



DOI: 10.24412/1561-7785-2024-1-60-70
EDN: PGQAQF

СТОЛИЧНЫЙ КАРШЕРИНГ: ОТНОШЕНИЕ МОСКВИЧЕЙ К НОВЫМ МОДЕЛЯМ ПОТРЕБЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ*

Борковская Е. И.

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
(125993, Россия, Москва, Ленинградский проспект, 49)

E-mail: katrin_borkovskaya@mail.ru

Для цитирования:

Борковская Е. И. Столичный каршеринг: отношение москвичей к новым моделям потребления транспортных услуг // Народонаселение. – 2024. – Т. 27. – № 1. – С. 60-70. DOI: 10.24412/1561-7785-2024-1-60-70; EDN: PGQAQF

Аннотация. Проблемой крупных городов, снижающих комфортность проживания, являются автомобильные пробки. Борясь с ними, власти мегаполисов накладывают ограничения на собственников автомобилей — организуют платные парковки, запрещают проезд на выделенных полосах и другое. Одним из решений описанной проблемы становится каршеринг — сервис поминутной аренды автомобиля, который позволяет жителям мегаполисов оставаться мобильными и пользоваться машиной только тогда, когда в этом есть необходимость, сокращая при этом затраты на её содержание. В статье представлены результаты авторских социологических исследований, проведённых в 2019 и 2021 гг. методом массового опроса и фокусированных групповых интервью с целью изучения отношения москвичей к различным формам совместного потребления, в том числе в транспортной сфере. Согласно полученным данным, абсолютное большинство респондентов хорошо представляют, что такое каршеринг, количество тех, кто имеет личный опыт его использования растёт. К числу пользователей каршеринга присоединяются и те, кто владеет личным автомобилем, поскольку имеется ряд ситуаций, в которых каршеринг открывает для них спектр дополнительных преимуществ. На основании комбинации регулярно используемых респондентами видов транспорта произведена типологизация транспортных стратегий, включающая 5 моделей: «закоренелый автовладелец-автомобилист», «комбинированный автовладелец-автомобилист», «активный каршеринг-юзер», «ситуативный каршеринг-юзер», «общественник». Основные драйверы использования каршеринга имеют экономический характер (экономия на приобретении и обслуживании автомобиля, бесплатность парковки), опасения вызывают потенциально возможные расходы при нанесении вреда автомобилю и техническое состояние арендованной машины.

Ключевые слова: качество жизни, транспортная обеспеченность, столичные жители, экономика совместного потребления, экономика совместного пользования, каршеринг.

© Борковская Е. И., 2024.

* Автор выражает признательность проф. Департамента социологии Финансового университета при Правительстве РФ, зам. директора по научной работе ИСЭПН ФНИСЦ РАН, д.э.н. О. А. Александровой за помощь при проведении исследования и подготовке данной статьи.

Введение

Москва — один из десяти городов мира, имеющих наиболее загруженную дорожную систему. Количество машин в Москве напрямую влияет на вызывающие раздражение у столичных жителей «пробки». Эксперты указывают, что одновременно на дороги Москвы выезжает более 800 тыс. машин, при том, что для ликвидации проблемы транспортных заторов количество автомобильного транспорта не должно превышать отметки в 400 тыс. автомобилей¹. Стратегия Министерства транспорта РФ обозначает уменьшение количества личного автотранспорта как одну из приоритетных целей до 2035 года. В качестве одного из способов сокращения количества личного автотранспорта выступает развитие различных форм аренды легковых автомобилей. Одна из таких форм реализуется Правительством Москвы в рамках программы «Развитие транспортной системы»: в одной из подпрограмм говорится об организации работы компаний, целью которых будет предоставление краткосрочной аренды автомобилей, именуемой как каршеринг.

Сервис кратковременной поминутной аренды автомобиля или каршеринг (от car — машина, share — делиться) — один из развивающихся сегментов экономики совместного потребления. Ежегодный прирост мирового рынка каршеринга составляет 34%, и, по мнению аналитиков, в 2024 г. он составит около 16,5 млрд долларов США². По итогам 2018 г. Москва вышла на второе место в мире по количеству каршеринговых автомобилей, а уже в 2022 г. стала мировым лидером по объёму автопарка каршерин-

га, который превысил 30 тыс. единиц⁴. При этом рост числа фирм, предоставляющих услуги поминутной аренды автомобилей, прекратился — на рынке остались крупные игроки, работающие над улучшениями действующих сервисов. В 2022 г. число пользователей каршеринга превысило миллион человек⁵.

По данным международной финансовой корпорации JP Morgan, Москва является одной из самых перспективных и динамичных площадок для развития данного сервиса в рамках транспортного сектора экономики совместного потребления⁶. Столица стала первым городом в России, развивающим каршеринг, в том числе, как один из способов решения проблемы перегруженности автомобильных дорог, и по сей день остаётся лидером по его развитию. Этот столичный опыт полезен для других крупных городов России, жители которых также страдают от перегруженности транспортной инфраструктуры. В статье представлена информация, позволяющая, опираясь на мнение жителей Москвы, судить о ключевых драйверах и барьерах развития каршеринга и своевременно принимать необходимые управленческие решения⁷.

⁴ Единый транспортный портал: Как изменился московский сервис краткосрочной аренды автомобилей в 2022 году? — URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/113249 (дата обращения: 12.04.2023).

⁵ Каршеринг. Итоги 2022 года от Дептранса Москвы. — URL: <https://truesharing.ru/tp/35100/?ysclid=lhkrqglz54l53170757> (дата обращения: 02.03.2023).

⁶ Посыпкина А., Баленко Е., Балашова А. Как рынок каршеринга в Москве оказался самым быстрорастущим. — URL: https://www.rbc.ru/technology_and_media/27/09/2018/5bab94a69a79474169e307c1 (дата обращения: 15.12.2023).

⁷ Представленные в статье результаты получены в ходе авторского комплексного исследования с применением количественного и качественного социологических методов: анкетного опроса (2019 г., N=250, метод простого случайного отбора) и фокус-групповых интервью (2019 г., N=6 (по 6–7 в группе, отбор методом кома); 2021 г., N=7 (по 6–7 в группе, отбор методом снежного кома)). Целевой аудиторией исследования выступали жители Москвы — реальные и потенциальные пользователи различных сегментов экономики совместного потребления, в том числе в транспортной сфере; в возрасте от 18 до 35 лет, поскольку именно молодёжь является социально-демографической группой, в большей степени готовой воспринять арендный образ жизни, а также модель совместного потребления, и, соответственно, рассматривается как ядро целевой аудитории. Фокус-групповые интервью были сначала (в 2019 г.) проведены только с молодёжью, а затем

¹ Владимиров С. Н. Транспортные заторы в условиях мегаполиса // Известия МГУ. — 2014. — № 1(19). — С. 81.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». — URL: <http://static.government.ru/media/files/KY4QkQAqxHEUjYNUq7XoyYVvBghc9YbO.pdf> (дата обращения: 22.03.2023).

³ Состояние и перспективы развития рынка интеллектуальной городской мобильности в России и мире (аналитический отчёт). — URL: <http://aggf.ru> (дата обращения: 12.12.2023).

Результаты исследования

Транспортный вопрос занимает существенное место в жизни каждого жителя Москвы. Расширение границ мегаполиса делает город ещё более обширным и густонаселённым. Это отражается на загруженности дорог, количестве людей в общественном транспорте и требует от властей действий по урегулированию данного вопроса. Тем более, что транспортная загруженность Москвы неизменно продолжает расти: активный прирост количества машин, начавшийся с середины 1990-х гг., продолжается по сей день, несмотря на все попытки разгрузить транспортный поток. По данным Департамента транспорта Москвы, даже несмотря на пандемию COVID-19 с вызванным ею локдауном, сокращением социальных взаимодействий, переходом многих компаний на удалённый режим работы, затруднениями в логистике продаж, за 2020 г. число автомобилей в столице и Московской области выросло более чем на 150 тыс. машин⁸. Статистика говорит о том, что ежегодно столичные органы регистрируют порядка 350–500 тыс. единиц автотранспорта⁹.

По многим признакам новая социально-экономическая модель — экономика совместного потребления (*sharing economy*), серьёзно меняет отношение к собственности и потреблению во всем мире [1–4]¹⁰. Важнейшим фактором её развития стало повсеместное распространение цифровых технологий [5–7]. Проникновение экономики совместного пользования в сферу транспорта — один из главных векторов развития данной модели. Каршеринг представ-

ляет собой сервис кратковременной аренды (чаще поминутной, существуют также почасовые и посуточные тарифы), дающей возможность пользоваться машиной только тогда, когда в этом есть необходимость, сокращая при этом затраты на содержание автомобиля. Автомобили различных каршеринговых компаний имеют брендированную и характерную окраску кузова. Машины располагаются в различных районах города, пользователю же необходимо пройти регистрацию в мобильном приложении конкретного оператора и выбрать тот автомобиль, который находится ближе или устраивает по заданным пользователем параметрам, а затем забронировать его. Далее остаётся добраться до забронированного автомобиля, осмотреть его на предмет дефектов, зафиксировать выявленные недостатки и начать поездку [8]. По окончании поездки водитель оставляет транспортное средство в зоне, входящей в доступные для завершения аренды, завершая тем самым свой сеанс. Некоторые операторы дают возможность и даже рекомендуют зафиксировать внешний вид транспортного средства и правильность его парковки. Важно отметить, что в любой момент поездки водитель имеет возможность связаться с технической поддержкой сервиса и обратиться к ним за помощью. Можно сказать, что каршеринг — это промежуточная модель транспорта между личным и общественным, так как конкретную поездку пользователь совершает индивидуально (или со «своими» пассажирами), но при этом одним автомобилем пользуются несколько человек, что позволяет максимизировать его полезность. Из привычных транспортных форм наиболее близким к каршерингу является такси, в сравнении с которым каршеринг существенно выигрывает по стоимости.

Для жителей Москвы это новый вид транспорта, который столичные власти с 2012 г. развивают как одну из альтернатив личному автомобилю. Существенное развитие каршеринга ожидалось в 2013 г., в период внедрения платных парковок в центре Москвы. Однако серьёзный импульс он получил в 2015 г., когда столичные вла-

(в 2021 г.) по отдельности с тремя возрастными группами: молодёжью, москвичами средних лет и старше 50 лет.

⁸ Лапушкина О. Власти назвали общее количество машин в Москве. — URL: <https://www.autonews.ru/news/61c853cb9a794703b66ac3d4?from> (дата обращения: 14.12.2023).

⁹ Транспорт. Информационно-статистический бюллетень «Основные показатели транспортной деятельности в России» // Росстат. — URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Publ_TR_2021.pdf (дата обращения: 12.12.2023).

¹⁰ Мониторинг мнений (ВЦИОМ): июль-август 2022 // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. — 2022. — № 4. — С. 298–311.

сти предоставили каршеринговым операторам льготы в отношении стоимости аренды (оплату аренды производит оператор, а не конечный пользователь автомобиля). О популярности каршеринга можно судить, прежде всего, по количеству пользователей, которых в столице, согласно данным совместного исследования Департамента транспорта города Москвы и сервиса Трушеринг, сегодня более миллиона. Показательна и динамика среднего времени использования автомобиля каршеринга: если на старте проекта машины брали чаще всего менее 60 минут, то теперь (вероятнее всего, из-за выгодных пакетных тарифов) длительность одной поездки в среднем достигает 78 минут. Правда, лишь 60 минут пользователи тратят непосредственно на сами поездки, остальное время уходит на ожидание и другое. Показатель количества поездок также растёт год от года: если в 2015 г. их было 4 тыс., то в 2021 г. — уже 43 млн а по итогам 2022 г. — 48 млн (порядка 132 поездок в сутки, в среднем 6 поездок на один автомобиль; за один день пользователи самых крупных столичных сервисов берут автомобиль в аренду 122,5 тыс. раз). Таким образом, за 7 лет существования московского каршеринга число поездок в сутки увеличилось в 72 раза¹¹. Такие показатели — результат серьёзной работы московских властей по формированию рынка каршеринга, которую можно разделить на 3 направления: создание условий для развития бизнеса (выделение субсидий, парковочных льгот, совместная популяризация услуги); регулирование требований к качеству услуги (создание списка требований к арендуемым автомобилям, стандартизация сервиса) и мониторинг работы сервиса (сбор и обработка статистики и телематики); работа с брендом (создание и продвижение общего бренда московского каршеринга).

От статистики перейдём к данным авторского исследования. В 2019 г. хорошо знали, что такое каршеринг, 72% опрошенных молодых москвичей, 23% респондентов о нём только кое-что слышали; совершенно ниче-

го не знали и никогда не сталкивались с каршерингом всего 5%. Очевидно, что с ростом популярности сервиса доля неосведомлённых о нём станет исчезающе мала. («Всё больше замечаю на улицах каршеринговые машины, невольно возникает желание хотя бы узнать «что за зверь»¹²; «Когда постоянно видишь эти машины в потоке движения, то начинаешь привыкать к ним, как к такси и автобусам, даже если до конца не понимаешь, как функционирует эта аренда»).

Что касается собственного опыта использования каршеринга, то ответы респондентов распределились следующим образом (рис. 1). Более 1/3 опрошенных никогда не пользовались сервисом и не планируют этого делать. Доля же тех, кто планирует воспользоваться каршерингом в будущем, пользуется им постоянно или использовал несколько раз, составляет 2/3 выборки. Доля тех, кто отвергает использование сервиса после получения личного опыта очень мала.

Среди респондентов 45% имеют собственный автомобиль, использование которого делает аренду машины, казалось бы, нецелесообразной, но некоторые автовладельцы прибегали к услугам каршеринга по тем или иным причинам. Согласно данным, представленным в табл. 1, каждый десятый респондент, имея автомобиль, все же несколько раз воспользовался услугами сервиса. Возможно, это было связано с неудобством использования своего автомобиля в конкретной ситуации, а может быть, и с желанием попробовать автомобили разных марок и моделей. Ещё 5% автовладельцев тем не менее регулярно прибегают к услугам краткосрочной аренды. Так бывает в случаях, когда в семье имеется только один автомобиль.

Высказывания участников фокус-групп говорят о том, что москвичи, не готовые к его использованию сегодня, могут стать клиентами каршерингового сервиса завтра — в случае, если удастся преодолеть порог недоверия: «Очень долгое время был владельцем авто, вообще не мог представить себе жизни без этого атрибута, забыл о существовании общественного транспорта. В про-

¹¹ Каршеринг в Москве. — URL: Исследования Яндекс-Каршеринг в Москве (yandex.ru) (дата обращения: 15.12.2023).

¹² Здесь и далее курсивом даны выдержки из высказываний участников фокус-групповых интервью.

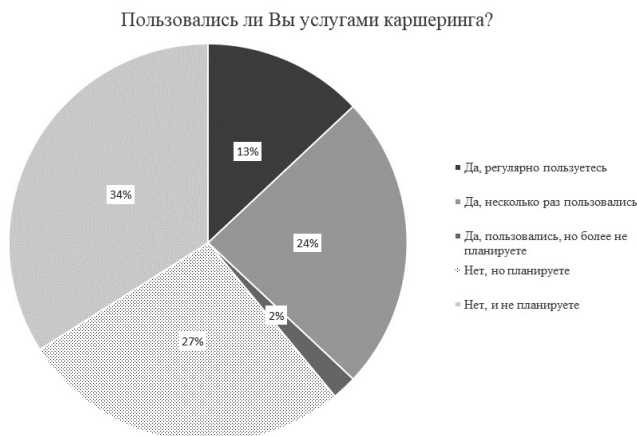


Рис. 1. Распределение респондентов по критерию пользования услугами каршеринга

Fig. 1. Distribution of respondents according to the usage of carsharing

Источник: составлено по результатам авторского исследования.

Таблица 1

Опыт использования каршеринга в зависимости от наличия личного автомобиля, %

Table 1

Experience of using carsharing depending on the availability of a personal car, %

Вопрос и варианты ответа		Есть ли у Вас автомобиль?	
		Да	Нет
Пользовались ли Вы услугами каршеринга?	Да, регулярно пользуюсь	5,2	7,7
	Да, несколько раз пользовался	13,3	11,2
	Да, пользовался, но более не планирую	0,9	0,9
	Нет, но планирую	11,6	15,5
	Нет, и не планирую	16,3	17,6
Всего		47,2	52,8

Источник: составлено по результатам авторского исследования.

шлом году прямо перед началом пандемии продал автомобиль, ещё не подозревая, что нас всех ждёт. Просидев на изоляции почти полгода, я начал свыкаться с мыслью о жизни без автомобиля, открыл для себя каршеринг. Распробовал его, долгое время ощущая себя, так сказать, таксистом на брендированных машинах, а потом окончательно свыкся с мыслью о жизни без авто, оценив своё текущее положение. Если бы автомобиль был нужен мне каждый день, как это было ранее, то никакой каршеринг не поможет сэкономить и решить проблему на 100%. А для периодических поездок это самое то!».

Иногда мотив использования каршеринга может появиться в связи с изменениями

в иной сфере жизнедеятельности, тогда для перехода к «арендной» стратегии нужна информация о возможностях сервиса: «С недавнего времени работаю в центре, раньше никогда не работала там. Поняла, ощутила на себе, что ситуация с парковками аховая. Если мои парковочные привилегии вдруг закончатся, то рассматриваю вариант переехать на каршеринг, так как ежедневно тратиться на парковку в центре не готова». Таким образом, как минимум, нейтральное отношение к такому сервису, плюс его популяризация и личный интерес могут сформировать регулярного пользователя каршеринга.

В рамках анкетного опроса респондентам предложили оценить, является ли кар-

шеринг хорошей альтернативой личному автомобилю. И 60% опрошенных сочли, что является. В то же время, в ходе фокус-групповых интервью респонденты отмечали неоднозначность своего отношения к каршерингу: «Сам сервис очень крутой. Пользовался, пользуюсь, и буду пользоваться пока не куплю личный автомобиль. Но сказать, что каршеринг полностью заменит личное авто, не могу». «Я не рассматриваю исключительно свой автомобиль в Москве. Если будет удобнее и быстрее добраться на каршеринге, то это полностью решает вопрос. Для Москвы это однозначное решение. А вот, если выехать за её пределы — уже не всё так однозначно».

Для осуществления предложенного выбора важным оказывается то, какую модель поведения человек реализует сейчас: пользуется ли автомобилем регулярно, время от времени или является только пассажиром. Анализ информации, полученной в ходе фокус-групповых интервью, позволил выделить несколько типов стратегий.

1. «Закоренелый автовладелец-автомобилист» — человек, пользующийся личным автомобилем и не представляющий иных альтернатив (водитель каршеринга или пассажир); эту категорию можно разделить на два сегмента: семейные автомобилисты (чаще всего с детьми, которые являются главной причиной использования личного автомобиля) и несемейные автомобилисты (здесь главными факторами выступают привычка, статус, стремление к комфорту и подобное): «У меня есть автомобиль, активно им пользуюсь и, пожалуй, ничем другим — ни такси, ни метро, ни другими видами. Толпы людей меня лично пугают больше, чем пробки». «У меня есть личный автомобиль, он мне очень нужен, и отказываться от него я не планирую, даже не могу себе этого представить. У меня довольно часто случаются дальние поездки, много вещей в машине (аппаратура и т.д.) Плюс моя семья живёт не в Москве, и когда я оказываюсь там (как оказался из-за пандемии), это сильно сужает мои возможности использования каршеринга. Наверное, поэтому я даже не регистрировался в этих сервисах.

Хотя на этот счёт были мысли по 3-м причинам. Первая — это центр с платными парковками — поездка на своём автомобиле туда крайне нерентабельна. Вторая — когда надо доехать куда-то в одну сторону или довести что-то. Третья — попробовать разные автомобили (это больше баловство)». «Автомобиль есть. В будни вожу детей в школу/садик и доезжаю до метро, в выходные дни используем автомобиль для передвижения до мест досуга. Был период, когда продали один автомобиль и до покупки другого активно пользовались каршерингом, но вынужден признать, что с тремя детьми это, конечно, проблематично. А также возникли проблемы по части зон завершения аренды».

2. «Комбинированный автовладелец-автомобилист» — человек, владеющий личным автомобилем, но использующий в некоторых ситуациях каршеринг и общественный транспорт: «Несмотря на то, что владею личным авто, причислила бы себя к активным пользователям каршеринга. Привожу машину в сервис — обратно на каршеринге, утром сильные пробки — до метро на каршеринге, на досуговое мероприятие в одну сторону могу на каршеринге. Или после детских активностей в центре, куда не поедешь на собственном авто: если дети устали, то можем взять каршеринг». «Для местных развозов по городу, особенно связанных с транспортировкой детей, использую личный автомобиль, который для этих нужд с маленькими детьми является единственным удобным вариантом. А вот для дороги до работы пересела на общественный транспорт, считаю, что он стал комфортный. До каршеринга дело не дошло. Много слышу, вызывает интерес, но немного отталкивают процедура регистрации и приёмки машины». «Мой сын, ему 37 лет, несмотря на наличие личного хорошего автомобиля и даже наличие водителя, периодически, я бы даже сказала часто, пользуется каршерингом в удобных для того ситуациях и рекомендует его мне».

3. «Активный каршеринг-юзер» — продвинутый пользователь каршеринга, пользующийся разными сервисами и опциями

(проездной, подписка и так далее): «Активно пользуюсь каршерингом и иногда, когда каршеринг неудобен или маршрут очень загружен, — метро. Иногда такси, редко. Для меня как для девушки, которой трудно было справляться в одиночку с обслуживанием авто, каршеринг — чудо, так как он позволяет мне ездить на машине, не задумываясь о заправках, техническом обслуживании авто и прочих заморочках».

4. «Ситуативный каршеринг» — преимущественно пассажир общественного транспорта, который время от времени использует каршеринг или присоединяется к пользователям каршеринга, которые являются его друзьями или членами семьи: «У меня есть права, но автомобилистом я не являюсь, так как на сегодняшний день в мегаполисе (в Москве) личный автомобиль особо не требуется — от него, на мой взгляд, больше проблем, чем преимуществ: сейчас довольно дорогое топливо, которое активно сжигается в пробках, проблемы с парковками, как платными (дорогови́зна), так и с бесплатными (недостаточное количество). Поэтому я чаще всего использую метро (для регулярных поездок) или такси и каршеринг (для нерегулярных поездок)». «Пользуюсь в основном общественным транспортом. Иногда использую каршеринг, но чаще — в путешествиях. В Москве для досуга — такси, чтобы позволить себе что-то отпраздновать, отдохнуть и не заморачиваться. Для выезда за город — семейный автомобиль». «У меня нет прав, но для общего досуга с друзьями мы очень часто используем каршеринг. Планы на получение прав есть, а на приобретения авто — нет. Каршеринг закрывает круг моих потребностей, которые связаны с авто».

5. «Общественник» — в основном пассажир общественного транспорта, который при необходимости воспользоваться автомобилем прибегает к услугам такси, о каршеринге знает мало: «Пользуюсь услугами общественного транспорта и такси. Прав не имею и, если честно, не вижу пока смысла их получать, так как доступные мне комбинации общественного транспорта, их стоимость и доступность меня устраивают. Точ-

нее, когда я думаю о содержании личного авто, то прихожу к выводу, что доступные мне виды общественного транспорта пока вполне достаточны для меня». «Не имею прав и пока, на сегодняшний день, не стремлюсь к их получению и приобретению авто в ближайшее время. До пандемии пользовалась различными вариантами общественного транспорта. А сейчас, когда приближается выход в офис, я пока не знаю, как я вернусь к этому варианту, но мысль о личном транспорте пока не возникает».

Среди участников фокус-групп были и такие, которых трудно отнести к какой-то одной группе, поскольку их мультистратегия содержит характерные черты нескольких групп: «Являюсь пользователем всего — общественного транспорта, каршеринга, такси, иногда семейного автомобиля. Мечтаю о личном авто, поскольку очень активно провожу выходные. Последние изменения в тарифах каршеринга стали не очень выгодными для поездок за город, это внесло лепту в мою мечту о личном авто. Но в целом я осознаю, что это, скорее, рациональное семейное приобретение, чем индивидуальное. Я считаю владение авто хлопотным делом. Но это так же, как, например, с семьёй или домашним животным — завести и поддерживать тоже хлопотно, но это даёт определённые бенефиты. В случае с автомобилем это круглосуточная мобильность, которая именно для меня нередко актуальна». Таким образом, одна часть стратегий не предполагает включения каршеринга в «рацион» используемых транспортных услуг, другая — наоборот, в потенциале включает каршеринг в транспортную среду индивида, при этом главным фактором является осознание потребности в транспортной услуге именно такого рода.

Существует ряд других драйверов, способных повлиять на выбор жителей мегаполиса в пользу каршеринга в их транспортной стратегии (рис. 2). Более всего молодых москвичей привлекает отсутствие необходимости заботиться о техническом состоянии автомобиля, далее следует преимущество в экономии средств по сравнению с расходами на содержание личной автомашины (расходы на страховку, топливо). Но список

факторов, демотивирующих к использованию каршеринга, особенно регулярному, больше (рис. 3). В тройке лидирующих негативных факторов: отсутствие возможности

найти автомобиль поблизости, вероятность столкнуться с сокрытой технической неисправностью и ограниченная территория завершения аренды автомобиля.

Какие преимущества Вы видите у каршеринга?

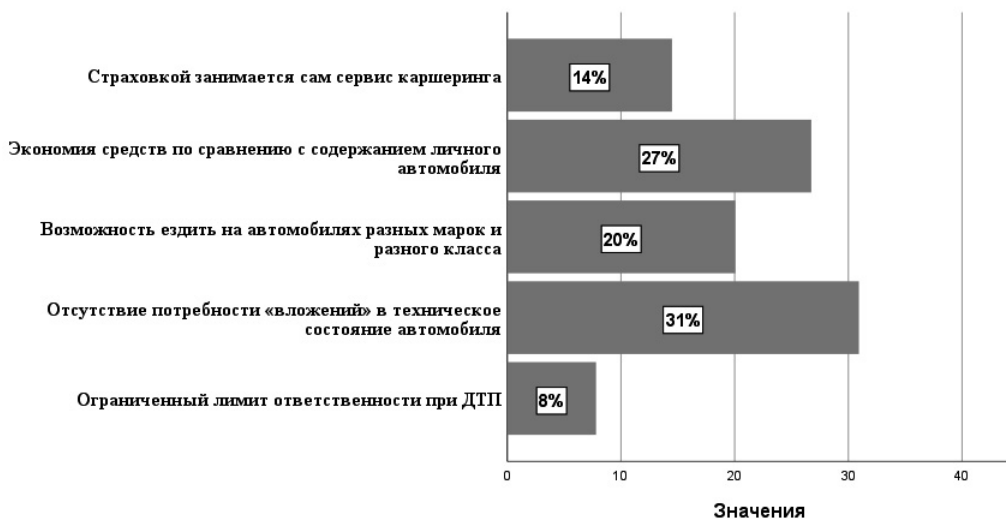


Рис. 2. Распределение ответов респондентов о преимуществах каршеринга

Fig. 2. Distribution of responses about the benefits provided by car sharing

Источник: составлено по результатам авторского исследования.

Какие недостатки Вы видите у каршеринга?

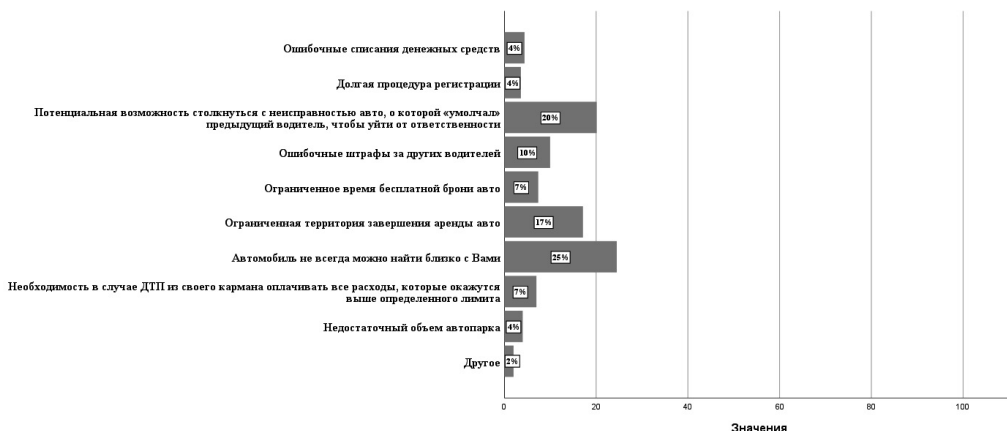


Рис. 3. Распределение ответов между недостатками, которые имеет каршеринг

Fig. 3. Distribution of responses by disadvantages of carsharing

Источник: составлено по результатам авторского исследования.

Столичные власти активно работают над совершенствованием каршеринга. Так, столичный автопарк каршеринга является самым большим в мире (порядка 30 тыс. автомобилей), причём у ключевых операторов в Москве можно арендовать даже электро-мобили, фургоны и автомобили премиум-класса. Более того, теперь арендовать машины могут люди с инвалидностью: в автопарке столичного каршеринга появились автомобили с ручным рулевым управлением. Некоторые операторы начали создавать возможности для перевозки домашних животных, оборудуя машины эконо- и комфорт-класса специальными гамаками¹³. Применительно к критериям безопасности, касающимся технических характеристик автомобиля, предоставляемого в аренду, то в 2019 г. были введены требования, среди которых: ограничения по габаритам и возрасту (не более 4-х лет), наличие полиса ОСАГО, требования к цветографической окраске (указание на бренд каршеринговой компании), экологический класс автомобиля (не ниже Евро-4), необходимость передачи данных в Региональную навигационно-информационную систему Москвы.

Выводы

Сервис краткосрочной аренды автомобилей уже прошёл существенный путь развития в рамках столичного региона, приняты комплексные меры, которые позволили каршерингу из малопонятного для горожан явления стать заметной альтернативой личному автотранспорту, тем самым снизив транспортную и экологическую нагрузку на город. Перспективы развития каршеринга оцениваются экспертами позитивно, особенно в силу ситуации, сложившейся на российском автомобильном рынке после ухода с него в 2022 г. многих западных брендов, что отразилось на стоимости покупки и обслуживания автомобилей. И действи-

тельно, покупать машины стали меньше: например, Ассоциация европейского бизнеса указывает, что продажи легковых автомобилей и лёгкого коммерческого транспорта в России в марте 2023 г. сократились на 11%. По итогам трёх месяцев 2023 г. российский авторынок суммарно сократился на 44,7%¹⁴. В случае, когда горожанин не может купить автомобиль, он пересаживается на общественный транспорт, такси или же каршеринг. Ещё одним серьёзным аргументом в пользу каршеринга может стать статистика снижения в 2022 г. на 12% дорожно-транспортных отношений с участием арендованных автомобилей. Аварийность удалось снизить за счёт оценки стиля вождения, на основе которой операторами формируется рейтинг пользователя, штрафов и ограничений доступа к каршерингу за опасную езду¹⁵.

Как следует из проведённого исследования, уровень информированности столичных жителей в отношении данного сегмента экономики совместного потребления высок, отношение большинства к этому сервису положительное, многие москвичи уже имеют опыт использования каршеринга, в том числе и те, у кого есть личный автомобиль. Это позволяет говорить о том, что такая форма совместного потребления имеет ряд очевидных для жителей мегаполиса преимуществ. Дальнейшему развитию каршеринга будет способствовать устранение тех рисков, которые сегодня вызывают опасения у потенциальных пользователей и в силу этого являются барьерами для развития данного элемента городской транспортной инфраструктуры.

¹³ Теперь люди с инвалидностью в Москве могут арендовать машины с ручным рулевым управлением. – URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/114179?ysclid=lhjn07h1h6459560323; Российский каршеринг начали оборудовать гамаками для перевозки собак. – URL: <https://tass.ru/obschestvo/17175601?ysclid=lh9bzgyfhi702266260> (дата обращения: 20.04.2023).

¹⁴ Чупров А.. Российский авторынок в марте 2023 года снизился на 11%. – URL: <https://www.autostat.ru/news/54299/?ysclid=lh9c4im8v1725932766> (дата обращения: 30.04.2023).

¹⁵ В 2022 г. ДТП с участием автомобилей каршеринга стало меньше на 12%. – URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/113452?ysclid=lh49cczru1566793071 (дата обращения: 15.04.2023).

Литература и Интернет-источники

1. **Botsman, R.** What's Mine Is Yours / R. Botsman. — New York : HarperCollins, 2010. — 434 p.
2. **Schor, J.B.** Collaborating and Connecting: The emergence of the sharing economy / J.B. Schor, C.J. Fitzmaurice. — URL: https://www.bc.edu/content/dam/files/schools/cas_sites/sociology/pdf/SchorElgarHandbook.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
3. **Scaraboto, D.** Selling, Sharing, and Everything in Between: The Hybrid. Economies of Collaborative Networks / D. Scaraboto // Journal of Consumer Research. — 2015. — Vol. 42. — Iss. 1. — P. 152–176. DOI: 10.1093/jcr/ucv00
4. **Белоконов, С. Ю.** Социальные эффекты совместного потребления (sharing economy): сетевые экономические и политические сообщества / С. Ю. Белоконов, А. А. Хоконов, М. З. Шогенов // Власть. — 2019. — № 6. — С. 115–123. DOI:10.31171/vlast.v27i6.6837; EDN: JADFZD
5. **Беляева, Ю. В.** Трансформация потребительского поведения в России под воздействием развития информационных технологий и цифровизации общества / Ю. В. Беляева // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2020. — № 3. — С. 216–218. DOI: 10.23672/SAE.2020.2020.58107; EDN: VMKALN
6. **Маркеева, А. В.** Экономика участия (sharing economy): проблемы и перспективы развития / А. В. Маркеева // Инновации. — 2017. — № 8(226). — С. 73–80. EDN: ZXJQDX
7. **Студеникин, Н. В.** Влияние цифровых технологий на социальные услуги: мировой опыт и перспективы в России / Н. В. Студеникин // Известия Тульского государственного университета. Гуманитарные науки. — 2018. — № 1. — С. 32–36. EDN: YWZIQQ
8. **Улицкая, Н. М.** Каршеринг: история возникновения, тенденции развития и особенности в современной России / Н. М. Улицкая, Т. А. Медведева // Национальные и международные финансово-экономические проблемы автомобильного транспорта: сборник научных трудов. — Москва : МАДИ, 2017. — С. 123–130. EDN: ZIOBHJ

Сведения об авторе:

Борковская Екатерина Игоревна, аспирант Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия.

Контактная информация: e-mail: katrin_borkovskaya@mail.ru; РИНЦ AuthorID: 1197428.

DOI: 10.24412/1561-7785-2024-1-60-70

CARSHARING IN CAPITAL CITY: THE ATTITUDE OF MUSCOVITES TO NEW MODELS OF CONSUMPTION OF TRANSPORT SERVICES

Ekaterina I. Borkovskaya

*Financial University under the Government of the Russian Federation
(49 Leningradsky prospect, Moscow, Russia, 125993)*

E-mail: katrin_borkovskaya@mail.ru

For citation:

Borkovskaya E.I. Carsharing in capital city: the attitude of Muscovites to new models of consumption of transport services. *Narodonaselenie [Population]*. 2024. Vol. 27. No. 1. P. 60-70. DOI: 10.24412/1561-7785-2024-1-60-70 (in Russ.)

Abstract. *One of the important characteristics of the quality of life of population is transport provision. The problem of large cities that reduce the comfort of living is traffic jams. Struggling with them, the authorities of megacities impose restrictions on car owners—they organize paid parking, prohibit driving on allocated lanes, etc. One of the solutions to the described problem is the carsharing service of a minute-by-minute car rental, which allows residents of megacities to remain mobile and use the*

car only when it is necessary, while reducing the cost of its maintenance. The article presents results of the author's sociological research conducted in 2019 and 2021 by the method of mass survey and focused group interviews in order to study the attitude of Muscovites to various forms of collaborated consumption, including the transport sector. According to the obtained data, the absolute majority of respondents have a good understanding of what carsharing is, the number of people who have personal experience of using carsharing is growing. Muscovites, who own private cars, also join the list of service users, since there is a number of situations in which carsharing opens up a range of additional economic and operational advantages for them. Based on the combinations of transport modes, regularly used by the respondents, a typologization of transport strategies was carried out. It includes 5 models: «inveterate car owner-motorist», «combined car owner-motorist», «active carsharing user», «situational-carsharing user», «social activist». The main drivers of carsharing usage are economic reasons (savings on the purchase and maintenance of a car, free parking, etc.), there are concerns about the potential costs in case of damage to the car and the technical condition of the rented car.

Keywords: quality of life, transport provision, megapolis, metropolitan residents, economy of shared consumption, sharing economy, carsharing.

References and Internet sources

1. Botsman R. *What's Mine Is Yours*. Harper Collins. New York. 2010. 434 p.
2. Schor J.B., Fitzmaurice C.J. Collaborating and Connecting: The Emergence of the Sharing Economy. Available at: https://www.bc.edu/content/dam/files/schools/cas_sites/sociology/pdf/SchorElgarHandbook.pdf (Accessed 1 March 2023).
3. Scaraboto D. Selling, sharing, and everything in between: The hybrid. *Economies of collaborative networks*. *Journal of Consumer Research*. 2015. Vol. 42. Iss. 1. P. 152–176. DOI: 10.1093/jcr/ucv004
4. Belokonev S. Yu., Khokonov A. A., Shogenov M. Z. Sotsial'nyje efekty sovместnogo potrebleniyja (sharing economy) [Social effects of joint consumption (sharing economy): network economic and political communities]. *Vlast'* [*The Authority*]. 2019. No. 6. P. 115–123. (in Russ.)
5. Beliaeva Yu. V. Transformatsiya potrebitel'skogo povedeniya v Rossii pod vozdeystviem razvitiya informatsionnyh tekhnologij i tsifrovizatsii [Transformation of consumer behavior in Russia under influence of development of information technologies and digitalization of society]. *Gumanitarnyye, sotsial'no-ekonomicheskiye i obshchestvennyje nauki* [*Humanities, Socio-Economic and Social Sciences*]. No. 3. P. 216–218. (in Russ.)
6. Markeeva A. V. Ekonomika uchastiya (sharing economy): problemy i perspektivy razvitiya [Sharing economy: problems and development prospects]. *Innovatsii* [*Innovations*]. 2017. No. 2. P. 73–80. (in Russ.)
7. Studenikin N. V. Vliyanie tsifrovyykh tekhnologiy na sotsial'nyje uslugi: mirovoy opyt i perspektivy v Rossii [Influence of digital technologies on social services: world experience and prospects in Russia]. *Izvestiya Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta. Gumanitarnyye nauki* [*News of Tula State University. Humanities*]. 2018. No. 1. P. 32–36. (in Russ.)
8. Ulitskaya N. M., Medvedeva T. A. Karshering: istoriya vozniknoveniya, tendentsii razvitiya i osobennosti v sovremennoj Rossii [Carshering: history of origin, development trends and features in modern Russia]. *Natsional'nyje i mezhdunarodnyje finansovo-ekonomicheskiye problemy avtomobil'nogo transporta: [National and International Financial and Economic Problems of Road Transport]*. Moscow. 2017. P. 123–130. (in Russ.)

Information about the author:

Borkovskaya Ekaterina Igorevna, Postgraduate student, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia.

Contact information: e-mail: katrin_borkovskaya@mail.ru; Elibrary AuthorID: 1197428.

Статья поступила в редакцию 05.09.2023, утверждена 20.02.2024, опубликована 30.03.2024.