

Экономика совместного потребления как актуальная бизнес-модель на примере сервисов каршеринга

Sharing Economy as an Actual Business Model on the Example of Car Sharing Services

Г. ГИМРАНОВ

Гимранов Герман Артемович, маркетолог ООО «НИКС – компьютерный супермаркет».
E-mail: ggimranov@yandex.ru

В статье рассматривается изменение потребительского поведения в сфере, связанной с автотранспортом. Предпринята попытка анализа причин отказа потребителей от личного автотранспорта в пользу каршеринга, включающих в себя экономические, социальные и экономические факторы. Приведены статистические данные сервисов каршеринга, демонстрирующие тенденции широкого распространения практики каршеринга среди различных категорий потребителей.

Ключевые слова: совместное потребление, каршеринг, транспорт, логистика.

The article discusses changes in consumer behavior on transport. Author made an attempt to analyze the reasons for consumers to refuse personal vehicles in favor of carsharing: economic, social and economic factors. Statistical data of car sharing services demonstrate trends in the widespread use of car sharing in various categories of consumers.

Key words: cooperative consumption, carsharing, transport, logistics.

Основные положения

1. В мире происходит постепенный отказ потребителей от единоличного владения имуществом в пользу аренды и совместного владения.
2. Такая трансформация вызвана как повышением стоимости владения, так и экологическими и общественными причинами, связанными с отказом от перепроизводства, бережливым потреблением, изменением городской среды.
3. Эти тенденции наблюдаются также и в России, где в последние годы наблюдался бурный рост бизнесов, построенных на модели экономики совместного потребления, в частности, каршеринга.
4. В России эта тенденция усиливается после пандемии и введения санкционных ограничений, вследствие которых разрываются логистические цепочки и происходит резкое удорожание владения личным автомобилем.

Введение

В последние годы в мире ускорились тенденции отказа потребителей от единоличного владения имуществом, в частности, автомобилями, в пользу совместного потребления. Особенно интенсивно этот процесс развивается в городской среде, где владение автомобилем перестает быть необходимостью или признаком социального статуса. Повсеместно стали возникать сервисы краткосрочной аренды автомобилей, построенные на принципах экономики совместного потребления, – каршеринги (от англ. *car* – автомобиль, *to share* – делиться) [5].

Популярность подобных сервисов среди пользователей объясняется, с одной стороны, простотой использования: достаточно лишь приложения в смартфоне. С другой стороны, удобством: нет необходимости думать о парковочном месте (городские власти предоставляют их бесплатно), топливе (его стоимость включена в тариф, заправку автомобилей осуществляют представители компании), страховке и ремонте (всё это также включено в стоимость пользования). Наконец, в последнее время немаловажную роль стал играть ещё один фактор: разрыв мировых логистических цепочек вследствие пандемии и санкционных ограничений вызвал резкий

рост стоимости автомобилей для покупателей. Всё это обусловило бурное развитие сферы каршеринга как в мире, так и в России [2].

Методы

Теоретическую базу исследования составили работы отечественных и зарубежных исследователей, изучавших формирование экономики совместного потребления, а также работы, посвященные психологическим и общественным аспектам проблемы трансформации потребительского поведения в новой экономической системе.

Результаты и их обсуждение

В России возникли организации, применяющие принципы экономики совместного потребления. В крупных населенных пунктах можно воспользоваться услугами каршеринга, благодаря которому можно взять в аренду транспортное средство в поминутном режиме, не думая о парковочном месте, топливе, страховом полисе. Все указанные моменты входят в стоимость. Наибольшего масштаба развитие каршеринга достигло в Москве, на примере которой будут приведены ряд данных и их интерпретация.

На сегодняшний день каршеринг (в отличие от, например, карпулинга) ещё не является полноценным примером экономики совместного потребления, т.к. владельцы автомобилей не могут сдать их в аренду кому-либо – это требует установки специального дорогостоящего оборудования. Запуск компаний в области «народного» каршеринга, когда владельцы автомобилей могли бы сдавать в аренду своё простаивающее имущество, ещё только в процессе разработки. Тем не менее, частные компании, владеющие автопарком каршеринга, работают на принципах экономики совместного потребления, поэтому экономика совместного потребления является актуальной бизнес-моделью [1].

Американским исследователем Зианом Ли в 2017 году была разработана экономикоматематическая модель, которая описывает совместное потребление на примере каршеринга. Результаты этой модели хорошо коррелируют с ситуацией в российских городах. К примеру, в тех городах, где стоимость собственности высока, результаты подразумевают, что если стоимость аренды не будет достаточно низкой или комиссия, извлеченная платформой, будет достаточно высокой, совместное потребление приведет к повышению уровня владения собственностью и уровня пользования им. Это может иметь нежелательные последствия, если имеются негативные внешние факторы, связанные с владением и потреблением. Более высокий уровень пользования также подразумевает меньшее использование внешних альтернатив (например, меньшее использование общественного транспорта). Поэтому мэрии столиц и городов-миллионников были заинтересованы в появлении и развитии различных форм транспортного шеринга, в том числе каршеринга [6].

По данным на конец 2021 года, в Москве каршерингом пользовалось более 1 миллиона человек. Спрос на каршеринг был даже в пандемийный 2020 год (падение числа поездок по сравнению с 2019 годом составило всего лишь 6,4 %). Каршеринг стал неотъемлемой частью жизни города. Сервис служит достойной альтернативой общественному транспорту, повышая доступность территорий, а также снижает нагрузку на улично-дорожную сеть [4].

Сервис «Яндекс.Драйв» – крупнейший в Москве оператор каршеринга, по собственным данным, управляет парком более чем в 11 000 автомобилей. Сервис провёл исследование изменения возрастной структуры пользователей (рис. 1). Выяснилось, что за последние три года доля абонентов сервиса старше 35 лет выросла вдвое – с 19 до 38 %. При этом средний водительский стаж пользователей каршеринга вырос с 9 лет на момент запуска сервиса до 12 лет в феврале 2021 г. Почти в 2 раза (до 12 %) сократилась доля водителей с небольшим (от 2 до 4 лет) стажем. А доля водителей со стажем от 15 лет составила 30 %.

НТИ «Автонет» и консалтинговая компания Roland Berger в мае 2021 года проводили исследование с помощью онлайн-рассылок, в опросе приняли участие более 20 000 человек из всех регионов России в возрасте от 18 до 50 лет. Вот как распределились их ответы на вопрос «Как вы предпочитаете действовать после пандемии?» (рис. 2.).

Эти данные свидетельствуют о значительном росте популярности сервиса среди жителей города, которые оценили все преимущества отказа от личного транспорта в пользу шеринга.

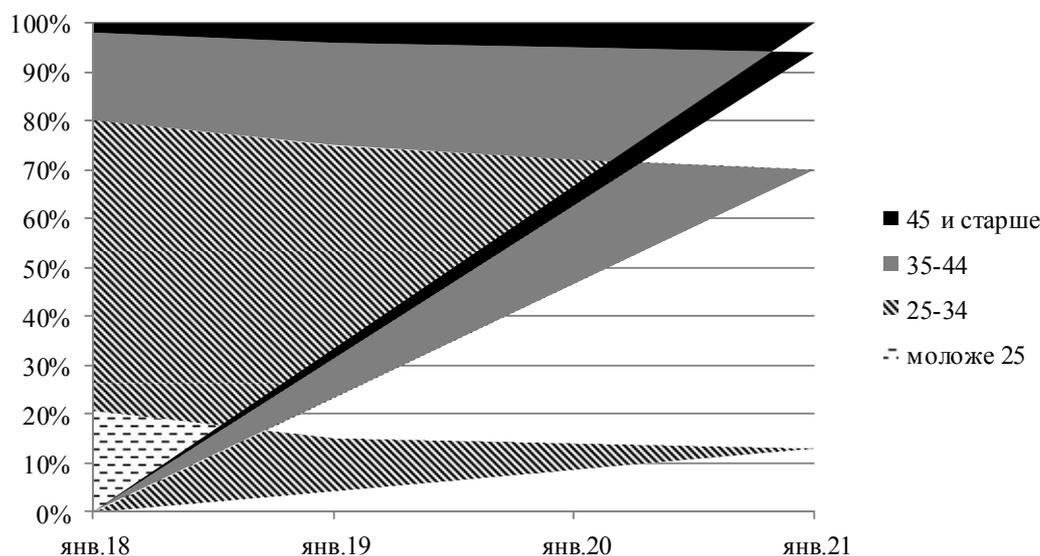


Рис. 1. Изменение возрастной структуры пользователей каршеринга

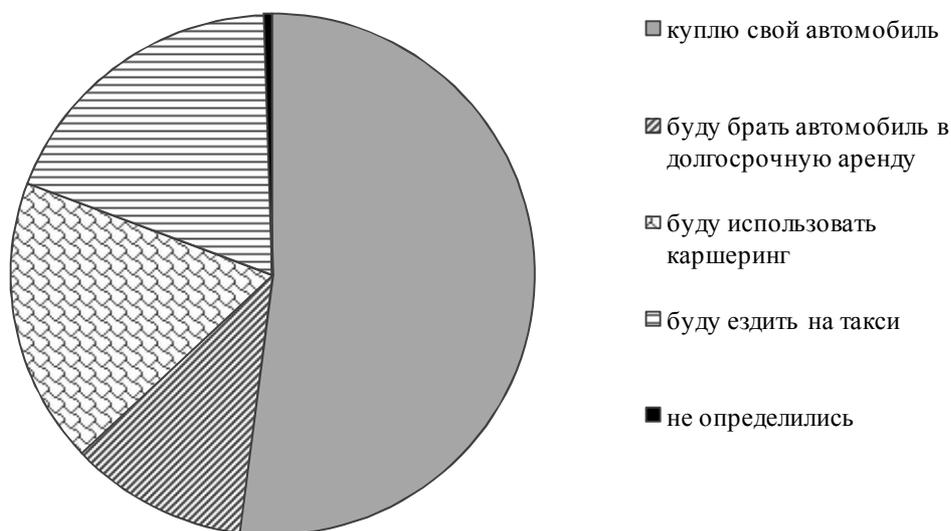


Рис. 2. Распределение ответов в опросе

Также сервис «Яндекс.Драйв» провёл опрос пользователей о целях использования каршеринга, результаты приведены на диаграмме (рис. 3) ниже.

На сегодняшний день наиболее вероятным является следующий сценарий клиентского поведения при использовании каршеринга: взять автомобиль, чтобы добраться до какого-нибудь транспортного узла. Согласно результатам опроса, около половины клиентов сервиса «Яндекс.Драйв» как минимум один раз пользовались автомобилем, чтобы доехать до аэропорта

или вокзала (либо вернуться оттуда в пункт назначения). Четверть добиралась до ближайшей станции метро (либо от станции метро до пункта назначения).

По мнению городских властей, главным преимуществом каршеринга для города является высокая степень использования автомобиля, так как автомобили большую часть времени движутся. Как следствие – они не занимают надолго места на городских парковках. По данным правительства Москвы, один автомобиль каршеринга совершает в среднем 6–7 поездок в день. Благодаря каршерингу примерно 250 000 личных автомобилей не используются ежедневно, что, в свою очередь, значительно снижает нагрузку на дороги. Городские власти фиксируют позитивный эффект от внедрения каршеринга, который способствует разгрузке городской среды и более разумному использованию транспортных ресурсов [3].

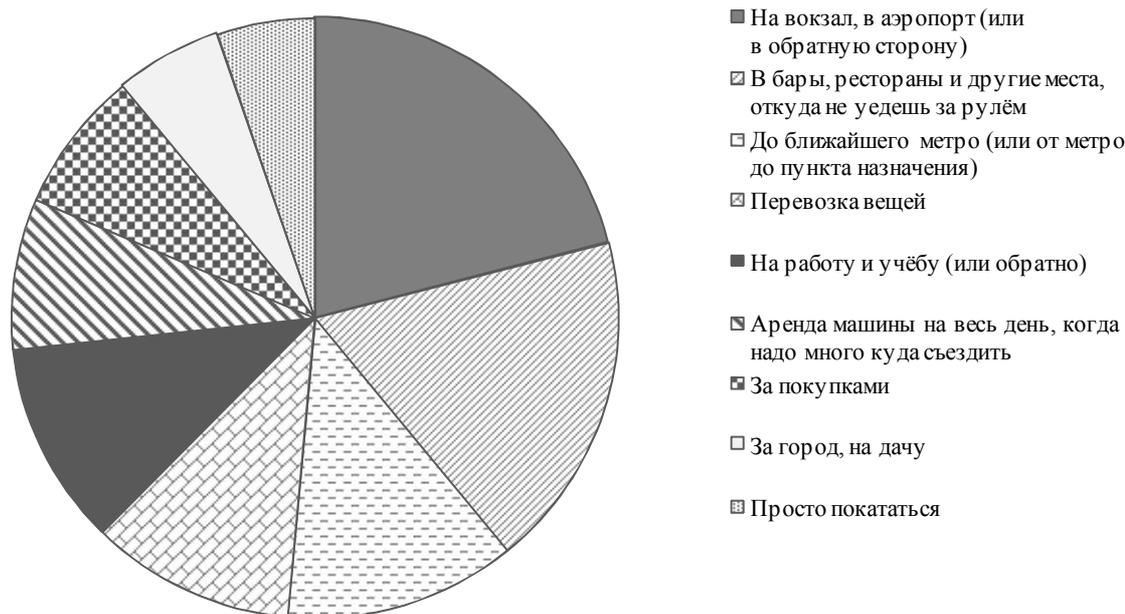


Рис. 3. Распределение ответов в опросе

Заключение

В последнее время пользователи сервисов каршеринга всё меньше интересуются им с точки зрения получения каких-либо новых впечатлений. Автомобили каршеринга меньше портят, они реже попадают в дорожно-транспортные происшествия. Автопарк автомобилей каршеринга все чаще рассматривается как составная часть общей транспортной инфраструктуры крупного города.

В России, где в последние годы наблюдался бурный рост бизнесов, построенных на модели экономики совместного потребления, в частности, каршерингов, эта тенденция усиливается после пандемии и введения санкционных ограничений, вследствие которых произошел разрыв логистических цепочек, повлекший за собой резкое удорожание владения личным автомобилем.

Литература

1. Гимранов Г.А. Эволюция потребительского поведения на примере сервисов совместных поездок // Междисциплинарный подход к исследованию современных социально-экономических процессов: материалы круглого стола «Междисциплинарный подход к исследованию современных социально-экономических процессов». Уфа: РИЦ БашГУ, 2020. С. 94–97.

2. Мангер Майкл. Завтра 3.0. Трансакционные издержки и экономика совместного использования. Москва: Высшая школа экономики, 2021.

3. «Яндекс.Драйв»: аудитория сервиса повзрослела и меньше нарушает ПДД [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/24/863048-yandexdraiv-auditoriya>

4. Каршеринг в Москве [Электронный ресурс]. URL: <https://yandex.ru/company/researches/2021/drive>

5. Botsman R., Rogers R. Beyond Zipcar Collaborative Consumption // Harvard Business Review. 2010. № 10.

6. Xiang Li. Essays on Sharing Economy: a thesis submitted to the faculty of the graduate school of the University of Minnesota / In partial fulfillment of the requirements for the degree of doctor of philosophy. 2017.

DOI: [10.34773/EU.2022.3.33](https://doi.org/10.34773/EU.2022.3.33)

Особенности исследования доверия к деньгам

Features of the Study of Trust in Money

Ш. АМИРОВ

Амиров Шамиль Рафкатович, аспирант кафедры экономики и регионального развития Института экономики, финансов и бизнеса Башкирского государственного университета. E-mail: amirovhse@mail.ru

В статье рассматриваются различные подходы к исследованию доверия в целом, и к доверию к деньгам, в частности. Исследование доверия к деньгам является актуальным направлением, поскольку влияет на денежно-кредитную политику государства. Проблема (и сложность) изучения доверия к деньгам вызвана многогранностью и междисциплинарностью изучаемого объекта, что приводит к существованию большого количества подходов к его изучению, а также к отсутствию четкого определения «доверия к деньгам». Цель данной статьи – демонстрация различных существующих подходов к изучению понятия доверия к деньгам. Она была достигнута путем применения качественных методов, а именно – благодаря обширному обзору литературы по данной тематике. Результат может быть использован для дальнейшего изучения феномена доверия к деньгам в экономике.

Ключевые слова: *денежные системы, иерархии доверия, ликвидность денег, доверие к деньгам, теоретические аспекты, долговые обязательства.*

The article discusses various approaches to the study of trust in general, and to trust in money in particular. The study of trust in money is an urgent direction, since it affects the monetary policy of the state. The problem and complexity of studying trust in money is caused by the versatility and interdisciplinarity of the object being studied, which leads to the existence of a large number of approaches to its study, as well as to the lack of a clear definition of "trust in money". The purpose of this article is to demonstrate various existing approaches to the study of the concept of trust in money. It was achieved through qualitative methods, namely, thanks to an extensive review of the literature on this topic. The result can be used to further study the phenomenon of trust in money in the economy.

Key words: *monetary systems, trust hierarchies, liquidity of money, trust in money, theoretical aspects, debt obligations.*

Основные положения

1. Как уже было сказано выше, актуальность изучения темы доверия к деньгам связана с многогранностью данного понятия, а также с различными подходами к его изучению.

Тема доверия в целом, а также «доверия к деньгам» являлась в разные времена предметом изучения во многих смежных дисциплинах и науках, таких как экономика, социология, философия, психология [6, 87]. Поэтому данный термин можно смело называть междисциплинарным.

2. В данной работе представлена теоретическая модель отношения доверия в денежных системах. Для начала рассмотрим взгляды представителей различных дисциплин, изучавших понятие доверия в целом, а затем представим обзор литературы, посвященной непосредственно доверию к деньгам.