

Marcin Krassowski

Wydział „Artes Liberales”
Uniwersytet Warszawski

Grzegorz Młynarski

Katedra Miasta Innowacyjnego
Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

POZORNY KRYZYS WŁASNOŚCI. WSPÓLDZIELONY ROWER MIEJSKI – KONIEC KONSUMPCJI CZY UTOPIA WSPÓLDZIELENIA?

Abstract: In the following article, we explore interconnections between using bicycle sharing systems and the personal approach to ownership as well as to such practices as shared use and borrowing. Based on primary, qualitative research conducted in march 2020 we claim that public bicycles – despite their history rooted in ideas of common use – are perceived as one of many services available within the city. Users see them as useful in a particular situation but do not associate them with shared use or the common good. Therefore we claim that bike-sharing systems – despite optimism – cannot be classified as part of the sharing economy. Based on users opinions they should be classified as part of access based or collaborative consumption.

Keywords: bike-sharing systems, sharing economy, access-based consumption, ownership

Podczas swoich podróży po Ecotopii William Weston wielokrotnie wyrażał zdziwienie wobec niezwykłych obyczajów panujących wśród mieszkańców tej krainy. Jednym z nich był sposób podróżowania Ecotopian. W swoich wspomnieniach Weston pisze, że ilekroć Ecotopianie mają się przemieścić, zwyczajnie wsiadają na jeden z ogólnodostępnych

rowerów rozstawionych po całym mieście. Rowery są pomalowane na biało i każdy może z nich korzystać zupełnie za darmo. W nocy zaś specjalne zespoły pracowników transportują rowery do miejsc, gdzie następnego dnia te mogą najbardziej się przydać. Westona ten zwyczaj Ecotopian bardzo zdziwił, więc zapytał jednego z przechodniów, czy nie

boją się, że rowery zostaną przez kogoś skradzione albo zniszczone. Przechodzień odpowiedział, że i tak będzie to znacznie tańsze niż utrzymywanie taksówek albo autobusów¹.

Wydana w 1975 roku *Ecotopia* Ernesta Callenbacha była jedną z pierwszych utopii ekologicznych. Choć powieść Callenbacha ukazała się prawie pół wieku temu, w czasach prężnej działalności ruchów prośrodowiskowych, powolnego krystalizowania się idei zrównoważonego rozwoju², w momencie, kiedy świat zdawał się radykalnie zmieniać dotychczasowy kurs, to trzeba przyznać, że niewiele elementów zawartej w niej wizji doczekało się realizacji. Co do jednego Callenbach się nie pomylił: publiczne rowery stały się częścią miejskiego krajobrazu. Nie są może – jak w *Ecotopii* – całkowicie darmowe, nie wszystkie też są białe, ale poza tym wiele się zgadza. Za publicznymi rowerami stała jednak głębsza idea.

Elementem idealnego społeczeństwa *Ecotopii*, jedną z wartości istotnych dla jej mieszkańców było – przynajmniej częściowe – zrezygnowanie z własności na rzecz współdzielenia. Dzielenie się dobrami, wspólne korzystanie, wymiana i pożyczanie są bardzo starymi praktykami społecznymi³, które nie zostały – wbrew temu, co pisał Victor

Lebow – całkowicie wyparte wraz z powojennym, gwałtownym rozwojem konsumpcjonizmu. Przeciwnie, zyskiwały – zwłaszcza w tzw. długich latach 60.⁴ – inne znaczenie i nabierały charakteru kontrkulturowego⁵. Można by – w kontekście *Ecotopii* Callenbacha – zadać pytanie, ile z tego utopijnego, opartego na wartościach i kontrkulturowego charakteru mają dzisiejsze praktyki związane z pożyczaniem czy współdzieleniem. W tym artykule zadamy je w nieco zmienionej formie. Razem z naszymi rozmówcami zastanawialiśmy się bowiem nad związkiem między użytkowaniem współdzielonego roweru miejskiego a stosunkiem do posiadania, pożyczania czy współkorzystania.

Metodologia badania

Cytaty badanych umieszczone w artykule pochodzą z badania jakościowego przeprowadzonego w marcu 2020 roku⁶. Jego celem było sprawdzenie, czy – a jeśli tak, to na ile – kontakt z usługami współdzielonymi wpływa na stosunek do posiadania rzeczy na własność oraz popularność i rozumienie takich praktyk jak pożyczanie czy współkorzystanie.

¹ Zob. E. Callenbach, *Ecotopia*, Banyan Tree Books, Berkeley 2004, s. 13.

² Zob. D. Peterson del Mar, *Ekologia*, przeł. J. Karłowski, Zysk i S-ka, Poznań 2010.

³ R. Belk, *Sharing versus Pseudo-sharing in Web 2.0*, „Anthropologist” 2014, vol. 18 (1), s. 7–23.

⁴ Zob. A. Marwick, *The Sixties: Cultural Revolution in Britain, France, Italy & the United States c. 1958–74*, Bloomsbury Reader, New York–Oxford 1998.

⁵ M.J. Cohen, *The Future of Consumer Society: Prospects for Sustainability in the New Economy*, Oxford University Press, Oxford 2016, s. 49–50.

⁶ Raport „Po co komu rower? Raport z badań jakościowych na temat własności i współdzielonego transportu publicznego” (wyd. s360 service thinking, 2020).

Ze względu na nieostrość pojęć „pożyczanie”, „współkorzystanie” czy „posiadanie” zdecydowaliśmy się na przyjęcie metod jakościowych, które umożliwiają lepszy wgląd w rzeczywistość społeczną respondentów. W tym celu przeprowadziliśmy 18 indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI) realizowanych bezpośrednio oraz – ze względu na wybuch pandemii COVID-19 – telefonicznie. Co istotne, założona próba zakładała przeprowadzenie badań nie tylko wśród użytkowników dużych miast, gdzie funkcjonują systemy roweru publicznego, ale również w mniejszych miejscowościach oraz – co należy podkreślić – w miastach, w których rower miejski przestał funkcjonować.

Pytania zawarte w scenariuszu wywiadu z jednej strony dotyczyły praktyk i opinii respondentów w takich sferach jak pożyczanie, współkorzystanie, posiadanie na własność, z drugiej eksplorały sposoby uczestnictwa w przestrzeni publicznej, w szczególności sposoby poruszania się po mieście oraz zaangażowanie w życie publiczne i funkcjonowanie lokalnej społeczności (sąsiedzkiej, osiedlowej, miejskiej). Tak szeroko zakrojona tematyka miała w założeniu pozwolić na zrozumienie zależności między deklarowanymi wartościami i poglądami a codziennymi praktykami.

Przeprowadzone badanie wpisuje się w nurt badań ostatnich kilku lat na temat ewolucji stosunku do własności pod wpływem nowych technologii i nowych zjawisk gospodarczych⁷ i uzupełnia ten

obszar nauki o wiedzę związaną z kryzysem współdzielenia i pożyczania. O ile wcześniejsze opracowania mówiły o utopii współdzielenia w kontekście *sharing economy* i braku jednostkowego zaangażowania, o tyle trudno jest odnaleźć wyjaśnienie tego paradoksu z punktu widzenia przemian społeczno-kulturowych (zwłaszcza w Polsce). Co więcej, naszą ambicją było ukazanie badanego zjawiska także z perspektywy socjologii miasta i ekonomii instytucjonalnej – wydało nam się to istotne, ponieważ dopiero spojrzenie na to, jaki jest stosunek mieszkańców miast Europy Środkowo-Wschodniej do własności, współdzielenia i pożyczania w XXI wieku przez pryzmat zmian społeczno-gospodarczych ostatnich 60 lat, uwydatnia złożony mechanizm i proces ewolucji kulturowej tych praktyk.

Od happeningu do instytucji

Historię publicznych rowerów miejskich można opowiedzieć na różne sposoby. Z punktu widzenia ich funkcji jest to opowieść o przechodzeniu od happeningu do instytucji. Dlaczego happeningu? Otóż historia rowerów publicznych zaczęła się dobre 10 lat przed publikacją powieści Callenbacha właśnie od swego rodzaju prowokacji.

Pewnego letniego poranka 1965 roku, wychodząc rano do pracy, część

dry Przeglądźskiej, Franceski Grippy i Petera A. Gloora (2020), *The Heart & Wallet Paradox of Collaborative Consumption* Hugo Guyadera (2019) czy trochę starszą *Participation in the Sharing Economy* pod redakcją Alberty Andreotti.

⁷ Warto sięgnąć chociażby po najnowsze pozycje: *Spółczesność współpracy* Dariusza Jemielnika i Aleksandry Przeglądźskiej (2020), *Digital Transformation of Collaboration* Aleksan-

mieszkańców Amsterdamu zauważyła rozstawione na ulicach białe rowery. Wyglądały na porzucone: niektóre stały przy płotach, inne przy latarniach, ale żaden z nich nie był przypięty. Jednocześnie wyróżniały się swoim kolorem – tak różnym od tradycyjnych czarnych holenderskich jednośladów. Jak można się domyślić, te osobliwe białe rowery nie podzieliły losów tych opisanych w *Ecotopii* i nie zagodziły w krajobrazie Amsterdamu na długo: część z nich skradziono, część zniszczono. Dość powiedzieć, że po mniej więcej miesiącu białe rowery zniknęły. Ich pojawienie się na ulicach Amsterdamu było wynikiem działań PROVO – anarchistycznej, radykalnej grupy domagającej się daleko idących zmian społecznych. PROVO zasłynęło z tzw. „białych planów” – propozycji zmian przedkładanych przez przedstawicieli grupy w radzie miejskiej Amsterdamu. Choć „biały plan rowerowy” nie został wprowadzony na szerszą skalę, a pierwsze białe rowery zniknęły po miesiącu, to sama koncepcja była na tyle atrakcyjna, że w kolejnych dekadach wiele organizacji rządowych i pozarządowych zaczęło ją podejmować, modyfikować i rozwijać. W 2015 roku na całym świecie istniało około 1,2 miliona publicznie dostępnych rowerów⁸, a w ciągu kolejnych dwóch lat w samych Chinach liczba rowerów publicznych wzrosła do ponad 16 milionów⁹.

⁸ R. Meddin, *The Bike-Sharing World at the End of 2016*, <http://bike-sharing.blogspot.com/2016/04/the-bike-sharing-world-last-week-of.html> (dostęp: 4.08.2020).

⁹ D. Rushe, *Why We Can't Have Nice Things: Dockless Bikes and the Tragedy of the Commons*, 2017, www.theguardian.com/

W Polsce systemy rowerowego transportu współdzielonego (ang. *Bike Sharing Systems* – BSS) liczą dziś blisko 25 000 pojazdów, które dostępne są dla mieszkańców 67 miast¹⁰. Rozwój i popularyzacja tych systemów wynika z silnego rozwoju technologii, miniaturyzacji urządzeń, wzrostu automatyzacji procesów opartych na analizie danych, wprowadzenia i zwiększenia mocy obliczeniowej smartfonów¹¹, a w konsekwencji dostarczenia użytkownikowi nowej propozycji wartości¹². Co więcej, technologia umożliwia skuteczniejsze monitorowanie rowerów, a co za tym idzie – przeciwdziałanie wandalizmowi i kradzieżom. Patrząc szerzej, w 2019 roku na ulicach 71 polskich miast dostępnych było około 37 000 różnych pojazdów w ramach systemów transportu współdzielonego (ang. *shared mobility*; dosłownie: mobilność współdzielona). Wybierając spośród rowerów, hulajnóg, skuterów i samochodów, 11,5 miliona polskich użytkowników wypożyczało je za pomocą multimedialnych kiosków lub aplikacji zainstalowanych w swoich

[politics/2017/nov/05/why-we-cant-have-nice-things-dockless-bikes-and-the-tragedy-of-the-commons](https://www.polityka.pl/politics/2017/nov/05/why-we-cant-have-nice-things-dockless-bikes-and-the-tragedy-of-the-commons) (dostęp: 4.08.2020).

¹⁰ Zob. A. Jędrzejewski, Z. Domaszewicz, *Współdzielona mobilność w Polsce w lipcu 2019*, raport, Mobilne Miasto, Smartride.pl, 29.12.2019, https://fintek.pl/wpcontent/uploads/2019/07/Raport_Shared_Mobility_2019_PL_maly.pdf.

¹¹ Zob. Ch. Moon-Miklaucic, A. Bray-Sharpin, I. De La Lanza, A. Khan, L. Lo Re, A. Maassen, *The Evolution of Bike Sharing: 10 Questions on the Emergence of New Technologies, Opportunities, and Risks*, World Resources Institute, Washington 2019.

¹² K. Schwab, *Czwarta rewolucja przemysłowa*, Wydawnictwo Studio Emka, Warszawa 2018.

telefonach. Szacowany przychód operatorów współdzielonej mobilności w Polsce na koniec 2019 roku wyniósł prawie 200 milionów złotych¹³.

Publiczny rower miejski jako produkt rynkowy – w formie, w jakiej możemy dziś korzystać – jest wynikiem procesów i zmian w obszarze kulturowym, gospodarczym i ustawodawczym, dlatego na te aspekty badanego przez nas zjawiska postanowiliśmy także spojrzeć przez pryzmat tradycyjnej ekonomii instytucjonalnej. Instytucje są najważniejszymi wytworami życia społecznego i wyznaczają podstawowe ramy zachowań ludzkich¹⁴, są narzędziem, które pozwala jednostce poznawać świat społeczny¹⁵, kulturową ramą, społecznym ekosystemem, w ramach którego jednostka funkcjonuje, czerpiąc z niego wzorce i wiedzę o normach, przekształcając je w procesie interakcji z innymi jednostkami.

Wśród wielu sposobów konceptualizacji instytucji znajdziemy między innymi te wymienione poniżej¹⁶:

- ujęcie instytucji jako reguł gry w społeczeństwie, zwyczajów, norm, konwencji, praktyk, przepisów, regulacji czy porozumień, które strukturyzują ludzkie

interakcje¹⁷ – jednostka, by zrealizować swoje własne cele, musi tych reguł przestrzegać;

- ujęcie instytucji jako wzorców i sposobów myślenia i zachowania¹⁸ – instytucje podlegają internalizacji przez jednostki w procesie socjalizacji, stając się przekonaniem i wierzeniem jednostek;
- ujęcie instytucji jako narzędzi do realizacji określonych interesów grup lub jednostek¹⁹ – wówczas instytucje stają się środkami do celu na przykład poprzez forsowanie korzystnych przepisów;
- ujęcie instytucji jako znaków kultury i symboli, mitów, tabu, świętości, które wpływają na sposób postrzegania rzeczywistości społecznej przez jednostki i nadają sens ich decyzjom²⁰ – poznanie i działanie jednostek mają charakter kulturowy poprzez odwołanie się do zbiorowej świadomości.

¹³ A. Jędrzejewski, Z. Domaszewicz, *Współdzielona...*, op. cit., s. 10.

¹⁴ J. Wilkin, *Instytucjonalne i kulturowe podstawy gospodarowania. Humanistyczna perspektywa ekonomii*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2016, s. 15.

¹⁵ S. Czech, A. Zachorowska-Mazurkiewicz, *Instytucje w społeczeństwie i gospodarce*, w: A. Ząbkowicz, M. Miszewski, P. Chmielnicki, S. Czech (red.), *Zrozumieć kapitalizm. Podejście ewolucyjno-instytucjonalne*, Forum Myśli Instytucjonalnej, Kraków 2018, s. 42.

¹⁶ *Ibidem*, s. 40.

¹⁷ Zob. D.C. North, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press, Cambridge 1990; J.R. Commons, *Legal Foundations of Capitalism*, Macmillan, New York 1924.

¹⁸ M. Douglas, *Jak myślą instytucje*, przeł. O. Siara, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2012.

¹⁹ Zob. R. Swedberg, *The Tool Kit of Economic Sociology*, w: B.R. Weingast, D.A. Wittman (eds.), *The Oxford Handbook of Political Economy*, Oxford University Press, Oxford 2006.

²⁰ Zob. J.W. Meyer, R.L. Jepperson, *The "Actors" of Modern Society: The Cultural Construction of Social Agency*, „Sociological Theory” 2000, vol. 18 (1), s. 100–120; A. Swidler, *Culture in Action: Symbols and Strategies*, „American Sociological Review” 1986, vol. 51 (2), s. 273–286.

Przytoczone powyżej konceptualizacje zostały przez nas wybrane spośród innych opisywanych w literaturze, ponieważ trafnie opisują zaobserwowane przez nas mechanizmy, które towarzyszyły i towarzyszą rozwojowi roweru miejskiego. I o ile pierwsze działania były skupione na manifestowaniu antykonsumpcjonizmu, wynosząc tym samym rower współdzielony do rangi kulturowego symbolu, o tyle kolejne (związane z formalnym, logistycznym i prawnym organizowaniem usługi) spowodowały wiele gospodarczych i społecznych procesów. Publiczny rower miejski bardzo szybko stał się jednym z narzędzi zmiany zachowań konsumenckich wykorzystywanym najpierw przez organizacje pozarządowe, a później przez administrację na szczeblu lokalnym (samorząd, państwo) i globalnym (organizacje międzynarodowe, zrzeszenia i unie) w celu ochrony klimatu i środowiska. Jednocześnie, w procesie instytucjonalizacji, rozwój systemów roweru miejskiego skutkował pojawieniem się nowych regulacji, norm i reguł gry społecznej, w stosunku do których i pod wpływem których użytkownicy rowerów wykształcili nowe praktyki obywatelskiej współpracy, sposoby korzystania z tych systemów oraz strategię poruszania się po mieście. Stosowanie ich pozwoliło im realizować swoje własne cele.

Patrząc na publiczny rower miejski przez pryzmat powyższych konceptualizacji, dostrzeżemy zatem, że jest on nie tylko zjawiskiem (gospodarczym czy społecznym), ale także instytucją, która funkcjonuje zarówno w świadomości jednostek, jak i w świadomości zbiorowej jako zbiór reguł, konwencji

i praktyk, określony wzór zachowań, narzędzie do realizacji określonych celów czy jako kulturowy symbol. Wybór wielu konceptualizacji (a nie jednej) podkreśla złożoność badanego zjawiska i umożliwia wieloaspektowe spojrzenie na badany wycinek rzeczywistości społecznej – każda z przytoczonych konceptualizacji może posłużyć do opisanego innego wymiaru badanego przez nas zjawiska²¹.

Trudno w ogóle porównać skalę funkcjonowania pierwszych rowerów publicznych ze skalą funkcjonowania współczesnych systemów rowerowych, białe rowery i współczesne rowery publiczne miały bowiem zupełnie inny charakter i inną funkcję. Te pierwsze miały charakter happeningu i manifestu, były performatywnym zabranem głosu w dyskusji o kształcie i przyszłości Amsterdamu. Te obecne są częścią polityk miejskich, zorganizowanym i przemyślanym sposobem osiągania zakładanych przez samorządy celów.

Zmiana podejścia do własności

Perspektywa instytucjonalna opisuje rolę publicznych rowerów miejskich w całym systemie instytucji społecznych. Nie mówi jednak o tym, czym publiczny rower miejski jest dla tych, którzy z niego korzystają. To ostatnie pytanie nieodmiennie wiąże się z pytaniem o stosunek użytkowników do posiadania na własność, współkorzystania i pożyczania.

²¹ A. Zachorowska-Mazurkiewicz, *Praca kobiet w teorii ekonomii. Perspektywa ekonomii głównego nurtu i ekonomii feministycznej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2016, s. 43–44.

Tradycyjnie treścią prawa własności jest trojaki uprawnienie właściciela: prawo rozporządzania, prawo korzystania oraz prawo posiadania²². Społeczeństwo polskie, podobnie jak społeczeństwa innych państw bloku wschodniego, doświadczyło w czasach powojennych dwóch zasadniczych zwrotów w myśleniu o własności²³. Pierwszym było przejście na system gospodarki centralnie planowanej wraz z jej uprzywilejowaniem własności państwowej i wynikającej z założeń komunizmu nieufności wobec własności prywatnej. Drugim była transformacja ustrojowa wraz z przywróceniem wolności gospodarczej i ochroną własności prywatnej²⁴. Wynikiem ostatniej zmiany stała się **a b s o l u t y z a c j a** prawa własności w stosunku do **d o b r a w s p ó l n e g o**, co w szczególności widoczne jest w podejściu do przestrzeni publicznej, przyjmując na przykład charakter „szyldozy”²⁵. Również badania opinii wskazują na wagę, jaką Polacy przywiązują do prawa własności – 65% badanych wskazało je jako najważniejsze prawo obywatelskie podlegające ograniczeniu tylko w szczególnych okolicznościach²⁶. Tak nakreślony obraz wskazywałby, że „własność trzyma się dobrze”, a o żadnym kryzysie

nie może być mowy. Jeśli jednak spojrzeć na własność przez pryzmat badań jakościowych – tego, jak posiadanie jest rozumiane, co badani są skłonni posiadać, a czego nie, co posiadanie daje, a z jakimi problemami się wiąże – to obraz ten nieco się komplikuje.

W kontekście własności tym, co przyciągnęło naszą uwagę w wypowiedziach naszych rozmówców, był nacisk, który kładli na jedno z trzech wymienionych wyżej uprawnień przysługujących podmiotowi prawa własności: prawo do korzystania. Wartość posiadania sprowadzali do pełnej dowolności w korzystaniu. Inne aspekty posiadania na własność były wręcz traktowane jako obciążenie:

Coraz mniej to daje, posiadanie na własność. Coraz częściej interesuje mnie możliwość korzystania z przedmiotu niż posiadania. Na przykład samochód. Nie musi być mój, może być firmy leasingowej. Mam potrzebę korzystania, ale nie musi to być moja rzecz (15_M_46_PCK_LU).

Posiadanie na własność to duże obciążenie (wtedy tylko ja się tym przejmuję), źródło zmartwienia, koszty i odpowiedzialność – może być przytłaczające (11_K_58_OCK_NU).

Kryzys własności może więc polegać – tak jak w pierwszej przytoczonej wypowiedzi – na ograniczaniu przez konsumentów zbioru rzeczy, które posiadają na własność: komputer można wziąć w leasing, samochód wypożyczyć, kiedy będzie potrzebny itd. Jako rzeczy, które badani chcą posiadać, wskazywali przedmioty osobiste, sentymtalne, kolekcjonerskie, a także przedmioty ulubione (np. ulubiony kubek). Nie znaczy to jednak, że rzeczy innego typu mogłyby

²² K. Dadańska, *Prawo rzeczowe*, C.H. Beck, Warszawa 2017, s. 66.

²³ Zob. K. Szczepaniak, *Stosunek do własności w Polsce po 1989 roku w świetle filozofii politycznej liberalizmu*, „Annales. Etyka w Życiu Gospodarczym” 2017, vol. 20 (2).

²⁴ *Ibidem*, s. 96.

²⁵ *Ibidem*, s. 98.

²⁶ Zob. *Dobro wspólne a prawo własności*, Komunikat z Badań CBOS nr 30/2017, https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2017/K_030_17.PDF (dostęp: 4.08.2020).

być pożyczane lub można by korzystać z nich wspólnie.

Współkorzystanie i pożyczanie mają swoje własne ograniczenia, a nasi rozmówcy wcale nie odnosili się do tych praktyk z bezgranicznym entuzjazmem. Charakteryzował ich raczej rodzaj rezerwy i ostrożności. W praktykach tych z jednej strony widzieli częściowe zniesienie obciążeń związanych z posiadaniem, z drugiej jednak dostrzegali w nich potencjalnie ograniczenie swobody korzystania lub przyczynę możliwych konfliktów:

Unikam kupowania przedmiotów na spółkę, bo potem jest problem, do kogo ten przedmiot należy, kto go będzie używał, u kogo on będzie, na jakich zasadach. Więc może to generować konflikty (05_M_23_WWA_HU).

(...) moi znajomi mają taką praktykę, że kupują na spółę, ale ja wolę swój, bo wiele razy może być tak, że się pokłócimy, i dzielić się tym to trochę bez sensu (13_K_22_OCK_HU).

W idealnej sytuacji pożyczanie czy współkorzystanie stanowiłyby remedium na ciężar posiadania, jednocześnie nie ograniczając swobody korzystania, która posiadaniu towarzyszy. Dobrym przykładem takiej niemalże idealnej sytuacji jest, pojawiające się w wielu wypowiedziach, ograniczenie współkorzystania do gospodarstwa domowego:

Może to jest kwestia wynoszenia z domu. To, co jest w domu, to jest wspólne. (...) z moją mamą, która z nami nie mieszka, to już jest bardziej pożyczanie, a nie że ja współkorzystam z jej półmiska (03_K_42_WWA_NU).

(...) przez to, że mieszkamy pod jednym dachem, to nikt się nie pyta wcześniej, czy mogę za tydzień od ciebie pożyczyć coś tam, tylko to jest takie bardziej spontaniczne i naturalne. Często jedziemy razem na zakupy i nie zastanawiamy się, czyje to będzie, tylko wszystko tak do jednego worka (13_K_22_OCK_HU).

W przypadku pożyczania badani zdawali się wewnętrznym niuansować to pojęcie, dostrzegając niejako dwa rodzaje pożyczania, zasadniczo zbieżne z przytaczanym przez Katharinę Hellwig, Felicitas Morhart, Florenta Girardina i Mirjam Hauser rozróżnieniem na *sharing-in* i *sharing-out*²⁷. O ile pierwsza praktyka jest związana z budowaniem więzi międzyludzkich i motywowana potrzebami społeczności, o tyle druga polega na oszczędności oraz optymalizacji wykorzystania zasobów.

Współkorzystanie i pożyczanie mogłyby więc zwiastować kryzys własności, o ile zapewniłyby względnie nieograniczoną swobodę korzystania. Tak z pewnością dzieje się na przykład w przypadku takich serwisów jak Netflix, Spotify, HBO GO czy innych platform streamingowych. Przy korzystaniu z tego rodzaju serwisów tradycyjne praktyki współkorzystania i pożyczania mieszają się z konsumpcją współdzieloną czy konsumpcją opartą na dostępie do dóbr: *sharing-in* spleta się z *sharing-out*. Mamy tu na myśli takie działania jak użyczenie dostępu do konta, wspólne korzystanie z jednego profilu czy praktyki – odwołując się do

²⁷ K. Hellwig, F. Morhart, F. Girardin, M. Hauser, *Exploring Different Types of Sharing: A Proposed Segmentation of the Market for "Sharing" Businesses*, „Psychology and Marketing” 2015, vol. 32 (9), s. 892.

terminologii Michela de Certeau – k ł u s o w n i c z e²⁸: korzystanie z konta przez większą liczbę osób, niż założył usługodawca.

Pożyczanie i współkorzystanie nie stanowią pełnej alternatywy dla własności, dlatego że korzystanie z zasobów czy dóbr jest w ich wypadku ograniczone, a często nie natychmiastowe. Dlatego myślimy o nich raczej jako o uzupełnieniu własności, rozszerzeniu możliwości korzystania.

Od symbolu do usługi

Podobnie jak wszystkie inne działania PROVO, białe rowery miały być prowokacją, a sam pomysł wywodził się z głębokich przekonań członków ruchu o wizji lepszego świata. Twórcom pierwszych systemów rowerowych przyświecały wartości tożsame z wartościami innych ruchów młodzieżowych tamtych czasów: równość, sprawiedliwość społeczna, sprzeciw wobec nadmiernej konsumpcji właściwej społeczeństwu przemysłowemu oraz potrzeba oddolnego budowania lokalnej społeczności²⁹.

W swojej klasycznej już pracy *Drogi kontrkultury* Aldona Jawłowska opisuje podobne grupy jako utopijne, zaznacza jednak od razu, że tę utopijność należy rozumieć inaczej niż w odniesieniu do

dzieł literackich Thomasa More'a czy Tommaso Campanelli. O ile te ostatnie są rodzajami zastygłych, idealnych wizji, o tyle – jak zaznacza Jawłowska – nowe utopie, utopie kontestacyjne nigdy nie są gotowe, przeciwnie: charakteryzują się stałą gotowością do reagowania na zmiany rzeczywistości poprzez wyobrażanie sobie wszelkich wymiarów lepszego świata³⁰. Utopia jest tutaj – podobnie jak u Jerzego Szackiego – rozumiana jako rodzaj myślenia „zawierającego prognozę, diagnozę oraz przede wszystkim wizję i cel”³¹. Traktowanie utopii jako rodzaju maszyny do myślenia wyrwa ją z opisywanego wielokrotnie w literaturze etymologicznego zawieszenia między *eu-topos* a *ou-topos*: dobrym miejscem a nie-miejscem, miejscem nie-istniejącym.

Jeśli spojrzymy przez ten pryzmat na białe rowery, to jasne stanie się, jak bardzo utopijny – właśnie w sensie, jaki nadają temu słowu Aldona Jawłowska i Jerzy Szacki – był to pomysł. Ta utopijność nie przejawiała się jednak tylko w pomysle, żeby mieszkańcy Amsterdamu zamiast samochodami poruszali się rowerami, ale – podobnie jak w *Ecotopii* Callenbacha – żeby poruszali się rowerami, które są wspólne, żeby zrezygnowali z własnych rowerów, żeby te ostatnie nie były im potrzebne. Białe rowery były nie tylko utopią rowerową, ale przede wszystkim utopią współdzielenia, miały mieć potencjał więziotwórczy, tworzyć

²⁸ M. de Certeau, *Wynaleźć codzienność. Sztuki działania*, przeł. K. Thiel-Jańczuk, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2008, s. XXXVI.

²⁹ A. Wyka, *Alternatywne style życia jako reakcja na style dominujące lat 70.*, w: A. Siciński (red.), *Style życia w miastach polskich (u progu kryzysu)*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1988.

³⁰ Zob. A. Jawłowska, *Drogi kontrkultury*, PIW, Warszawa 1975.

³¹ J. Szacki, *Spotkania z utopią*, Wydawnictwo Sic!, Warszawa 2000, s. 235, cyt. za: P. Żuk (red.), *Spotkania z utopią w XXI wieku*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2008, s. 10.

społeczność, która nie tylko z rowerów korzysta, ale której członkowie czuli by się za nie współodpowiedzialni. Istotnym aspektem korzystania z rowerów jest w takim wypadku wzajemne zaufanie i wiara w to, że inni użytkownicy będą o to wspólne dobro dbali. Jednocześnie – o czym nie można zapominać – cała akcja miała charakter oddolny, była prowokacją, rodzajem performansu, działaniem – odnosząc się ponownie do terminologii Michela de Certeau – taktycznym, nakierowanym na odzyskiwanie przestrzeni zagospodarowanej przez mechanizmy opresji³².

To, co w poprzednim akapicie określiliśmy jako utopię współdzielenia, znajduje swoją konceptualizację we współczesnej myśli ekonomicznej. Wspólne korzystanie, wymiana i pożyczanie, głównie za sprawą cyfrowych rozwiązań, ulegają dziś redefinicji. Te sięgające czasów prehistorycznych, a dziś ubrane w technologię praktyki przedstawiane są obecnie za pomocą pojęcia *gospodarki współdzielenia* (ang. *sharing economy*)³³. Rozwój tego zjawiska sprawił, że mało kto z nas pożycza od kogoś płyty z muzyką, a wypożyczalnie kaset wideo całkowicie zniknęły z miejskiego krajobrazu. Filmy i muzykę odtwarzamy z tzw. chmury, pokój na wakacje wynajmujemy za pomocą Airbnb, stopa łapiemy BlaBlaCarem, taksówkę lub jedzenie zamawiamy aplikacją Ubera, a miejski rower czy hulajnogę wypożyczamy za pomocą innych aplikacji. To właśnie rola technologii, rozwój aplikacji, które automatycznie zarządzają zasobami,

sprawiły, że zaczęliśmy mówić o *renesansie pożyczania*.

Jednak wypowiedzi naszych rozmówców wskazują na brak poczucia, że publiczne rowery miejskie są współdzielone. Badani nie deklarowali też, że fakt korzystania z tych rowerów w jakikolwiek sposób wpływa na decyzję o rezygnacji z posiadania własnego roweru. Posiadanie swojego roweru było charakteryzowane w podobny sposób jak posiadanie w ogóle. Własny rower to także niezależność (01_K_22_WWA_HU), możliwość personalizacji i dopasowania go do swoich potrzeb (08_M_43_SDL_bHU), często lepsza jakość (12_M_21_LGN_LU), ale również trudności wpływające na komfort i częstotliwość jego użytkowania – obawa o kradzież, usterki, lecz także brak miejsca do trzymania roweru:

Teraz mam trochę utrudniony dostęp, bo kiedyś mieliśmy rowerownię, a teraz musimy trzymać rower w piwnicy i dla mnie jest problemem wyciągać ten rower. Więc jeżdżę sporadycznie (10_K_55_TRN_NU).

Problemy te nie pojawiają się – co oczywiste – w wypowiedziach dotyczących rowerów publicznych. W szczególności nasi rozmówcy koncentrowali się na tym, że rower publiczny jest doskonałym uzupełnieniem transportu miejskiego, a także że nie muszą się o te rowery zbytnio troszczyć:

Otworzyli mi stację w zeszłym roku niedawno. Może będę mogła na bazar pojechać i nie ciągnąć auta bez sensu, co mi też zajmuje czas – muszę zaparkować, nasmrodzić i wydać kasę na paliwo. A tak 20 minut za darmo (03_K_42_WWA_NU).

³² M. de Certeau, *op. cit.*, s. XLI–XLIII.

³³ Zob. R. Belk, *op. cit.*

Nie jestem za niego odpowiedzialny. Wołę go pożyczyć (...). Swoją rower musiałbym zostawić na dworcu. Wołę odpowiedzialność przerzucić. Oddać rower, jestem czysty (07_M_30_LBN_HU).

To właśnie ten ostatni aspekt – brak konieczności troszczenia się – wydaje się najistotniejszy w kontekście naszych rozważań o współkorzystaniu i własności. Z wypowiedzi badanego przebiega popularne stwierdzenie: *wspólne znaczy niczyje*. W tym kontekście współdzielony rower miejski staje się dokładnym przeciwieństwem tego, czym miał być dla mieszkańców Amsterdamu czy mieszkańców Ecotopii, których społeczeństwo zbudowane było na poczuciu współodpowiedzialności. Warto dodać, że przytoczona wypowiedź nie była odosobniona. Pojawiały się również inne, świadczące o usługowym charakterze publicznych rowerów miejskich: badani deklarowali, że rower miejski odpowiada na konkretne potrzeby i że używają go w ściśle określonych sytuacjach: wtedy, gdy jest to wygodne, opłaca się, kiedy jest optymalnym rozwiązaniem, kiedy pozwala uniknąć korków, zatłoczonych autobusów itp. Jednocześnie badani wyrażali oburzenie słabym stanem technicznym rowerów publicznych oraz zaznaczali niedogodności związane na przykład z brakiem rowerów na stacjach:

Powód mojego „focha” na rower to był taki, że one były w tragicznym stanie technicznym. Bardzo ciężko się nim jeździło. Zdarzało się, że wypożyczałem rower z jednej stacji, przejadę kawałek, coś nie działa, hamulec ciężko się kręci, przertzutki nie działają. Wracam się i wymieniam na inny. Wybieram inny – też ledwo jedzie (14_M_37_LBN_NU).

Czasami jak się chciało iść na rower, to godzinę zajmowało samo znalezienie roweru. A jak byłeś ze znajomym, to znalezienie dwóch to... Jak już się jechało, to super, ale czasami człowiek się nastawi, że pojedzie rowerem, a tu... (04_K_22_GDN_HU).

Podejście do publicznych rowerów miejskich ma więc bardziej charakter konsumpcyjny niż wspólnotowy. Oparte jest na decyzjach związanych z optymalną realizacją potrzeb. Rower miejski nie wpływa na praktyki związane z posiadaniem na własność. Jednocześnie zauważyliśmy, że zachodzi inna prawidłowość: współdzielony rower miejski odzwierciedla wartości zaufania i wspólnotowości dla osób, które mają małe przywiązanie do własności, podczas gdy dla osób o dużym przywiązaniu do własnych przedmiotów jest po prostu jedną z dostępnych na rynku płatnych usług. Stosunek do posiadania rzeczy na własność wpływa zatem na to, jaką wagę badani przywiązują do transportu współdzielonego i jakie znaczenia mu przypisują.

W takim razie warto zastanowić się, co w obszarze deskryptywnym stanowi alternatywę dla *sharing economy*. Nadrzędnym pojęciem, które łączy różne formy korzystania z zasobów bez konieczności ich zakupu, jest tzw. konsumpcja oparta na dostępie do dóbr (ang. *access-based consumption*)³⁴. W modelu tym mieszczą się wszystkie praktyki i modele biznesowe, które ułatwiają i jednocześnie ograniczają konsumpcję osobistą poprzez transfer prawa własności

³⁴ F. Bardhi, G.M. Eckhardt, *Access-based Consumption: The Case of Car Sharing*, „Journal of Consumer Research” 2012, vol. 39 (4), s. 881.

do obiektu/dobra³⁵, przy zachowaniu uprawnień użytkowników do korzystania. W zbiorze praktyk klasyfikowanych jako konsumpcja oparta na dostępie do dóbr obok gospodarki współdzielenia możemy wyróżnić jeszcze konsumpcję współdzieloną (ang. *collaborative consumption*): „proces, w którym jedna lub więcej osób konsumuje dobra lub usługi poprzez angażowanie się we wspólne aktywności z innymi”³⁶. Przykładem takich praktyk może być podróżowanie jednym samochodem, korzystanie z placu zabaw czy pralni. Cechą charakterystyczną konsumpcji opartej na dostępie do dóbr jest założenie, że „interakcja między konsumentem a obiektem/produktem jest ograniczona czasowo oraz zależna od okoliczności zaistnienia potrzeby i pilności jej realizacji”³⁷. W modelu tym mieściłby się zatem także publiczny rower miejski postrzegany jako dostarczana – zwykle w partnerstwie publiczno-prywatnym – usługa, z której użytkownicy korzystają zależnie od potrzeb.

Patrząc na postrzeżenie publicznych rowerów miejskich, można zaryzykować stwierdzenie, że przeszły one osobliwą drogę od symbolu do usługi. Utopijny, oddolny pomysł na współdzielone, darmowe i ogólnodostępne rowery skonceptualizował się w formie powszechnie

dostępnych, tanich, wpisujących się w miejskie polityki i strategie transportowe rowerów traktowanych przez użytkowników jako usługa. Tym, co być może „zgubiło się” gdzieś podczas tej drogi, jest pierwotne znaczenie, jakie miał gest udostępniania i korzystania ze wspólnego dobra.

Zakończenie: kryzys właścicieli

Patrząc na nagłówki gazet i portali informacyjnych, z jednej strony dostrzeżemy zachwyty nad systemami *bike-sharing* i zapowiedź inwestycyjnego boomu³⁸, z drugiej widmo klęski³⁹. Statystyki użytkowania, wzrost liczby systemów rowerowych na całym świecie, a także wypowiedzi samych użytkowników systemów BBS świadczą o dużym zapotrzebowaniu na tego typu usługi. Czy jednak ostatnie 55 lat ich funkcjonowania i rozwoju wiąże się jakkolwiek ze stosunkiem do własności?

Przytoczone wcześniej wypowiedzi badanych wskazują na to, że dostępne w miejscach publicznych systemy rowerów miejskich najczęściej nie wiążą się z poczuciem współodpowiedzialności, przeciwnie: podobnie jak cała przestrzeń miejska ulegają komercjalizacji i są traktowane jak produkt rynkowy. Przestrzenie publiczne współczesnych

³⁵ I. Rudawska, *Ekonomia dzielenia się, czyli konsumpcja współdzielona i inne formy alternatywnego dostępu do dóbr*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2016, nr 254, s. 184.

³⁶ M. Felson, J.L. Spaeth, *Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach*, „American Behavioral Scientist” 1978, vol. 21 (4), s. 614.

³⁷ I. Rudawska, *op. cit.*, s. 184.

³⁸ *Uber: miliony na rowery*, 2020, <https://thereview.pl/uber-miliony-na-rowery/> (dostęp: 4.08.2020).

³⁹ *Kraków. BikeU wypowiedziało umowę na Wavelo. Zmierch rowerów publicznych?*, 2019, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/krakow-bikeu-porzuca-wavelo-zmierch-rowerow-publicznych-63136.html> (dostęp: 4.08.2020).

miast stały się tzw. przestrzeniami „okazji” – mieszkańcy oczekują po nich konkretnych rozwiązań, rezygnując ze swojej obywatelskiej roli na rzecz roli konsumenta. Zarówno usługi publiczne (nie tylko transportowe), jak i udogodnienia (takie jak parki, ławki czy kosze na śmieci) oraz usługi prywatne (np. zakłady fryzjerskie, punkty serwisowe czy kawiarnie) zlewają się w jeden krajobraz miejski zapewniający mieszkańcom konkretne doświadczenie. Tak jak miasto przemysłowe zostało zaprojektowane do celów produkcyjnych, tak miasto postindustrialne jest podporządkowane konsumentom: najbardziej atrakcyjne części współczesnych miast przystosowane są dziś do wypoczynku, rozrywki, kultury czy turystyki⁴⁰.

Badani nie zawsze do końca zdają sobie sprawę, kto w rzeczywistości jest właścicielem rowerów publicznych i „sponsorem” darmowych 20 minut. W rzeczywistości pole to zagospodarowuje kilku aktorów. Analizując działanie systemów BSS, możemy zastosować kryterium modelu dystrybucji (zależne od rodzaju operatora usługi), wyróżniając inwestycje podmiotów prywatnych, inwestycje podmiotów administracyjnych oraz partnerstwa publiczno-prywatne. Inwestycje podmiotów prywatnych stanowią najczęściej alternatywę dla publicznych rowerów miejskich: ich operatorzy (najczęściej duże korporacje, jak Nextbike, albo start-upy, jak Urbee) wierzą, że są w stanie zapewnić wyższy standard usług niż publiczni operatorzy.

Dla użytkownika najczęściej oznacza to opłatę początkową (w wielu systemach publicznych pierwsze 10–30 minut jest darmowe) oraz wyższą opłatę za każdy kilometr lub minutę. Publiczne systemy – zwłaszcza w sytuacjach kryzysowych, takich jak trwająca pandemia – wystawione są na dużą próbę.

Przypadek historii publicznego roweru miejskiego w Krakowie bardzo dobrze obrazuje konflikt dwóch podejść: publicznego i prywatnego, socjalistycznego i kapitalistycznego. Systemy dotowane przez miasta skupione są na realizacji tzw. wyższych celów i strategii: mają wspierać proekologiczne, więziotwórcze i zmniejszające konsumpcjonizm zachowania i wybory, w sposób pośredni przyczyniając się do redukcji emisji gazów cieplarnianych, zwiększając tym samym efektywność korzystania z transportu i infrastruktury publicznej⁴¹. Systemy prywatne zorientowane są najczęściej na zwrot z poczynionej inwestycji. Gdy krakowskie Wavelo ogłosiło upadłość, w tym samym czasie Uber zapowiedział rozbudowę Kraków Center of Excellence. Zadaniem pracowników centrum jest między innymi rozwijanie nowej aplikacji Ubera (Jump) oraz projektowanie nowych usług: rowerów przyszłości, skuterów i hulajnóg⁴². Oprócz krakowskiego Wavelo w 2019 roku upadło także trójmiejskie Mevo⁴³, a w tym roku Nextbike Polska, operator między

⁴¹ M. Bachorz, *Polska droga do gospodarki o obiegu zamkniętym. Opis sytuacji i rekomendacji*, Instytut Gospodarki o Obiegu Zamkniętym, Warszawa 2017.

⁴² *Uber: miliony na rowery*, op. cit.

⁴³ *Upadek Mevo – trójmiejskiego roweru publicznego. Kac dopiero się zaczyna*, 2019, <https://>

⁴⁰ M. Gravari-Barbas, *Les nouveaux loisirs créent-ils un nouvel urbanisme?*, „Les Actes du Festival International de Géographie” 2001.

innymi warszawskiego Veturilo, ogłosił upadłość. Wcześniej mogliśmy oglądać też spektakularny upadek prywatnej inwestycji – międzynarodowego Ofo, które wycofało swoje rowery z europejskich miast⁴⁴.

Powyższe wnioski sugerują, że bardziej niż o kryzysie własności moglibyśmy mówić o kryzysie trzech właścicieli współtworzących współczesne miasta: samorządu, korporacji i obywatela.

Po raz kolejny potwierdza się, że interesy publiczne w mieście, głównie z powodów ekonomicznych, mają mniejszą szansę na realizację niż te prywatne⁴⁵. Jednak zarówno przewaga jednego, jak i drugiego rodzaju wpływu jest dla miasta, a zwłaszcza mieszkańców niebezpieczna. Usługi miejskie realizowane przez podmioty prywatne powstają zazwyczaj w procesach niedopuszczających mieszkańców do współuczestniczenia w decyzjach. Inwestycje realizowane przez publiczne jednostki są często realizowane w sposób, który (mimo dofinansowania ze środków publicznych) przegrywa z jakością i sposobem dostarczania wartości użytkownikowi przez prywatnego operatora. W takim przypadku można mówić o kryzysie gospodarza, który nie potrafi albo

nie może nadążyć za rynkiem oraz rozbudzonym apetytem konsumentów.

Dostarczanie pojazdów w liczbie większej, niż wskazywałoby na to realne zapotrzebowanie, częsty brak dialogu z władzami miasta, a tym bardziej z innymi podmiotami prywatnymi, wskazują na agresywny, zmierzający do dominacji rynku i świadomości konsumenta charakter działań podmiotów prywatnych. Brak szacunku dla środowiska, ładu społecznego czy przestrzennego świadczy o kryzysie korporacji – podmiotu, który całkowicie stracił z oczu długofalowe potrzeby i wygodę użytkownika, skupiając się i forsując ideę usługi dostępnej na żądanie, koniecznie tu i teraz. Odwołując się do wartości, w które część konsumentów wierzy (np. współdzielenie czy ochrona środowiska), prywatni operatorzy poprzez siłę i mnogość działań wykorzystują i zniekształcają pojęcie gospodarki współdzielenia, tracąc z oczu jej główny rdzeń: współpracę, wymianę i społeczne zaufanie.

Wreszcie możemy stwierdzić, że mamy do czynienia także z kryzysem obywatela, który przyniesiony liczbą innych obowiązków i zachwycony przywilejami konsumenta, coraz częściej rezygnuje ze swojej obywatelskiej roli. Jak wykazaliśmy na przykładzie publicznych rowerów miejskich, podejście do tego typu usług ma bardziej charakter konsumpcyjny niż wspólnotowy i opiera się na decyzjach związanych z optymalną realizacją potrzeb. Obywatel-konsument dostrzega w publicznym rowerze miejskim zalety związane ze zwolnieniem z troski, która wynika z faktu posiadania. Rower jest

smartride.pl/upadek-mevo-po-siedmiu-miesiacach/ (dostęp: 4.08.2020).

⁴⁴ *The Rise and Fall of Chinese Bike-sharing Startups*, 2019, <https://www.rolandberger.com/fr/Point-of-View/The-rise-and-fall-of-Chinese-bike-sharing-startups.html> (dostęp: 4.08.2020).

⁴⁵ A. Karwińska, *Konflikty w przestrzeni społecznej miasta*, w: E. Klima (red.), *Czynniki społeczne w gospodarce przestrzennej i planowaniu przestrzennym*, University of Łódź, Łódź 2009, s. 53–70.

publiczny, czyli niczyj, jest zapewniony, dostarczony.

Callenbach jednak się więc pomylił. Prawdziwy rower współdzielony dalej pozostaje utopią.

Bibliografia

- Bachorz M., *Polska droga do gospodarki o obiegu zamkniętym. Opis sytuacji i rekomendacji*, Instytut Gospodarki o Obiegu Zamkniętym, Warszawa 2017.
- Bardhi F., Eckhardt G.M., *Access-based Consumption: The Case of Car Sharing*, „Journal of Consumer Research” 2012, vol. 39 (4).
- Belk R., *Sharing versus Pseudo-sharing in Web 2.0*, „Anthropologist” 2014, vol. 18 (1), s. 7–23.
- Botsman R., Rogers R., *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*, Harper Business, New York 2010.
- Callenbach E., *Ecotopia*, Banyan Tree Books, Berkeley 2004.
- de Certeau M., *Wynaleźć codzienność. Sztuki działania*, przeł. K. Thiel-Jańczuk, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2008.
- Commons J.R., *Legal Foundations of Capitalism*, Macmillan, New York 1924.
- Czech S., Zachorowska-Mazurkiewicz A., *Instytucje w społeczeństwie i gospodarce*, w: A. Ząbkowicz, M. Miszewski, P. Chmielnicki, S. Czech (red.), *Zrozumieć kapitalizm. Podejście ewolucyjno-instytucjonalne*, Forum Myśli Instytucjonalnej, Kraków 2018.
- Dadańska K., *Prawo rzeczowe*, C.H. Beck, Warszawa 2017.
- Dobro wspólne a prawo własności*, Komunikat z Badań CBOS nr 30/2017, https://www.cbos.pl/SPISKOM.POL/2017/K_030_17.PDF (dostęp: 4.08.2020).
- Douglas M., *Jak myślą instytucje*, przeł. O. Siara, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2012.
- Felson M., Spaeth J.L., *Community Structure and Collaborative Consumption: A Routine Activity Approach*, „American Behavioral Scientist” 1978, vol. 21 (4).
- Gravari-Barbas M., *Les nouveaux loisirs créent-ils un nouvel urbanisme?*, „Les Actes du Festival International de Géographie” 2001.
- Guyader H., *The Heart & Wallet Paradox of Collaborative Consumption*, Linköping University, Linköping 2019.
- Hellwig K., Morhart F., Girardin F., Hauser M., *Exploring Different Types of Sharing: A Proposed Segmentation of the Market for “Sharing” Businesses*, „Psychology and Marketing” 2015, vol. 32 (9).
- Jawłowska A., *Drogi kontrkultury*, PIW, Warszawa 1975.
- Jędrzejewski A., Domaszewicz Z., *Współdzielona mobilność w Polsce w lipcu 2019*, Mobilne Miasto Smartride.pl, 29.12.2019, https://fintek.pl/wpcontent/uploads/2019/07/Raport_Shared_Mobility_2019_PL_maly.pdf.
- Karwińska A., *Konflikty w przestrzeni społecznej miasta*, w: E. Klima (red.), *Czynniki społeczne w gospodarce przestrzennej i planowaniu przestrzennym*, University of Łódź, Łódź 2009, s. 53–70.
- Martin C.J., *The Sharing Economy: A Pathway to Sustainability or a Nightmarish Form of Neoliberal Capitalism?*, „Ecological Economics” 2016, vol. 121.
- Marwick A., *The Sixties: Cultural Revolution in Britain, France, Italy & the United States c. 1958–74*, Bloomsbury Reader, New York–Oxford 1998.
- Meddin R., *The Bike-Sharing World at the End of 2016*, <http://bike-sharing.blogspot.com/2016/04/the-bike-sharing-world-last-week-of.html> (dostęp: 4.08.2020).
- Meyer J.W., Jepperson R.L., *The “Actors” of Modern Society: The Cultural Construc-*

- tion of Social Agency, „Sociological Theory” 2000, vol. 18 (1), s. 100–120.
- Moon-Miklaucic Ch., Bray-Sharpin A., De La Lanza I., Khan A., Lo Re L., Maassen A., *The Evolution of Bike Sharing: 10 Questions on the Emergence of New Technologies, Opportunities, and Risks*, World Resources Institute, Washington 2019.
- North D.C., *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press, Cambridge 1990.
- Peterson del Mar D., *Ekologia*, przeł. J. Karłowski, Zysk i S-ka, Poznań 2010.
- Rudawska I., *Ekonomia dzielenia się, czyli konsumpcja współdzielona i inne formy alternatywnego dostępu do dóbr*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2016, nr 254.
- Rushe D., *Why We Can't Have Nice Things: Dockless Bikes and the Tragedy of the Commons*, 2017, www.theguardian.com/politics/2017/nov/05/why-we-cant-have-nice-things-dockless-bikes-and-the-tragedy-of-the-commons (dostęp: 4.08.2020).
- Schwab K., *Czwarta rewolucja przemysłowa*, Wydawnictwo Studio Emka, Warszawa 2018.
- Swedberg R., *The Tool Kit of Economic Sociology*, w: B.R. Weingast, D.A. Wittman (eds.), *The Oxford Handbook of Political Economy*, Oxford University Press, Oxford 2006.
- Swidler A., *Culture in Action: Symbols and Strategies*, „American Sociological Review” 1986, vol. 51 (2), s. 273–286.
- Szacki J., *Spotkania z utopią*, Wydawnictwo Sic!, Warszawa 2000.
- Szczepaniak K., *Stosunek do własności w Polsce po 1989 roku w świetle filozofii politycznej liberalizmu*, „Annales. Etyka w Życiu Gospodarczym” 2017, vol. 20 (2).
- Walsh B., *Today's Smart Choice: Don't Own. Share.*, „Time”, 17.03.2011, http://content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2059521_2059717_2059710,00.html (dostęp: 22.01.2020).
- Wilkin J., *Instytucjonalne i kulturowe podstawy gospodarowania. Humanistyczna perspektywa ekonomii*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2016.
- Wyka A., *Alternatywne style życia jako reakcja na style dominujące lat 70.*, w: A. Siciński (red.), *Style życia w miastach polskich (u progu kryzysu)*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1988.
- Zachorowska-Mazurkiewicz A., *Praca kobiet w teorii ekonomii. Perspektywa ekonomii głównego nurtu i ekonomii feministycznej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2016.
- Żuk P. (red.), *Spotkania z utopią w XXI wieku*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2008.