały przez studentów, którzy stają często przed koniecznością szybkiego przemieszczania się z zajęć na zajęcia, odbywające się w różnych punktach miasta.

12. Kampus Uniwersytetu Łódzkiego, dla którego lokalizacja wypożyczalni byłaby udogodnieniem również dlatego, że kampus jest położony w dużej odległości od centrum miasta i wielu wydziałów uniwersyteckich.

W miarę rozwoju usługi liczba punktów będzie mogła zostać zwiększona w zależności od postulatów klientów. Przy każdym punkcie powinien być zlokalizowany parking oraz punkt ładowania. Punktów ładowania powinno być jednak w mieście więcej, zatem należy wziąć pod uwagę również inne ich lokalizacje, np.:

- ul. Piotrkowska, przy założeniu możliwości zniesienia zakazu poruszania się po niej dla samochodów elektrycznych,
- parkingi każdego hotelu w mieście – minimum jeden terminal,
- parkingi centrów handlowych, prócz powyżej wymienionych,
- parkingi przy obiektach kulturalnych, sportowych, wystawienniczych, takich jak filharmonia, kina, teatry, stadiony piłkarskie, MTŁ itp.

Zakłada się, że flota wypożyczalni będzie liczyć 120 samochodów i będą to małe samochody jedno- lub dwuosobowe oraz samochody przeznaczone do podróżowania dla większej liczby osób (cztero- lub pięcioosobowe). Samochody te w ciągu dnia będą głównie przemieszczać się pomiędzy punktami ich wypożyczenia.

W początkowej fazie funkcjonowania wypożyczalni, gdy jeszcze będą wykorzystywane samochody z napędem tradycyjnym, należy podjąć współpracę z jedną z bardziej popularnych w Łodzi sieci stacji benzynowych. System będzie funkcjonował podobnie jak sieć wypożyczalni rowerów miejskich, a prace nad przedsięwzięciem powinny rozpocząć się jak najszybciej, co najmniej po pomyślnym zakończeniu przez miasto projektu roweru miejskiego (*Rower Miejski w Łodzi*, 2014), tak aby można było wykorzystać zdobyte wcześniej doświadczenia przy realizacji kolejnego równie ambitnego projektu.

Podsumowanie

Omówione formy wynajmu samochodów przedstawiają podejście do wykorzystania samochodu zgodnie z ideami zrównoważonego rozwoju, w oparciu o koncepcje systemów produktowo-usługowych.

Prywatne samochody większość czasu stoją na parkingach lub w garażach i zajmują deficytową przestrzeń (zwłaszcza w dużym mieście). Samochody te generują wysokie koszty utrzymania, niekiedy zbędne, które można spożytkować na inne bardziej przydatne cele. Stąd wydaje się jak najbardziej zasadne promowanie współużytkowania samochodów.

Rozwiązania godzinowego wynajmu samochodu są nowością w skali naszego kraju, dlatego przed wprowadzeniem takich rozwiązań w życie pożądane byłoby wybranie odpowiedniego dostawcy usługi oraz próbny projekt na niewielkiej liczbie samochodów, na przykład w funkcjonującej wypożyczalni (prowadząc przy tym intensywne działania marketingowe z zaangażowaniem władz lokalnych). Techniczna

strona projektu w wersji rozwojowej powinna uwzględniać sukcesywną wymianę taboru na przyjazne środowisku samochody hybrydowe, elektryczne, a w dalszej perspektywie może być dobrym obszarem do rozwoju pojazdów autonomicznych.

Zagadnienie wspólnego używania różnego typu dóbr nie jest jeszcze rozpowszechnione w naszym kraju i tym samym dostatecznie rozpoznane. Barierę może stanowić mentalność – podejście do dóbr (np. samochodów) w kategoriach potwierdzania swojego statusu społecznego. Wydaje się, że Łódź, podobnie jak Warszawa i Wrocław, mogłaby stać się prekursorem rozwoju w car-sharingu w Polsce.

Miejski system transportowy jest specyficzny, ponieważ na stosunkowo krótkich odcinkach dróg występuje duże zagęszczenie środków transportu. Powoduje to liczne kongestie w sieci transportowej, a także generuje wysoki poziom hałasu oraz zanieczyszczenie powietrza. Problemy te wpływają na funkcjonowanie całego obszaru miejskiego, a ich konsekwencje są odczuwalne zarówno dla mieszkańców, jak i inwestorów. Z tego względu kształtując zrównoważony miejski system transportowy, należy wziąć pod uwagę innowacyjne rozwiązania i wdrażać je na terenie miasta (Merkisz-Guranowska, Stańko, 2015: 663).

Summary

Rental as a form of car sharing. Selected issues

The article presents the forms of car rental with special emphasis on less widespread in Poland, the so-called car sharing. Car sharing based on short-term rental. He was used as a case study presentation of car sharing in Copenhagen and Paris and outline for a car rental company for the agglomeration of Łódź. The issue of joint use of various types of goods is not yet sufficiently widespread in our country and thereby recognized. It seems that the boat, like Warsaw and Wroclaw could become a forerunner in the development of car sharing in Poland.

Keywords: rental, car rentals, car sharing

Słowa kluczowe: wynajem, wypożyczalnie samochodów, car-sharing

Bibliografia

Biała Księga transportu (2011), Urząd Publikacji Unii Europejskiej, Luksemburg.

Carsharing Programs (2013), Navigant Research, http://www.navigantresearch.com/research/carsharing-programs, dostęp: 2.08.2015.

Car-sharing (2015), Wikipedia, https://pl.wikipedia.org/wiki/Car-sharing, dostęp: 2.08.2015.

Definicje wynajmu (2015), Polski Związek Wynajmu i Leasingu Pojazdów, http://pzwlp.pl/?m=podstrona&m_id=3&id=2, dostęp: 7.08.2015.

Janczewski J. (2014), *Systemy produktowo-usługowe w transporcie – wybrane przykłady*, „Zarządzanie Innowacyjne w Gospodarce i Biznesie", nr 1(18).

Larisch R. (2014), *Car sharing*, Biblioteka Źródłowa Energetyki Prosumenckiej, 19.11.2014.

Merkisz-Guranowska A., Stańko K. (2015), *Dobre praktyki wykorzystywania pojazdów elektrycznych jako elementu kształtowania zrównoważonego systemu transportowego na przykładzie wybranych miast*, „Logistyka", nr 4.

Nowatorski pomysł Wrocławia. Samochód jak… rower (2015), http://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/ciekawostki/news-nowatorski-pomysl-wroclawia-samochod-jak-rower,nId,1877010?dl=motoryzacja-ciekawostki, dostęp: 1.09.2015.

Prawie wszystko w leasingu (2015), http://pim.pl/prawie-wszystko-w-leasingu/, dostęp: 7.08.2015.

Radzimski A. (2011), *Transport zbiorowy oraz car-sharing jako elementy systemu zrównoważonego transportu miejskiego w Kopenhadze*, „Transport Miejski i Regionalny", nr 12.

Raport z kontroli działalności przedsiębiorców świadczących usługi wynajmu samochodów osobowych (2012), Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Lublin–Warszawa.

Rower miejski w Łodzi (2014), http://lodz.naszemiasto.pl/artykul/rower-miejski-w-lodzi-zobacz-gdzie-stanie-1000-rowerow-mapa,2436629,art,t,id,tm.html, dostęp: 7.08.2015.

Słownik pojęć SRT (2014), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Załącznik nr 1 do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Warszawa, http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/projekty_aktow_prawnych/projekty_inne/proj_strat_rozw_trans_do_roku_2020_w_persp_do_2030/px_14082012_1_12_04_26_zalacznik_nr_1_slownik_kor_rk.pdf, dostęp: 2.08.2015.

Sobiechowska-Ziegert A. (2014), *Wypożyczalnia samochodów – usługi motoryzacyjne czy e-biznes?*, http://warsztat.pl/artykul/4235-wypozyczalnia_samochodow_uslugi_motoryzacyjne_czy_e_biznes#.VcRhLPntmkp, dostęp: 1.08.2015.

Śmietana K. (2014), *Samochodowe Veturilo: miejska wypożyczalnia aut już za rok?*, „Gazeta Wyborcza", 26.02.2014, http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34889,15526161,Samochodowe_Veturilo__miejska_wypozyczalnia_aut_juz.html, dostęp: 2.08.2015.

Toothman J (2008), *How Car Sharing Works*, Retrieved November 29, http://auto.howstuffworks.com/fuel-efficiency/fuel-economy/car-share.htm, dostęp: 2.08.2015.

Twardowski M. (2012), *Koncepcja wypożyczalni samochodów elektrycznych dla miasta Łodzi*, AHE w Łodzi, kierunek transport, inżynierska praca dyplomowa pod kier. dr. inż. J. Janczewskiego, praca niepublikowana.

Wypożyczalnia aut elektrycznych coraz bliżej (2015), http://www.wroclaw.pl/wypozyczalnia-aut-elektrycznych-coraz-blizej, dostęp: 2.08.2015.

Wyszomirski O. (2008), *Transport miejski, ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.