

УДК 338.47

## Оценка перспектив развития совместного потребления транспортных услуг в городах Российской Федерации

Е. М. Волкова<sup>1</sup>, М. В. Денисов<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, Российская Федерация, 190031, Санкт-Петербург, Московский пр., 9

<sup>2</sup>Санкт-Петербургский филиал Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики», Российская Федерация, 190008, Санкт-Петербург, ул. Союза Печатников, 16

**Для цитирования:** Волкова Е. М., Денисов М. В. Оценка перспектив развития совместного потребления транспортных услуг в городах Российской Федерации // Бюллетень результатов научных исследований. — 2023. — Вып. 2. — С. 136–145. DOI: 10.20295/2223-9987-2023-2-136-145

### Аннотация

**Цель:** Оценка перспектив развития новых форм совместного потребления транспортных услуг в российских городах, а также разработка научно обоснованных рекомендаций для компаний, реализующих подобные проекты. **Методы:** Для достижения цели исследования на первом этапе используются методы системного и сравнительного анализа, синтеза и другие методы общенаучного познания. На втором этапе авторы используют метод опроса посредством анкетирования потенциальных клиентов, сводки и группировки полученных результатов, статистического анализа структуры полученных ответов. Информационной базой исследования послужили материалы открытых источников, периодических изданий, а также интернет-ресурсов, в том числе открытых данных официальных сайтов каршеринговых компаний. **Результаты:** Основным научным результатом является оценка перспектив развития «народного» каршеринга в России с учетом места и роли данной бизнес-модели в стратегических документах, а также по итогам обработки результатов анкетирования потенциальных клиентов подобной транспортной услуги. Определены основные факторы, препятствующие развитию бизнес-модели «народного» каршеринга в городах Российской Федерации, и направления развития подобных транспортных услуг. **Практическая значимость:** В результате проведения исследования авторами сформированы практические рекомендации компаниям, реализующим подобные проекты, а также органам исполнительной власти субъектов РФ, ответственным за транспортное обслуживание населения. Определены возможности стимулирования инициативы «народного» каршеринга.

**Ключевые слова:** Городской транспорт, пассажирский транспорт, совместное потребление, пассажирские перевозки, рынок транспортных услуг, экономика транспорта, каршеринг.

## Введение

Рынок услуг каршеринга стремительно развивается в России, несмотря на небольшой спад, наблюдавшийся в начале пандемии и связанный с ограничениями и запретом пользования каршерингом на определенный период времени.

В 2021 г. в Москве и Петербурге в тестовом режиме был запущен сервис «народного» каршеринга «Рули». Данный вид услуги отличается тем, что договор аренды заключается между двумя физическими лицами — собственником личного автомобиля и пользователем — которые могут быть друзьями или знакомыми. Авторы проекта «Рули» считают, что, чем больше людей пользуются одним автомобилем, тем меньше в городе машин: улично-дорожная сеть разгружается, а на парковках становится больше свободных мест. Это положительно влияет на облик города, его загруженность и экологию. В самом деле, множество научных публикаций, посвященных развитию городского пассажирского транспорта, связано с проблемами экологии и высокой степени загрузки улично-дорожной сети.

Компания Uber в транспортной отрасли является одним из лучших примеров, иллюстрирующих влияние экономики совместного использования в традиционном секторе. Uber и другие службы совместного использования поездок предлагают доступную, безопасную и удобную альтернативу традиционным вариантам транспорта, таким как общественный транспорт или такси. Только в одном Нью-Йорке водителей Uber примерно в 4,5 раза больше, чем водителей «желтых» такси. Это привело к снижению цены на такси в Нью-Йорке с 1 миллиона долларов в 2015 году до менее 200 тысяч долларов сегодня [1]. Аналогичным образом французская платформа BlaBlaCar переживает один из самых быстрых темпов роста в России. BlaBlaCar позволяет пользователям подбирать друг друга для долгих поездок на автомобиле, основываясь на таких качествах, как общие музыкальные предпочтения и комфорт в путешествии. «Для пассажиров BlaBlaCar — это доступное решение, и оно намного быстрее и удобнее, чем обычный поезд. Таким образом, потенциал BlaBlaCar в России огромен, но мы не ожидали, что он будет расти так быстро» [2]. Согласно данным, публикуемым в средствах массовой информации, реализация сервиса «народного» каршеринга сопряжена с технологическими, правовыми и организационными трудностями [3].

Целью нашего исследования является оценка перспектив развития «народного» каршеринга в Москве и Санкт-Петербурге.

Результаты исследования могут быть полезны как бизнесу, так и государству в части оценки перспектив интеграции сервиса «народного» каршеринга в систему транспортного обслуживания населения.

## **Материалы, методы и объекты исследования**

Исследование проводилось в два этапа.

На первом этапе был проведен анализ стратегических документов, посвященных развитию транспорта в крупных городах. Были выявлены место и роль каршеринга в стратегической перспективе с точки зрения регулятора рынка транспортных услуг. Были проанализированы следующие документы:

- Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года;
- Стратегия цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации;
- Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года;
- Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года.

На втором этапе мы провели анкетирование потенциальных пользователей «народного» каршеринга с целью выяснить их отношение к данной услуге. Анкетирование проводилось для двух категорий потенциальных пользователей: владельцы автомобилей (потенциальные арендодатели), а также потенциальные арендаторы.

В результате анкетирования была получена выборка, которая включает в себя ответы 120 респондентов. Большинство опрошенных (77,5 %) — люди в возрасте от 18 до 25 лет, вторая по доле возрастная группа (14,2 %) — это люди от 26 до 35 лет.

Более чем три четверти опрошенных проживают в Санкт-Петербурге (76,7 %). Почти десятая часть опрошенных (9,2 %) являются жителями Москвы. Опыт и мнения респондентов из других городов также могут быть полезны для данного исследования, несмотря на их малую долю в структуре опрошенных.

## **Результаты первого этапа исследования**

Исходя из целей и задач Транспортной стратегии РФ, в среде городского пассажирского транспорта планируется реализация цифровой трансформации. Потенциал развития каршеринга рассматривается в рамках сервисной модели «мобильность как услуга» (Mobility as a Service/MaaS). Предполагается, что сервисы формата «мобильность как услуга» будут применяться на всех видах городского и пригородного общественного транспорта, при использовании личного транспорта (такси, каршеринг) и услуг проката средств микромобильности. Одним из итогов реализации Стратегии к 2030 году (а также в прогнозе до 2035 года) является активное внедрение беспилотного транспорта совместного

использования, заменяющего собой сегмент таксомоторных перевозок и каршеринга. Мероприятия по развитию «народного» каршеринга в Стратегии не предусмотрены.

В рамках Стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли РФ также делается упор на развитие инфраструктуры для беспилотного транспорта, включая легковые автомобили. При этом как перспективные услуги не рассматриваются ни «традиционный», ни «народный» каршеринг.

В Стратегии развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года выделены такие приоритетные направления развития, как развитие пассажирских сервисов типа МaaS («мобильность как услуга») и развитие технологий автоматизированного каршеринга. Подробного описания, что имеется в виду под «автоматизированным» каршерингом, в Стратегии не приводится. Упоминаний о «народном» каршеринге также нет.

В Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года поставлен ряд задач, в числе которых есть задача повышения экологичности и энергоэффективности транспортной системы. Эта задача включает в себя стимулирование пользования сервисами совместного использования автомобилей (каршеринг, карпулинг и т. д.), велосипедным транспортом и средствами индивидуальной мобильности. При этом, как и во всех предыдущих документах, не рассматривается классификация каршеринга на «традиционный» и «народный». Важно отметить, что в рамках данной Стратегии развитие транспорта в Санкт-Петербурге включает мероприятия по развитию электрокаршеринга. Так, согласно Стратегии, в ближайшие годы в Санкт-Петербурге планируется построить 23 новые зарядки для электромобилей, в том числе для электрокаршеринга.

Анализ стратегических документов показал, что ключевым трендом развития пассажирского транспорта в городах будет развитие цифровых сервисов, а также стимулирование отказа от использования личного автотранспорта. Почти везде предусмотрено развитие каршеринга, но при этом о такой его разновидности, как «народный» каршеринг, нигде не упоминается. Несмотря на это, проекты «народного» каршеринга иницируются при поддержке органов государственной власти [4–6].

## Результаты второго этапа исследования

В рамках исследования для анализа ответов мы выбрали 113 человек из 120 опрошенных, поскольку 7 человек сообщили, что не планируют получать водительское удостоверение и водить автомобиль. Большая часть опрошенных положительно относится к сервисам каршеринга (рис. 1).

Как Вы относитесь к каршеринговым сервисам (сервисам краткосрочной аренды автомобилей)?

120 ответов

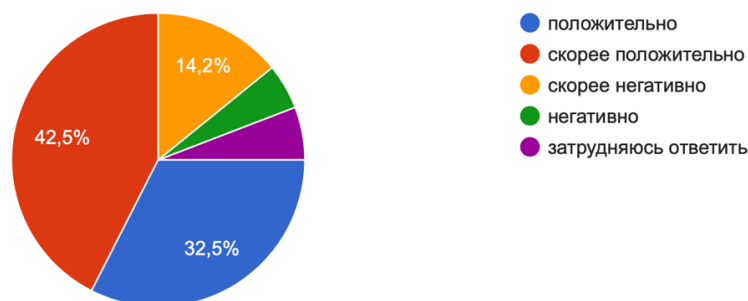


Рис. 1. Отношение пользователей к каршеринговым сервисам  
(источник: составлено авторами)

В числе причин использования услуг каршеринга респонденты чаще всего отмечали сокращение расходов на обслуживание собственного автомобиля (44 упоминания). Второе и третье место с разницей в один голос респонденты отдали таким причинам, как отсутствие возможности купить личный автомобиль (32 упоминания) и большой автопарк прокатных автомобилей (31 упоминание). Следующий блок вопросов был направлен на то, чтобы оценить потенциал развития сервиса «народного» каршеринга. Оценка осведомленности о существовании сервисов «народного» каршеринга показала, что только 10,6 % респондентов (9 человек) слышали о «народном» каршеринге ранее. Однако среди остальных респондентов 75,3 % опрошенных (64 человека) отметили, что им было бы интересно узнать об этой услуге больше. Далее респондентам было предложено оценить свое отношение к сервису, прочитав его определение. Среди опрошенных почти 50 % отметили, что относятся к данной услуге положительно (рис. 2).

Народный каршеринг «Рули» – это сервис, который дает возможность легко поделиться своим автомобилем с близкими и знакомыми. Как бы Вы отнеслись к такому сервису?

120 ответов

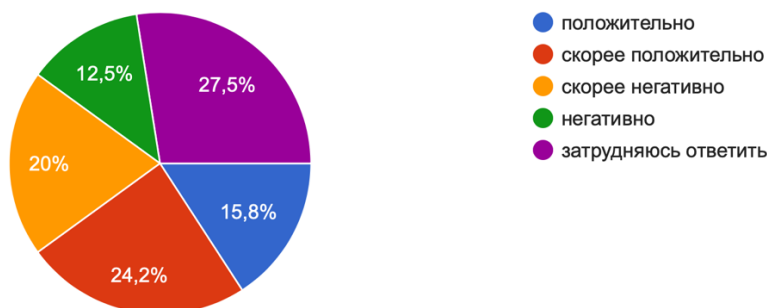


Рис. 2. Отношение респондентов к народному каршерингу «Рули»  
(источник: составлено авторами)

Хотели бы Вы брать в аренду автомобиль своего близкого или знакомого человека?

120 ответов

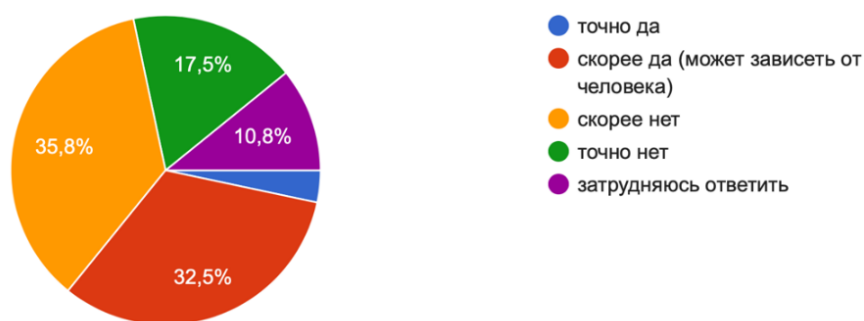


Рис. 3. Отношение респондентов к аренде автомобилей в рамках проекта народного каршеринга (источник: составлено авторами)

На следующем этапе респондентам было предложено оценить свое отношение к услуге «народного» каршеринга уже в качестве потенциального арендодателя или арендатора. При ответе на вопрос о сдаче своего автомобиля в аренду более половины опрошенных отметили, что не готовы доверить свой автомобиль друзьям. При ответе на вопрос о возможности взять в аренду автомобиль у близкого человека или друга также выяснилось, что большинство опрошенных относятся к такой возможности негативно (рис. 3).

Таким образом, отношение респондентов к основной идее проекта «народного» каршеринга как со стороны арендатора автомобиля, так и со стороны арендодателя можно охарактеризовать как достаточно негативное.

В рамках дальнейшего исследования мы попытались выяснить возможные причины такого отношения и недостатки данного сервиса с точки зрения пользователей.

Ключевой недостаток, который назвали респонденты — потенциальные арендодатели, связан с недоверием к навыкам вождения своих друзей и знакомых (72 упоминания). Следующие три недостатка, которые набрали практически равное количество упоминаний, включают: 1) увеличение пробега автомобиля (49 упоминаний), 2) нежелание делиться личным автомобилем с другими, пусть даже близкими людьми, поскольку автомобиль — это личное пространство (49 упоминаний), 3) потенциальное увеличение расходов на автомобиль из-за износа и более частых ремонтов (48 упоминаний). Также, по мнению респондентов, негативной чертой «народного» каршеринга можно считать вопрос межличностных отношений, а именно то, что неловко просить у друзей плату за пользование автомобилем (42 упоминания).

## Считаете ли Вы данный проект перспективным?

120 ответов

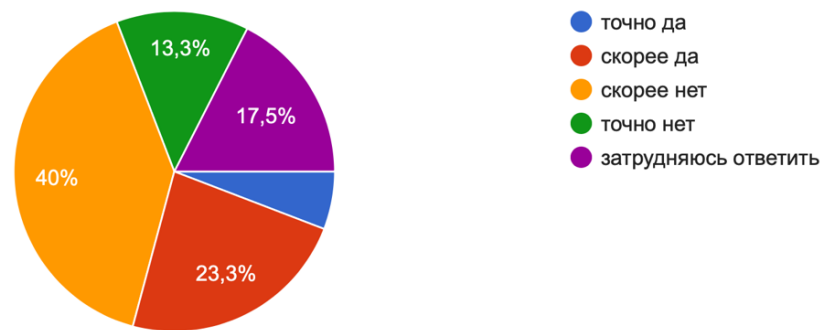


Рис. 4. Мнение респондентов о перспективах развития проекта народного каршеринга (источник: составлено авторами)

Главный недостаток с точки зрения потенциального арендатора схож с недостатком, который выделили владельцы автомобилей: обеспокоенность, связанная с возможными повреждениями на автомобиле друга или попаданием в ДТП (73 упоминания). Вторая негативная характеристика касается возможного ухудшения отношений с друзьями (39 упоминаний). Еще два недостатка, которые также стоит отметить, — это предположительное нежелание друзей делиться личным автомобилем (26 упоминаний) и отсутствие большого количества друзей, владеющих личным автомобилем (25 упоминаний).

Оценка перспектив развития «народного» каршеринга среди респондентов показала, что почти половина опрошенных считает, что данный проект не является перспективным (рис. 4).

Среди причин респонденты выделяли те же недостатки, которые были отмечены ранее, например вопрос доверия, высокие риски, ухудшение отношений с друзьями и другие.

На последнем этапе в ходе анкетирования были выявлены факторы, которые могли бы в перспективе убедить людей пользоваться услугами «народного» каршеринга. Наиболее часто опрошенные отмечали, что их могло бы убедить, если бы государство покрывало расходы на страхование автомобиля (50 упоминаний), поскольку для пользования «народным» каршерингом необходим страховой полис без ограничений круга лиц, допущенных к управлению автомобилем. Вторым по популярности упоминаний стало условие, если бы правительство давало финансовые льготы за участие в проекте (34 упоминания). К таким льготам можно отнести, например, налоговые льготы или скидки на оплату платных парковок.

## Обсуждение результатов

В качестве ограничений второго этапа данного исследования можно отметить небольшую выборку респондентов, которая была получена в результате анкетирования. Сбор данных методом «снежного кома» может несколько искажать выборку, поскольку является неконтролируемым и не учитывает критерии репрезентативности. Также количество респондентов изначально было небольшим, и его пришлось еще сократить из-за того, что не у всех респондентов было водительское удостоверение.

Ограниченное количество информации о проекте «народного» каршеринга «Рули», его невысокая популярность на старте во многом объясняют результаты, которые были получены авторами. Будущие исследования российского «народного» каршеринга могут дополнить результаты, полученные в данной работе, когда проект станет общедоступным и можно будет проанализировать отзывы широкого круга реальных пользователей.

## Выводы

Сервисы «народного» каршеринга обладают целым рядом преимуществ, в числе которых сравнительно невысокая стоимость услуг и возможность сокращения темпов автомобилизации в российских мегаполисах. Вместе с тем, несмотря на рост российского рынка услуг совместного потребления, проекты «народного» каршеринга, которые находятся в стартовой фазе реализации, не поддерживаются в стратегических планах развития городского транспорта и не пользуются особенной популярностью среди городского населения.

Результаты проведенного опроса потенциальных пользователей «народного» каршеринга показали, что они не считают данную услугу перспективной в связи с низким уровнем доверия и нежеланием испортить отношения с друзьями. Это следует учитывать инициаторам подобных проектов. С другой стороны, стимулировать развитие «народного» каршеринга могли бы различные формы государственной поддержки для участников подобных проектов и потенциальных пользователей данной услуги.

## Библиографический список

1. Солдатова А. А. Анализ шеринг-экономики / А. А. Солдатова, С.А. Морозова // Студенческий электрон. научн. журн. — 2018. — № 24(44). — URL: <https://sibac.info/journal/student/44/126968>.
2. Аналитический материал на портале Tadviser. — URL: <http://www.tadviser.ru/>.
3. Скорость напрокат. Каршеринг набирает популярность в Петербурге // Ведомости. — URL: <https://spbvedomosti.ru/news/gorod/skorost-naprokat-karshering-nabiraet-populyarnost-v-peterburge/> (дата обращения: 12.01.2022).



4. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

5. Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года: определение Объединенной коллегии исполнительных органов государственной власти Москвы и Московской области от 14 января 2022 г. № б/н.

6. Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года: решение Координационного совета по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 22 февраля 2022 г. № б/н.

Дата поступления: 10.04.2023

Решение о публикации: 10.05.2023

#### **Контактная информация:**

ВОЛКОВА Елена Михайловна — канд. экон. наук, доц., кафедра «Экономика транспорта»;  
Moonlight34@ya.ru

ДЕНИСОВ Михаил Владимирович — магистрант, Департамент логистики и управления цепями поставок; mixail.denisov.1999@inbox.ru

## **Assessment of Prospects for the Development of Transport Sharing in the Cities of the Russian Federation**

**E. M. Volkova<sup>1</sup>, M. V. Denisov<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University, 9, Moskovsky pr., Saint Petersburg, 190031, Russian Federation

<sup>2</sup>HSE University — St. Petersburg, 16, Soyuza Pechatnikov str., St. Petersburg, 190008, Russia

**For citation:** Volkova E. M., Denisov M. V. Assessment of Prospects for the Development of Transport Sharing in the Cities of the Russian Federation. *Bulletin of scientific research results*, 2023, iss. 2, pp. 136–145. (In Russian) DOI: 10.20295/2223-9987-2023-2-136-145

### **Summary**

**Purpose:** To assess the prospects for the development of new forms of joint consumption of transport services in Russian cities, as well as the development of scientifically sound recommendations for companies implementing such projects. **Methods:** To achieve the goal of the research at the first stage the methods of systemic and comparative analysis, synthesis and other methods of general scientific cognition are used. At the second stage, the authors use the method of interviewing by means of questionnaires of potential clients, summary and grouping of the obtained results, statistical analysis of the structure of the responses received. The information base of the study has been the materials of open sources, periodicals, as well as Internet resources, including open data of the official sites of carsharing companies. **Results:** The main scientific result is the evaluation of the prospects of “people’s” carsharing in Russia, taking into account the place and role of this business model in the strategic documents, as well as the results of processing the questionnaires of potential customers of such a transportation service. The main factors hindering the development of the business model of “people’s” carsharing in the cities of the Russian Federation, as well as the directions of development of such transportation services have been determined. **Practical significance:** As a result of the study, the authors have formed practical recommendations for companies implementing such projects, as well as for the executive authorities of the subjects of the Russian Federation responsible for transport services. The possibilities of stimulating the initiative of “people’s” carsharing are determined.

**Keywords:** Urban transport, passenger transport, shared consumption, passenger transportation, transport services market, transport economy, carsharing.

## References

1. Soldatova A. A., Morozova S. A. Analiz shering-ekonomiki [Analysis of the sharing economy]. *Studencheskiĭ elektron. nauchn. zhurn.* [Student electronic scientific journal]. 2018, Iss. 24(44). Available at: <https://sibac.info/journal/student/44/126968>. (In Russian)
2. *Analiticheskiĭ material na portale Tadviser* [Analytical material on the Tadviser portal]. Available at: <http://www.tadviser.ru/>. (In Russian)
3. Skorost' naprokat. Karshering nabiraet populyarnost' v Peterburge [Rental speed. Carsharing is gaining popularity in St. Petersburg]. *Vedomosti* [Vedomosti]. Available at: <https://spbvedomosti.ru/news/gorod/skorost-naprokat-karshering-nabiraet-populyarnost-v-peterburge/> (accessed: January 12, 2023). (In Russian)
4. *Ob utverzhdenii Transportnoy strategii Rossiyskoy Federatsii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda: Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 27 noyabrya 2021 g. № 3363-r* [On approval of the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035: Decree of the Government of the Russian Federation dated November 27, 2021 № 3363-r]. (In Russian)
5. *Strategiya razvitiya transportnoy sistemy g. Moskvy i Moskovskoy oblasti na period do 2035 goda: opredelenie Ob"edinennoy kollegii ispolnitel'nykh organov gosudarstvennoy vlasti Moskvy i Moskovskoy oblasti ot 14 yanvarya 2022 g. № b/n* [Strategy for the development of the transport system of Moscow and the Moscow Region for the period up to 2035: definition of the Joint Board of Executive Bodies of Government of Moscow and the Moscow Region dated January 14, 2022, № b/n]. (In Russian)
6. *Strategiya razvitiya transportnoy sistemy Sankt-Peterburga i Leningradskoy oblasti na period do 2030 goda: reshenie Koordinatsionnogo soveta po razvitiyu transportnoy sistemy g. Sankt-Peterburga i Leningradskoy oblasti ot 22 fevralya 2022 g. № b/n* [Strategy for the development of the transport system of St. Petersburg and the Leningrad region for the period up to 2030: decision of the Coordinating Council for the development of the transport system of St. Petersburg and the Leningrad region dated February 22, 2022 № b/n]. (In Russian)

Received: April 10, 2023

Accepted: May 10, 2023

### Author's information:

Elena M. VOLKOVA — PhD in Economics, Associate Professor, Department “Economics of Transport”; [Moonlight34@ya.ru](mailto:Moonlight34@ya.ru)

Mikhail V. DENISOV — Master's Degree Student, Department “Logistics and Supply Chain Management”; [mixail.denisov.1999@inbox.ru](mailto:mixail.denisov.1999@inbox.ru)