

**Укрепление потенциала стран Центральной Азии
для разработки политики устойчивой городской
мобильности в отношении инициатив по
каршерингу и карпулингу**



ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ООН
ПРОЕКТ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

**Укрепление потенциала стран
Центральной Азии для разработки
политики устойчивой городской
мобильности в отношении инициатив
по каршерингу и карпулингу**



Организация Объединенных Наций
Женева, 2020 год

Авторское право © Организация Объединенных Наций, 2020 год
Авторское право

Настоящая публикация находится в открытом доступе в соответствии с созданной для межправительственных организаций лицензией Creative Commons, с которой можно ознакомиться по адресу <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>.

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящей публикации не означают выражения со стороны секретариата Организации Объединенных Наций какого-либо мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района или их властей или относительно делимитации их границ.

Информация, содержащаяся в настоящем исследовании, может свободно цитироваться при условии включения надлежащей ссылки на источник.

Публикация Организации Объединенных Наций, выпущенная Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций.

ECE/TRANS/302

eISBN: 978-92-1-005148-4

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) является одной из пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций, находящихся в ведении Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС). Она была создана в 1947 году с целью содействия восстановлению послевоенной Европы, развития экономической деятельности и укрепления экономических отношений между европейскими странами, а также между Европой и остальными странами мира. Во время «холодной войны» ЕЭК ООН являлась уникальным форумом для экономического диалога и сотрудничества между Востоком и Западом. Несмотря на сложности этого периода, он был отмечен значительными успехами и достижением консенсуса по множеству соглашений в области согласования и стандартизации.

После окончания «холодной войны» ЕЭК ООН приобрела не только много новых государств-членов, но и новые функции. С начала 1990-х годов она сосредоточила свои усилия на поддержке переходного процесса в странах Центральной и Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии и их интеграции в мировую экономику.

Сегодня ЕЭК ООН помогает 56 государствам-членам в Европе, Центральной Азии и Северной Америке в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года с ее целями устойчивого развития (ЦУР). ЕЭК ООН служит многосторонней платформой для политического диалога, разработки международных правовых инструментов, норм и стандартов, обмена передовым опытом и экономическими и техническими наработками, а также технического сотрудничества для стран с переходной экономикой.

Многие разработанные в ЕЭК ООН нормы, стандарты и конвенции содержат практические инструменты для улучшения повседневной жизни людей в таких областях, как окружающая среда, транспорт, торговля, статистика, энергетика, лесное хозяйство, жилищное хозяйство и управление земельными ресурсами и используются во всем мире, а в работе ЕЭК ООН принимает участие целый ряд стран за пределами региона.

Благодаря используемому ЕЭК ООН многосекторальному подходу страны могут комплексно решать взаимосвязанные проблемы устойчивого развития, не упуская из виду трансграничный аспект, что помогает преодолевать общие трудности. Обладая уникальными организационными возможностями, ЕЭК ООН способствует развитию сотрудничества между всеми заинтересованными сторонами на страновом и региональном уровнях.

ТРАНСПОРТ В ЕЭК ООН

Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН является секретариатом Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитета экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции. КВТ и его 17 рабочих групп, а также Комитет ЭКОСОС и его подкомитеты представляют собой межправительственные директивные органы, деятельность которых направлена на улучшение повседневной жизни населения и условий хозяйственной деятельности во всем мире с использованием поддающихся оценке показателей и на основе конкретных действий, которые способствуют повышению безопасности дорожного движения, экологичности, энергоэффективности и конкурентоспособности транспортной отрасли.

Комитет ЭКОСОС был создан в 1953 году Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций по просьбе Экономического и Социального Совета в целях разработки рекомендаций по перевозке опасных грузов. В 1999 году его мандат был расширен и стал включать также глобальную (многосекторальную) гармонизацию систем классификации и маркировки химической продукции. В его состав входят эксперты из стран, обладающих необходимыми знаниями и опытом в области международной торговли и перевозки опасных грузов и химических продуктов. Его членский состав ограничен в целях обеспечения сбалансированного географического представительства для всех регионов мира и надлежащего участия развивающихся стран. Хотя Комитет является вспомогательным органом ЭКОСОС, в 1963 году Генеральный секретарь решил, что секретариатское обслуживание будет обеспечиваться Отделом транспорта ЕЭК ООН.

КВТ является уникальным межправительственным форумом, который был создан в 1947 году с целью поддержки восстановления транспортного сообщения в послевоенной Европе. На протяжении многих лет он специализируется на содействии гармонизированному и устойчивому развитию различных видов внутреннего транспорта. Основные результаты этой упорной и непрерывной работы отражены, в частности, i) в 59 конвенциях ООН и большом количестве технических правил, регулярно обновляемых и обеспечивающих международную правовую основу для устойчивого развития национального и международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и интермодального транспорта, а также перевозок опасных грузов, производства и проверки автотранспортных средств; ii) в проектах по созданию Трансъвропейской автомагистрали Север-Юг, Трансъвропейской железнодорожной магистрали и евро-азиатских транспортных связей, способствующих координации инвестиционных программ в области транспортной инфраструктуры с участием многих стран; iii) в системе МДП, представляющей собой решение для упрощения глобальной процедуры таможенного транзита; iv) в инструменте под названием «Будущие системы внутреннего транспорта» (ForFITS), который может содействовать национальным и местным органам власти в мониторинге выбросов двуокиси углерода (CO₂) на различных видах внутреннего транспорта, а также в выборе и разработке стратегий по смягчению последствий изменения климата исходя из их эффективности и с учетом местных условий; v) в транспортной статистике – методиках и данных, согласованных на международном уровне; vi) в исследованиях и отчетах, способствующих совершенствованию политики в области транспорта путем рассмотрения актуальных вопросов перевозок на основе передовых методов исследования и анализа. КВТ уделяет также особое внимание интеллектуальным транспортным системам, устойчивой городской мобильности и городской логистике, а также повышению устойчивости транспортных сетей и услуг в условиях адаптации к изменению климата и с учетом задач в сфере безопасности.

Кроме того, отделы устойчивого транспорта и окружающей среды ЕЭК ООН вместе с Европейским региональным бюро Всемирной организации здравоохранения (ЕРБ/ВОЗ) совместно обслуживают Общеввропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

И наконец, с 2015 года Отдел устойчивого транспорта ЕЭК ООН оказывает секретариатские услуги Специальному посланнику Генерального секретаря по безопасности дорожного движения г-ну Жану Тодту.

СОДЕРЖАНИЕ

Сводное резюме	ix
Введение	1
Краткая история каршеринга и карпулинга	1
Каршеринг	1
Карпулинг	4
1. Значение сервисов совместной мобильности для решения транспортных и экологических проблем	7
1.1. Основные модели сервисов каршеринга	7
1.2. Карпулинг – Как это работает	9
1.3. Терминология в сфере совместной мобильности	10
1.4. Сервисы совместной мобильности как этап отказа от частного владения автомобилями	13
1.5. Выявление социальных и культурных традиций, гендерных аспектов, влияющих на доступ граждан к услугам каршеринга и карпулинга	15
1.6. Возможные выгоды для устойчивого развития	17
2. Анализ текущей ситуации на рынках сервисов совместной мобильности регионов Западной Европы, Азии и Северной Америки	19
2.1. Основные тенденции развития совместной мобильности в Азии	19
2.2. Основные тенденции развития совместной мобильности в Европе	23
2.3. Основные тенденции развития совместной мобильности в Северной Америке	32
2.4. Социально-экономические показатели уровня развития ряда стран регионов Азии, Западной Европы, Северной Америки и приоритетных стран	35
3. Сравнительный анализ соответствующего законодательства	37
3.1. Инициативы в области каршеринга	37
3.2. Инициативы в области карпулинга	47
3.3. Правовая база и состояние общественного транспорта в отдельных странах Центральной Азии	50
3.4. Общая политика стимулирования создания сервисов общей мобильности	54

4.	Примеры реализованных проектов каршеринга и карпулинга ...	57
4.1.	Проекты каршеринга	57
4.2.	Проекты карпулинга	61
5.	Основные проблемы каршеринга и карпулинга	65
5.1.	Проблемы каршеринга.....	65
5.2.	Проблемы карпулинга	71
5.3.	Роль цифровых технологий в формировании эффективных бизнес-моделей каршеринга и карпулинга.....	73
6.	Исследование потенциала использования полученного опыта в приоритетных странах Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан)	75
6.1.	Краткое изложение ключевых возможностей и уроков, извлеченных из изученных примеров.....	75
6.2.	Руководящие принципы для местных и центральных органов власти в целях создания сервисов каршеринга и карпулинга	76
7.	Заключение	94
Приложение 1	Сетевые ресурсы и дополнительная информация о ряде известных платформ каршеринга и карпулинга	97
Приложение 2	Рекомендации по созданию бизнеса каршеринга.....	102
П.1.	Доступ к информационным технологиям	102
П.2.	Изучение общественного мнения и детальный анализ потенциального рынка.....	102
П.3.	Выбор типа и модели совместного использования автомобилей.....	103
П.4.	Разработка сайта, мобильного приложения и необходимого программного обеспечения	104
П.5.	Приобретение или аренда автомобилей, их подготовка к эксплуатации в каршеринге.....	105
П.6.	Подбор и обучение персонала. Проведение рекламной кампании.....	107
П.7.	Работа после запуска каршеринга. Учет пользовательского опыта. Тарифы и скидки	108

СПИСОК РИСУНКОВ

Рисунок 1: Различные бизнес-модели каршеринга.....	7
Рисунок 2: Данные о сервисах каршеринга в мире по состоянию на начало 2019 г.....	19
Рисунок 3: Развитие каршеринга в Азии. По вертикальным осям: слева – число клиентов, справа – число транспортных средств (по данным из 10 стран, P2P сервисы не учтены).....	20
Рисунок 4: Прогноз CAGR рынка каршеринга в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР).....	21
Рисунок 5: Развитие каршеринга в Европе. По вертикальным осям: слева – число клиентов, справа – число ТС (по данным из 12 стран, P2P сервисы не учтены).....	24
Рисунок 6: Количество пользователей каршеринга в Европе	24
Рисунок 7: Количество автомобилей сервисов каршеринга в Европе	24
Рисунок 10: Прогноз роста числа автомобилей каршеринга к 2025 и 2035 годам.....	25
Рисунок 8: Количество автомобилей и пользователей у сервисов Free-float.....	25
Рисунок 9: Количество автомобилей и пользователей у стационарных сервисов..	25
Рисунок 11: Доли сервисов B2C каршеринга в Москве по количеству автомобилей	29
Рисунок 12: Готовность к принятию модели P2P каршеринга.....	30
Рисунок 13: Динамика рынка карпулинга Российской Федерации в 2017–2018 гг. ...	31
Рисунок 14: Развитие каршеринга в Северной Америке. По вертикальным осям: слева – число клиентов, справа – число автомобилей (по данным из 3 стран, P2P сервисы не учтены)	32
Рисунок 15: Прогноз темпов развития стоимостного объема рынка каршеринга в регионе Северной Америки	33
Рисунок 16: Изменение процента пользователей карпулинга в ряде мегаполисов Соединенных Штатов Америки [70, Bliss, 2017]	34
Рисунок 17: Краткое изложение действий органов власти по развитию каршеринга и карпулинга	93

СВОДНОЕ РЕЗЮМЕ

Услуги совместной мобильности (каршеринг и карпулинг) являются частью экономики совместного пользования, в основе которой лежит идея рационального использования ограниченных ресурсов, создающая для человека возможность позволить себе качественные товары и услуги по разумной цене.

В настоящей работе представлена краткая история возникновения и развития сервисов совместной мобильности, которые способствуют более эффективному использованию имеющихся ресурсов и достижению ряда целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций (ООН).

В работе установлено, что различные формы совместной мобильности все чаще включаются в городскую мультимодальную транспортную систему, и в этом качестве поощряют использование общественного транспорта, сокращая количество владельцев личных автомобилей. В исследовании освещается влияние сервисов совместной мобильности на различные аспекты социально-общественной жизни городских жителей в сфере экономики, экологии и безопасности.

Предложения персонализированного способа передвижения с учетом индивидуальных потребностей человека (концепция МaaS – мобильность как услуга) изменяют модели личной мобильности жителей городских районов. Интеллектуальные цифровые технологии помогают повысить удобство совместного использования автомобилей, упрощая процесс их бронирования, доступа и эксплуатации. Эффективный общественный транспорт и безопасная пешеходная и велосипедная инфраструктура также стимулируют развитие услуг совместной мобильности. Вместе с тем отмечается, что сервисы совместного использования автомобилей все еще являются нишевым продуктом, например, количество автомобилей каршеринга в Европе не превышает доли процента от общего количества частных автомобилей, число которых неуклонно растет.

В работе рассмотрена деятельность некоторых сервисов каршеринга и карпулинга (включая тех, которые уже прекратили свою работу по различным причинам) в странах регионов Западной Европы, Азии и Северной Америки. Конкретные примеры иллюстрируют историю появления и развития отдельных инициатив, достигнутых ими результатов и особенностей используемых бизнес-моделей.

В силу своей общности, широкого охвата территорий и репрезентативности данные примеры пригодны для оценки возможных перспектив развития аналогичных сервисов в приоритетных странах Центральной Азии (Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан) и их столицах (Нур-Султан, Бишкек и Душанбе, соответственно). Проведен анализ соответствующего законодательства некоторых выбранных и приоритетных стран в отношении регулирования сервисов совместной мобильности.

Особо выделены примеры и опыт проектов, реализованных в Российской Федерации. Эта страна во многом схожа с центральноазиатскими приоритетными странами в области подходов к нормативному регулированию общественного транспорта, принципов развития транспортных систем, образа жизни и культуры населения.

Уроки, извлеченные из опыта отдельных операторов каршеринга и автопарка, показывают, что успешные проекты в этой области, в том числе начатые исключительно в рамках частной инициативы, осуществлялись при поддержке и содействии государственных органов и создавались на основе прочной нормативной базы. Еще одним ключевым фактором успеха

является правильно выбранная устойчивая бизнес-модель наличие возможностей для получения инвестиций.

Руководящие принципы и рекомендации, включенные в настоящее исследование, учитывают изученный передовой опыт и соответствующие успешные практики. Они охватывают следующие области:

- Разработка или актуализация планов устойчивой городской мобильности;
- Формирование нормативной базы для внедрения инициатив каршеринга и карпулинга (в том числе разработку принципов и направлений государственного регулирования, требований к операторам и клиентам каршеринга и карпулинга, разработку мер по стимулированию создания сервисов совместной мобильности);
- Возможная административная процедура выдачи разрешений на осуществление деятельности по каршерингу;
- Устойчивое развитие сервисов совместной мобильности и меры финансовой поддержки.

Указанные руководящие принципы и рекомендации могут способствовать переходу стран Центральной Азии к современным формам устойчивой городской мобильности.

Отчет содержит два приложения:

Приложение 1. Веб-ресурсы и дополнительная информация о ряде известных платформ каршеринга и карпулинга.

Приложение 2. Рекомендации в области предпринимательской деятельности по созданию сервиса каршеринга, в том числе:

- Доступ к информационным технологиям;
- Изучение общественного мнения и детальный анализ потенциального рынка;
- Выбор типа и модели сервиса каршеринга;
- Разработка сайта, мобильного приложения и необходимого программного обеспечения;
- Приобретение или лизинг транспортных средств, их подготовка к работе в сфере каршеринга;
- Подбор и обучение персонала, рекламная кампания;
- Работа после запуска сервиса. Уроки, извлекаемые из опыта пользователей. Тарифы и скидки.

ВВЕДЕНИЕ

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ КАРШЕРИНГА И КАРПУЛИНГА

Современные технологии начинают стирать грань между личным и общественным транспортом, а жители многих городов все чаще приходят к простой мысли – чтобы ездить на автомобиле, необязательно его приобретать. Это уже реальность в крупных городах, где из-за чрезмерной загруженности дорог, высокой стоимости парковок или их отсутствия, частный автомобиль как общее явление начинает уступать свои позиции новым формам мобильности.

Указанные факты показывают, что люди, особенно в городских районах, готовы изменить модели своей личной мобильности к лучшему – путем перехода от использования частных автомобилей к совместной мобильности, в том числе к сценарию «Мобильность как услуга».

«Суть концепции «Мобильность как услуга» (англ. Mobility as a Service – MaaS) заключается в том, чтобы поместить пользователя в центр транспортных услуг и предложить ему персонализированный способ передвижения с учетом индивидуальных потребностей»¹. В качестве относительно нового понятия MaaS широко обсуждается исследователями, но до сих пор ими не выработано единое определение концепции. Большинство из них рассматривают в качестве ключевой характеристики MaaS обеспечение интегрированной мобильности путем предоставления транспортных услуг, объединяющих различные виды транспорта, предоставляемые различными поставщиками услуг в рамках единой платформы и единого поставщика услуг для планирования поездок, расписания, продажи билетов и оплаты. Более подробное описание MaaS и различных результатов исследований можно найти в публикациях Европейской экономической комиссии ООН, посвященных этой проблеме².

Концепция MaaS уже реализуется в некоторых городах, где предлагается все больше удобных альтернатив частным автомобилям, таких как общественный транспорт, езда на велосипеде и услуги совместной мобильности по требованию.

Каршеринг и карпулинг являются одними из наиболее заметных и быстро развивающихся областей, в которых происходит сдвиг парадигмы от владения транспортными средствами к их совместному использованию, данные сервисы имеют особое значение, поскольку удовлетворяют потребность населения в мобильности в условиях, когда большинство традиционных видов транспорта менее эффективны.

КАРШЕРИНГ

Каршеринг (англ. car sharing) – это услуга, которая предоставляет клиентам доступ к автомобилю на срок, как правило, менее одного дня (см. далее подраздел 1.3 «Понятийный аппарат совместной мобильности»). Это происходит в форме краткосрочной аренды автомобиля у специализированных компаний (чаще всего для внутригородских и/или краткосрочных поездок) или у частных лиц (по договоренности, на любой период и расстояние поездки).

¹ A one-stop-shop app for mobility services, IRU. <https://www.iru.org/innovation/maas>.

² См. неформальный документ рабочей группы WP5 (2019) No. 7. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp5/id-19_07e.pdf.

Хотя инициативы по каршерингу часто рассматриваются как новое явление в области мобильности, их корни на самом деле лежат в предшественнике каршеринга – традиционной аренде автомобилей, впервые упомянутой в рекламе, опубликованной в журнале «Minneapolis Journal» от 22 июля 1904 года. Хотя неясно, когда возникло различие между каршерингом и традиционным прокатом автомобилей, первое упоминание о каршеринге в печати – это программа обмена автомобилями «Sefage» (Selbstfahrergerossenschaft или самоуправляемый кооператив) в жилищном кооперативе, реализованная в Цюрихе в 1948 году.³

Программа работала по клубному принципу – люди, живущие в одном районе, делили между собой стоимость автомобиля. Желающие воспользоваться машиной бронировали ее заранее по телефону, а ключи забирали из сейфа на стоянке. Сегодня такая форма каршеринга также существует и называется «долевой каршеринг». Многие люди все еще не могли позволить себе купить автомобиль, и создатели проекта хотели сделать машины более доступными. Для ранних каршеринговых проектов в принципе были свойственны скорее социальные и экологические цели; коммерческие интересы появились позднее, программы были небольшие и не имели значительного роста. Проект Sefage проработал до 1998 года, когда он был закрыт с небольшим ростом за свою пятидесятилетнюю историю.

Первые экспериментальные системы, сопоставимые с тем, что сегодня называется каршерингом, появились позднее, в 70-е и 80-е годы. Например, в Европе среди них можно отметить^{4, 5}:

- «Procotip» (Франция, 1971–1973), применял для оплаты услуг счетчики и жетоны
- «Witkar» (Амстердам, 1974–1988), использовал электромобили и ограничил своих пользователей поездками в центре города
- «Green Cars» (Великобритания, 1977–1984)
- «Bilpoolen» (Швеция, Лунд, 1976–1979)
- «Vivallabil» (Швеция, Орebro, 1983–1998)
- «Bilkooperativ» (Швеция, Гетеборг, 1985–1990)
- ShareCom (Цюрих, Швейцария, 1987), сейчас известен как сервис Mobility
- Stattauto каршеринг (Германия, 1988)
- Caisse Commune (Париж, 1998)
- Auto'trement (Страсбург, Франция, 1999)
- Autolib' (Париж, 2011).

В Соединенных Штатах Америки Carshare Portland также начинался как неформальная система, включающая одну машину и несколько соседей, которые совместно ее использовали, вскоре программа выросла до 20 автомобилей, она признана первым официальным сервисом по совместному использованию автомобилей в Соединенных

³ Shaheen S., Sperling D., Wagner C. Carsharing in Europe and North America: Past, Present and Future. Transportation Quarterly, 1998, 52 (3), pp. 35–52.

⁴ Lessons Learned from the History of Car Sharing. Tiffany. См. на <https://tiffanydstone.com/2013/08/23/lessons-learned-from-the-history-of-car-sharing/>.

⁵ Petite histoire de l'autopartage. David A. См. на <https://blog.drivequant.com/fr/petite-histoire-de-l-autopartage>.

Штатах Америки. Вскоре после основания в 1998 году Carshare Portland в 2000 году были запущены проекты Flexcar и Zipcar. Flexcar затем приобрел Carshare Portland, а к 2007 году Flexcar и Zipcar были объединены. Все эти программы использовали стационарные точки выдачи, когда транспортные средства находились в специально отведенных для них местах, где пользователи могли их забирать или оставлять⁶.

Далеко не все эти системы стали финансово успешными. Высокие фиксированные затраты на эксплуатацию автопарка, в том числе на аренду, амортизацию, расходы на топливо, страхование, утилизацию транспортных средств, несчастные случаи, ремонт и техническое обслуживание, стоимость парковки, а также расходы, связанные с оплатой работникам, уменьшают прибыль бизнеса. Кроме того, необходимость быстрого расширения, чтобы получить преимущество первопроходца и увеличить клиентскую базу, требует значительных инвестиций в транспортные средства и оплату парковки. В густонаселенных городах, где рост числа потребителей является наиболее перспективным, парковка ограничена и стоит дорого [4, Tiffany, 2013].

Из 34 американских каршеринговых проектов, появившихся в период с 1997 по 2009 год, почти половина 15 проектов были закрыты, что привело к закрытию почти на 50%.

Несмотря на трудности каршеринг активно развивается. На сегодняшний день более двух миллионов человек стали участниками программ совместного использования автомобилей по всему миру.

⁶ Carsharing. Wikipedia. См. на <https://en.wikipedia.org/wiki/Carsharing>.

КАРПУЛИНГ

Термин «карпулинг» (англ. carpooling) не имеет единого определения. Например, в Википедии говорится, что это совместные поездки на автомобиле, когда в автомобиле едет более одного человека, что предотвращает необходимость ездить в определенное место в одиночку⁷. В то же время, в словаре Merriam-Webster содержится следующее определение карпулинга: соглашение, по которому группа людей совместно передвигается на автомобиле⁸ (т.е. формально – это договор).

Карпулинг также имеет долгую историю. Совместные поездки начались вскоре после появления первых серийных автомобилей в США. С появлением массовых дешевых автомобилей владельцы стали предлагать в них места для попутчиков, и это явление быстро распространилось на всю страну. В то время как увеличение популярности карпулинга продемонстрировало его огромный потенциал, это также вызвало обратную реакцию, поскольку компании операторы трамваев боролись с новой формой конкуренции с помощью городских властей. С тех пор популярность карпулинга и других форм совместных поездок обычно сильно зависела от нормативной базы и государственной политики⁹.

Распространение карпулинга в США оставалось низким, пока федеральное правительство не начало стимулировать его во время Второй Мировой войны, в сотрудничестве с нефтяной и автомобильной промышленностью, чтобы сохранить ресурсы для военных усилий. Партнерство между частной промышленностью и правительством, а также ограничения военного времени оказались чрезвычайно эффективными в изменении потребительских привычек.

Популярность карпулинга после войны сократилась, поскольку в период промышленного роста не уделялось должного внимания сохранению ресурсов. Но государственная поддержка снова возросла в 1970-х годах во время нефтяного кризиса, когда на реализацию инициатив по карпулингу было направлено финансирование, а также была создана Национальная целевая группа по совместному проезду и сокращены субсидии на создание парковочных мест (которые, как считалось, способствовали чрезмерному распространению автомобилей только с одним водителем). Карпулинг также пропагандировался как способ борьбы с загрязнением воздуха.

Все это помогло сделать конец 1970-х годов одной из самых активных эпох в истории совместных поездок США. По данным Бюро переписей населения, к 1980 году около 23,5% американцев использовали карпулинг, по сравнению с 11% в 2011 году. Участие в программах карпулинга вновь сократилось в 1980-х годах, поскольку цены на нефть резко упали, располагаемые доходы населения выросли, а государственная поддержка исчезла.

В настоящее время в США наблюдается возрождение карпулинга, хотя впервые это происходит в отсутствие поддержки со стороны правительства, крупных производителей автомобилей или нефтяных компаний. Быстрый рост цен на нефть с 2005 года в сочетании со снижением располагаемых доходов в результате финансового кризиса 2008 года был достаточным для того, чтобы вызвать новый интерес к этой практике, несмотря на отсутствие поддержки со стороны правительства.

⁷ <https://en.wikipedia.org/wiki/Carpool>.

⁸ <https://www.merriam-webster.com/dictionary/carpool>.

⁹ The History of Carpooling, from Jitneys to Ridesharing. Jef Cozza-Tom Llewellyn-Casey O'Brien-Danny Spitzberg. См. на <https://www.shareable.net/the-history-of-carpooling-from-jitneys-to-ridesharing/>.

Карпулинг распространяется и в других странах. Например, в Италии понятие о карпулинге было впервые введено и определено в национальном законодательстве в 1998 году с принятием закона об устойчивой мобильности¹⁰. Во Франции в 2006 году появился BlaBlaCar, крупнейший оператор карпулинга, который доминирует на европейском рынке, имея более чем 50 миллионов пользователей в 22 странах.

Расширению популярности совместных поездок очень помогают распространение Интернета и смартфонов, позволяя людям предлагать и находить поездки благодаря простым в использовании и надежным онлайн-сервисам транспортных операторов. Каршеринг и карпулинг являются одними из глобальных трендов развития экономики совместного пользования (Sharing Economy), которая основана на идее, что удобнее платить за временный доступ к продукту, чем владеть этим продуктом. Население отказывается от приобретения благ в собственность, дабы не нести ответственность и затраты, но продолжает иметь доступ ко всем достижениям научного прогресса, используя их совместное потребление.

На рынке транспортных услуг происходят преобразования, которые подкрепляются новыми технологически ориентированными услугами, предоставляя клиентам возможность доступа к услугам по требованию с помощью мобильных платформ. Во многих случаях это ставит под сомнение необходимость владения или аренды частных транспортных средств, которые заменяются новыми предложениями продуктов и услуг, повышая эффективность транспортной сети и обеспечивая людям мобильность.

По данным PricewaterhouseCoopers, 8% всего взрослого населения США участвовало в той или иной форме автомобильной экономики совместного пользования, причем 1% служили провайдерами услуг по этой новой модели, участвуя в карпулинге или сдавая свои автомобили в аренду на час, день или неделю¹¹. Каршеринг и карпулинг – это общая тенденция, которая преобразует автомобильную и транспортные отрасли; в настоящее время многие компании стремятся извлечь выгоду из этой тенденции и проанализировать любые потенциальные возможности, позволяющие создать новые бизнес-модели.

¹⁰ Bresciani C., Colorni A., & Costa F. Luè, A., Studer L. (2018). Carpooling: facts and new trends. // International Conference of Electrical and Electronic Technologies for Automotive, July 2018. <https://doi.org/10.23919/EETA.2018.8493206>.

¹¹ The Sharing Economy. PricewaterhouseCoopers. April 2015. См. на https://www.pwc.fr/fr/assets/files/pdf/2015/05/pwc_etude_sharing_economy.pdf.

1. ЗНАЧЕНИЕ СЕРВИСОВ СОВМЕСТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ И ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ

1.1. ОСНОВНЫЕ МОДЕЛИ СЕРВИСОВ КАРШЕРИНГА

Чтобы понять влияние каршеринга, важно обеспечить единое понимание основных концепций, лежащих в основе экономики совместного потребления и совместной мобильности. Стандартизация определений совместной мобильности служит нескольким целям, а именно:

- снижению неопределенности потребителей в отношении услуг совместной мобильности;
- уточнению политики государственных учреждений, связанной с совместной мобильностью, такой как страхование, налогообложение, парковка и территориальное планирование;
- унификации понятийного аппарата, формированию партнерских отношений между государственным и частным секторами, развитию профильных сервисов.

В настоящем разделе сделана попытка обобщить и уточнить профильную терминологию, которая связана с использованием определенных бизнес-моделей.

Каршеринг – это тип краткосрочной аренды транспортных средств, на котором основано множество бизнес-моделей. На рис. 1 представлено смысловое разделение основных видов каршеринга, которое предложено в научных работах^{12, 13}.

РИСУНОК 1: РАЗЛИЧНЫЕ БИЗНЕС-МОДЕЛИ КАРШЕРИНГА



¹² Shaheen S., Chan N., Micheaux H., 2015. One-way carsharing's evolution and operator perspectives from the Americas, Transportation, Springer, vol. 42(3), pp. 519–536.

¹³ Blomme, J.L. (2016) Faculty of Geosciences Theses. (Master thesis). A city-level analysis of B2C carsharing in Europe. См. на https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/331112/Blomme_Jan_3642658_Thesis_final.pdf?sequence=1&isAllowed=y.

Существует два основных типа каршеринга:

- peer-to-peer (P2P), где пользователи связываются с владельцами автомобилей, которые хотят сдавать в аренду свой личный транспорт (собственниками могут быть частные лица или компании, основным видом деятельности которых не является арендная или прокатная деятельность); и
- business-to-consumer (B2C), где компании владеют парком транспортных средств, которые они сдают в аренду.

В типе каршеринга B2C есть два доминирующих подтипа:

- «односторонний» (one-way), где автомобиль можно взять напрокат в одном месте и оставить в другом, т.е. пользователи начинают и заканчивают поездку в разных местах. Места посадки и высадки могут быть либо ограничены традиционными пунктами проката, либо могут находиться в любом месте в пределах зоны эксплуатации (большая часть одностороннего каршеринга сегодня основана на модели свободной аренды);
- «возвратный» (round-trip или return-trip) вариант, когда пользователь должен вернуть автомобиль на то место (стоянку) откуда он был арендован.

Существуют важные различия между каршерингом P2P и каршерингом B2C, которые затрудняют их сравнение. Одна из причин заключается в том, что в сумме имеется гораздо больше доступных автомобилей P2P, чем доступных автомобилей B2C. Например, Snappcar, одна из крупнейших голландских организаций P2P каршеринга, указала во время симпозиума в июне 2015 года, что автомобиль, указанный на их веб-сайте, сдается в аренду в среднем только семь раз в год. С другой стороны, совместно используемые автомобили B2C необходимо сдавать в аренду гораздо чаще, чтобы сделать их использование экономически целесообразным для компании-оператора [13, Blomme, 2016].

Еще одна разновидность каршеринга, не входящая в вышеприведенную классификацию – т.н. «долевой» каршеринг, это модель т.н. дробной собственности, которая позволяет пользователям совместно содержать и использовать транспортное средство. Люди кооперируются в группы по территориальному признаку или по интересам, приобретают и эксплуатируют автомобиль либо парк разных по типу автомобилей. Долевое владение среди соседей часто рекламируется как альтернатива частному владению автомобилем, когда большую часть времени можно использовать общественный транспорт, пешие прогулки или езду на велосипеде, а автомобиль необходим только для поездок за город, перемещения крупных предметов или особых случаев. Аналогом такой модели совместного использования является модель таймшеринга на рынке недвижимости.

Относительно новая модель каршеринга (доступна с 2014 года) получила название «автомобиль по подписке».

Это услуга, при которой клиент платит периодические взносы за право использовать один или несколько автомобилей. Некоторые подписки на транспортные средства предлагают страхование и обслуживание как часть абонентской платы; другие позволяют клиенту менять различные транспортные средства в течение периода подписки¹⁴.

Основное различие между подписками на автомобили и прокатом автомобилей заключается в том, что большинство подписок предназначены для того, чтобы предлагать постоянное владение транспортным средством, так что подписка заменяет основное транспортное

¹⁴ Vehicle subscription. https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_subscription

средство клиента, тогда как аренда оформляется на определенные даты или поездки. Модель подписки на транспортные средства попадает под понятие «перевозки как услуга» и «мобильность как услуга»¹⁵.

1.2. КАРПУЛИНГ – КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Желающий воспользоваться сервисом карпулинга регистрируется на сайте платформы-агрегатора в качестве пассажира или водителя, выбирая затем вариант поездки или размещая объявление о поездке с целью привлечь попутчиков. Затем пассажир оплачивает запрашиваемую стоимость проезда, после чего водителю и пассажиру отправляются контактные данные, которые позволяют сторонам согласовать время и место встречи.

В большинстве случаев поездка осуществляется из фиксированной заранее точки и в оговоренное время, но нередко между водителем и пассажирами достигается соглашение об изменении маршрута для удобства посадки-высадки, что может потребовать небольшого дополнительного сбора.

Оценки водителей от пассажиров (рейтинги водителей) приведены на веб-сайтах или в мобильных приложениях, в большинстве случаев указывается, что уровень пунктуальности и заботы водителей достаточно высок. Пассажиры-женщины, которые могут опасаться поездки с водителем-мужчиной, могут видеть профиль водителя, или они по желанию могут выбрать водителя-женщину, последние также могут перевозить только пассажиров женского пола. Гендерные аспекты карпулинга более подробно рассматриваются в разделе 1.5.

В большинстве случаев есть несколько альтернативных водителей, предлагающих тот же самый маршрут, и в большинстве поездок имеется более одного пассажира.

В некоторых странах приняты законы, по которым водители могут взимать плату за проезд только для покрытия своих фактических расходов, поэтому водителю не нужно оформлять дополнительную страховку для пассажиров, перевозка не является коммерческой (см. примеры в разделе 3.2) и автоматически покрывается стандартным страховым полисом. Платформы-агрегаторы зарабатывают на комиссии.

Плата определяется водителем и различается в зависимости от расстояния и типа транспортного средства, но она, как правило, значительно меньше, чем это стоило бы пассажиру при поездке на собственном автомобиле или на общественном транспорте. Карпулинг также может позволить водителям и пассажирам сэкономить на плате за парковку в аэропорту.

Классификация сервисов карпулинга несколько проще, чем каршеринга, и основана на длительности и частоте поездок. В зависимости от способа планирования совместной поездки выделяют следующие виды карпулинга:

- классический – как правило, длительная (от нескольких десятков до сотен км) поездка, которая планируется заблаговременно (от 1 дня до нескольких месяцев);
- динамический – перемещение в городском пространстве на незначительные расстояния (от 1 до нескольких десятков км) при наличии транспортных альтернатив (собственный автомобиль, общественный транспорт, такси, велосипед, пешком и т.п.), в данном случае поездки часто бывают спонтанными (т.н. «слаггинг»¹⁶);

¹⁵ Wayland, M. «Vehicle subscription services expand». 27 November 2017. Automotive News. См. на <http://www.autonews.com/article/20171127/RETAIL/171129821/vehicle-subscription-services-expand>.

¹⁶ «Слаггинг» - вид карпулинга, означает, что водитель забирает неоплачиваемых пассажиров (известных как «слизняки») в ключевых точках, поскольку наличие этих дополнительных пассажиров означает, что водитель имеет право использовать полосы движения для транспортных средств с большим числом пассажиров или получить снижение стоимости проезда по платной дороге.

- регулярный – участники поездок, их маршрут и расписание постоянны.

Часто используемый для поездок на работу, карпулинг может включать как известных, так и неизвестных друг другу лиц. Первый вариант – самый простой тип карпулинга; в любом другом случае система карпулинга становится более сложной и требует гибких решений для выбора попутчиками данного сервиса. Эти решения часто производятся в режиме реального времени, когда мобильное приложение перед началом поездки сопоставляет водителей и пассажиров в зависимости от пункта назначения. Пассажир обычно должен оплатить лишь часть стоимости поездки.

Карпулинг не всегда распространяется на весь маршрут поездки водителя, что особенно часто происходит в длительных путешествиях, когда пассажиры присоединяются только к части поездки и дают вклад, основанный на расстоянии, которое они проезжают. Это придает сервису дополнительную гибкость и позволяет большему количеству людей осуществлять поездки и экономить деньги. Основными преимуществами карпулинга являются более низкая стоимость, большой комфорт при путешествии по сравнению с общественным транспортом, а также социальное взаимодействие попутчиков.

1.3. ТЕРМИНОЛОГИЯ В СФЕРЕ СОВМЕСТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

В нижеприведенной таблице содержатся основные определения совместной мобильности, используемые в настоящем отчете в соответствии со стандартом SAE 2018 года.

Представляют интерес также определения, содержащиеся в стандарте SAE J3163¹⁷. В этом рекомендательном документе приводится таксономия и определения терминов, связанных с общей мобильностью и обеспечивающими их технологиями.

Стандарт J3163TM определяет совместную мобильность как «совместное использование транспортного средства, мотоцикла, скутера, велосипеда или другого режима движения; он предоставляет пользователям кратковременный доступ к режиму перевозки по мере необходимости».

Стандарт J3163TM охватывает шесть категорий терминов, связанных с совместной мобильностью:

- режимы поездки (например, каршеринг и байкшеринг)
- мобильные приложения (например, для отслеживания автомобилей)
- модели обслуживания (например, модель P2P)
- операционные модели (например, модель поездки с возвратом в точку выдачи)
- бизнес-модели (например, B2B или B2C)
- устаревшие термины (например, райдшеринг).

Обращает на себя внимание, что термин «райдшеринг» (англ. ridesharing) является устаревшим и перестает использоваться в профессиональной литературе, в стандарте указано, что он часто применяется непоследовательно и неправильно (например, его смешивают с терминами «ридсорсинг» или «райдхейлинг»), вместо него рекомендуется использовать термины «карпулинг» и «вэнпулинг» (совместная поездка на мини-вэне).

¹⁷ J3163_201809. Taxonomy and Definitions for Terms Related to Shared Mobility and Enabling Technologies – SAE International. https://www.sae.org/standards/content/j3163_201809/.

ТАБЛИЦА 1: ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ В СФЕРЕ СОВМЕСТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ¹⁸

ТЕРМИН	ЗНАЧЕНИЕ	АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ТЕРМИНЫ
Байкшеринг	Краткосрочная аренда велосипедов, как правило, на отдельные периоды в течение часа или менее в течение срока членства (периоды, которые могут варьироваться от одной поездки до нескольких дней и до годового членства)	
Каршеринг	Сервис, который предоставляет участникам доступ к автомобилю на период менее одного дня. Основные бизнес-модели B2C каршеринга включают «односторонний» (one-way), «возвратный» (round-trip) варианты, свободный каршеринг, и peer-to-peer (P2P), который позволяет владельцам автомобилей предоставлять их в аренду другим членам автомобильного клуба	
Система общественного транспорта, реагирующая на транспортный спрос	Система транспортировки физических лиц (кроме воздушных судов), включающая предоставление требуемых услуг общественного транспорта профильными организациями и предоставление транспортных услуг частными лицами, включая, помимо прочего, услуги общественного транспорта, который не следует по заданному маршруту с фиксированным расписанием	Реагирование на спрос
Система фиксированных маршрутов общественного транспорта	Система транспортировки физических лиц (кроме воздушных судов), включающая предоставление требуемых услуг общественного транспорта профильными организациями и предоставление транспортных услуг частными лицами, включая, помимо прочего, услуги общественного транспорта, который следует по заданному маршруту с фиксированным расписанием	
Микротранзит	Сервисы с ИТ-поддержкой для частных пассажирских перевозок, такие как Bridj, Chariot, Split и Via, которые обслуживают пассажиров на динамически генерируемых маршрутах и ожидают пассажиров на общих пунктах посадки или высадки. Транспортные средства могут варьироваться от больших внедорожников до фургонов или маршрутных автобусов. Поскольку они предоставляют услуги, подобные общественному транспорту, но в меньшем, более гибком масштабе, эти новые услуги называются микротранзитными	
Мобильность по требованию	Интегрированная и подключенная мультимодальная сеть безопасных, доступных по цене и надежных вариантов транспортировки, которые доступны для всех пользователей	
Паратранзит	Услуги, определяемые Законом для перевозки лиц с ограниченными возможностями, которые не могут пользоваться системами общественного транспорта с фиксированными маршрутами	

¹⁸ Shared Mobility Definitions. Federal Transit Administration. См. на <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/shared-mobility-definitions>.

ТЕРМИН	ЗНАЧЕНИЕ	АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ТЕРМИНЫ
Частные автобусы	Корпоративные, региональные и местные автобусы, которые делают ограниченные остановки, часто выбирая только определенных пассажиров	Автобусы для перевозки персонала, технические автобусы
Общественный транспорт	Регулярные услуги наземного транспорта для совместного пользования, доступные для широкой публики или для части населения, определяемой по возрасту или наличию инвалидности, или по низкому доходу. Общественный транспорт не включает в себя: междугородние пассажирские; заказные, школьные или экскурсионные автобусы; трансфер для посетителей одного или нескольких конкретных заведений, внутритерминальные или внутрифирменные услуги трансфера	
Райдшеринг	Совместная поездка – это включение пассажиров в частную поездку, в которой водитель и пассажиры едут в один пункт назначения. Такой сервис предоставляет дополнительные возможности перевозки для пассажиров, позволяя водителям заполнять свободные места в своих транспортных средствах. Традиционные формы райдшеринга включают карпулинг и ванпулинг	Карпулинг, ванпулинг, слаггинг (разновидность карпулинга без предварительной регистрации), ридсорсинг (с использованием приложений для смартфонов)
Ридсорсинг	Использование онлайн-платформ для связи пассажиров с водителями и автоматизации бронирования, оплаты и обратной связи с клиентами. Пользователи могут выбирать из множества классов обслуживания, включая водителей, которые используют личные, некоммерческие, транспортные средства; традиционные такси, диспетчерское обслуживание осуществляется через приложения провайдеров, а также услуги премиум-класса с профессиональными водителями и автомобилями. Ридсорсинг стал одной из наиболее распространенных форм совместной мобильности	Транспортная компания, использующая сетевые ресурсы (TNC, ridesharing, e-hailing)
Совместная поездка	Тип ридсорсинга, который позволяет клиентам, запрашивающим поездку для одного или двух пассажиров, в режиме реального времени объединяться с другими клиентами, движущимися по аналогичному маршруту	Динамический карпулинг
Совместное использование мобильности	Транспортные услуги, которыми пользуются совместно, включая общественный транспорт; такси и лимузины; байкшеринг; каршеринг (все варианты); райдшеринг карпулинг, ванпулинг); ридсорсинг; совместное использование скутеров; услуги частных автобусов-шаттлов; fractional каршеринг и коммерческие транспортные средства доставки, обеспечивающие гибкую транспортировку товаров	Совместная мобильность
Выделенный (чартерный) общественный транспорт	Перевозка автобусом, или любым другим транспортным средством (кроме воздушных), предоставляемым частным лицом для широкой публики, с общим или специальным обслуживанием (включая чартерные перевозки) на регулярной и постоянной основе	

Некоторые из определений совместной мобильности представляют особый интерес для настоящего исследования и соответственно используются в остальной части отчета. Следует отметить присутствие в стандарте терминов и классификации мобильных приложений, которые являются неотъемлемой частью совместной мобильности. Экономика совместного потребления отличается от привычных форм экономической активности не продуктом потребления как таковым – обмен и аренда существуют столько же, сколько сама экономика, – а тем, как современные коммуникационные технологии упростили доступ к участию в потреблении.

Если из цепочки «бизнес – приложение – потребитель» убрать «приложение», то получится обычная аренда или прокат. Uber без мобильного приложения – это обычное такси; Airbnb без приложения – квартиры посуточно; BlaBlaCar без сайта – просто автостоп. Поэтому одно из предлагаемых альтернативных названий для экономики совместного потребления – экономика доступа (англ. «access economy»).

1.4. СЕРВИСЫ СОВМЕСТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ КАК ЭТАП ОТКАЗА ОТ ЧАСТНОГО ВЛАДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯМИ

Каршеринг и карпулинг является частью более широкой тенденции совместной мобильности, которая в перспективе может привести к отказу от частного владения автомобилем.

Помимо каршеринга и карпулинга, в транспортный сектор экономики совместного пользования входят, например, так называемые «транспортные системные сервисы» (transportation network services), в рамках которых пассажиры могут совместно пользоваться мультимодальной сетью транспортной мобильности с помощью современных технологий – как правило, мобильных приложений, примерами таких транспортных сервисов являются современные децентрализованные сервисы такси (например, Uber).

Согласно некоторым исследованиям, один автомобиль каршеринга по показателям общей эффективности и провозной способности заменяет до 15 личных автомобилей¹⁹, по другим исследованиям – от 4 до 13, в зависимости от страны²⁰.

Еще одно преимущество краткосрочной аренды автомобиля для города и общества – это более эффективное использование транспортного средства во временном аспекте. Автомобиль больше времени проводит в движении и меньше стоит, занимая парковочное место; таким образом, для автомобилей каршеринга нужно меньше парковочных мест²¹.

Кроме того, распространение каршеринга увеличивает уровень пользования карпулингом, приводит к увеличению среднего расстояния, преодолеваемого пешком и на велосипеде; увеличение востребованности сервисов каршеринга ведет к повышению уровня использования общественного транспорта. Таким образом, пользователь в этом случае отказывается от более затратного владения в пользу исключительно использования/потребления, снижая для себя издержки и снижая риски т.н. «сверхпотребления», которое может стать проблемой как для конкретного человека, так и для общества в целом²².

¹⁹ Seeing the back of the car. // The Economist – 22 September 2012. См. на <https://www.economist.com/briefing/2012/09/22/seeing-the-back-of-the-car>.

²⁰ Shaheen, S., Cohen, A. Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends. International Journal of Sustainable Transportation – 7(1) June 2012 – <https://doi.org/10.1080/15568318.2012.660103>.

²¹ Harms, L., Jorritsma, P., Berveling, J., et. al. Carsharing in the Netherlands: User characteristics and mobility effects. – Shanghai, China, World Conference on Transport Research, July 2016.

²² Botsman, Rachel; Rogers, Roo (2011). What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live (Rev. and updated ed.). London: Collins. p. 51.

Использование каршеринга приводит к уменьшению среднего расстояния (примерно на 20%), преодолеваемого каждым человеком на автомобиле за неделю, и к уменьшению среднего расстояния, преодолеваемого каждым автомобилем. В некоторых случаях это приводит к изменению в транспортном поведении: повременная оплата побуждает человека более тщательно подходить к своему «запросу на передвижение» и более экономно планировать передвижения по городу; по сравнению с личным транспортом автомобили каршеринга менее доступны, поскольку они могут не быть в непосредственной близости, и это также может сыграть свою роль [21, Harms, 2016].

В целом, проблема автомобильного «сверхпотребления» топлива и пространства особенно остро стоит в крупных странах с высокой автомобилизацией и «автомобильно-ориентированной» системой расселения. В ходе трехлетнего исследования было изучено влияние сервиса каршеринга Car2go на транспортную ситуацию в Сиэтле, Сан-Диего, Вашингтоне и двух канадских городах – Калгари и Ванкувере. Исследователи подсчитали, что благодаря этому сервису количество личных автомобилей уменьшилось на 28 000 единиц. Ученые опросили клиентов Car2go и обнаружили, что от 2% до 5% людей продали свои автомобили, а 7%–10% решили не покупать автомобиль. Проданные автомобили имели средний возраст около 14 лет и потому обладали менее совершенными системами нейтрализации выбросов, опасными для окружающей среды²³.

Таким образом, помимо количественного изменения негативных издержек автомобилизации (снижения количества автомобилей на дорогах со всеми вытекающими последствиями), каршеринг приводит и к качественным изменениям автомобильного парка. Среди автомобилей каршеринга доля машин с низким уровнем выбросов и электромобилей, как правило, гораздо выше, чем в автомобильном парке города или страны в целом. Можно сказать, что благодаря каршерингу автомобильный парк становится моложе [20].

Тем не менее, развитие сервисов краткосрочной аренды автомобилей может вести и к отдельным негативным последствиям. Иногда пользование каршерингом приводит не к отказу от личного автомобиля, а является первым шагом к его приобретению; впрочем, такие последствия более характерны для развивающихся стран, которые находятся на более ранней стадии автомобилизации.

Стоит отметить, что преимущества каршеринга осознаются и в ряде развивающихся стран. Например, в городе Пешавар (Пакистан) было проведено социологическое исследование, которое показало в целом положительное общественное восприятие идеи каршеринга²⁴.

Пешавар является шестым по величине городом в Пакистане (население самого города составляет около 2 миллионов человек, а его провинции – около 5 миллионов). Город сталкивается с серьезными проблемами заторов и загрязнения окружающей среды. Прогнозы предсказывают еще более напряженную транспортную ситуацию в ближайшем будущем из-за отсутствия запланированного развития общественного транспорта. Пешавар – один из самых загрязненных и перегруженных городов Пакистана, заторы стали ежедневной проблемой в городе, где количество автомобилей увеличилось примерно на 230% за последнее десятилетие.

Внедрение системы каршеринга в городе Пешавар могло бы стать одним из возможных решений для решения проблем, связанных с ростом автомобилизации, заторами и загрязнением окружающей среды. Успешная работа такой системы зависит от достаточного спроса, который остается вопросом в Пакистане (как и в приоритетных странах).

²³ US carsharing kept 28 000 private cars off road in 3 years. // The Guardian, 23 July 2016. См. на <https://www.theguardian.com/sustainable-business/2016/jul/23/car-sharing-helps-environment-pollution>.

²⁴ Ullah I., Liu K., Vanduy T. Examining Travelers' Acceptance towards Car Sharing Systems – Peshawar City, Pakistan. – Sustainability, 2019, 11(3), 808, 4 February 2019; <https://doi.org/10.3390/su11030808>.

1.5. ВЫЯВЛЕНИЕ СОЦИАЛЬНЫХ И КУЛЬТУРНЫХ ТРАДИЦИЙ, ГЕНДЕРНЫХ АСПЕКТОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ДОСТУП ГРАЖДАН К УСЛУГАМ КАРШЕРИНГА И КАРПУЛИНГА

Персональная мобильность посредством частного автомобиля в его нынешнем виде не является устойчивой по различным причинам, прежде всего из-за серьезных экологических проблем, которые могут быть решены, в том числе, путем более широкого совместного использования автомобилей²⁵. Модель каршеринга (во всех ее вариантах) изменяет социальный аспект использования автомобиля: автомобиль больше не рассматривается как роскошь, а как одно из многочисленных средств передвижения. Однако в странах с низкими доходами и низким уровнем автомобилизации это восприятие отличается, так как владение автомобилем здесь часто является показателем социального статуса владельца, символом престижа. Один из важнейших мотивов покупки и использования автомобиля – чисто психологический: это желание изменить свой социальный статус, продемонстрировать успешность и финансовые возможности.

Каршеринг - альтернативная модель владения и использования автомобиля, в основе которой, в классическом варианте, лежит долевой принцип собственности. Восприятие каршеринга достаточно сильно зависит от возраста, пола и уровня образованности пользователей. Известный аналитик Интернет-трендов Мэри Микер уверена, что молодые люди поколения Z (термин, применяемый в мире для поколения людей, родившихся, примерно, после 1995-го года), скорее откажутся от автомобиля, чем от смартфона²⁶.

Исследователи Шэхин и Мартин²⁷ провели опрос в Пекине, чтобы выяснить отношение людей к совместному использованию автомобилей, его результаты показали, что молодые и хорошо образованные люди чаще используют системы каршеринга.

Поэтому для успешной реализации услуг каршеринга критически важной является разработка эффективного приложения для смартфонов. С помощью приложений легко определять местоположение автомобиля, общаться с собственником автомобиля (в случае P2P каршеринга) или службой поддержки, открывать и закрывать автомобиль и получать другие услуги, которые, собственно, и делают каршеринг таким привлекательным сервисом по сравнению с классической арендой автомобилей.

В то же время существуют и ограничения, например, каршеринг нельзя использовать при паратранзите. Сервисы недоступны для многих людей с ограниченными возможностями, особенно для тех, кто не может самостоятельно управлять автомобилем, или для тех, кто нуждается в особых регулировках для управления.

²⁵ Redshaw, Sarah. (2008). In the Company of Cars: Driving as a Social and Cultural Practice. <https://doi.org/10.1201/9781315588186>.

²⁶ This is what teens are really doing on their phones. Robert Hackett. Fortune, 27 May 2015. См. на <https://fortune.com/2015/05/27/teens-phones-mary-meeker/>.

²⁷ Shaheen S.A.; Martin, E. Demand for carsharing systems in Beijing, China: An exploratory study. Int. J. Sustain. Transp. 2010, 4, 41–55.

Гендерные аспекты использования каршеринга

Гендерные особенности могут оказывать влияние на практику совместного использования автомобилей и ее раз витие, и для их изучения требуются отдельные исследования. Примером может служить исследование, проведенное немецкими учеными и посвященное конкретным требованиям женщин к повседневной мобильности в городских районах (Берлин)²⁸. Исследование показало, что вне поездок на работу женщины используют автомобили в основном для перевозки покупок или сопровождения детей. Они стараются избегать использования общественного транспорта, который часто не предлагает достаточного места для детей или детских колясок, а также оборудования, необходимого для ухода за детьми, в том числе нуждающимися в медицинской помощи.

Исследование также показало, что женщины и мужчины имеют разные модели поездок. Женщины в целом имеют более сложные поездки, чем мужчины, которые часто ездят только на работу и обратно. Вместо того чтобы ехать домой с работы, женщины, как правило, совершают серию поездок: в магазин, на встречу с подругой или с целью забрать детей из школы и т. д.

Бизнес-модели операторов каршеринга соответствуют городской модели передвижения женщин, поскольку их поездки, как правило, более короткие по сравнению с мужскими. В то же время установлено, что женщины используют модель «свободного» (free-floating) каршеринга значительно реже, чем мужчины, из-за бремени заботы о детях и выполнения домашних обязанностей. Дополнительные вещи, которые женщины должны иметь для этих поездок, например, продукты, детские сиденья и принадлежности для детей, затрудняют использование указанной модели каршеринга.

В своих интервью пользователи женского пола указали следующие причины, по которым они не пользуются каршерингом чаще:

- рядом недостаточно автомобилей – большинство участников опроса заявили, что они не будут использовать автомобиль каршеринга, если он находится на расстоянии более 500 метров, потому что им приходится идти со своими детьми, нести детские кресла и другие принадлежности для детей;
- неудобства использования автокресел – не всегда возможно перевозить и устанавливать несколько детских сидений;
- чистка автомобиля после использования и хранение в нем вещей.

Кроме того, исследование показало, что женщины демонстрируют высокий потенциал принятия электромобилей и предпочитают одну модель автомобиля, а не пробуют разные модели.

Тем не менее, количество женщин, использующих каршеринг, увеличивается. Например, в Российской Федерации, сервис BelkaCar (Москва) проанализировал, как менялась структура пользователей сервиса за второй год работы компании. В 2017 г. мужчины составляли 90% от общего числа пользователей, а 10% приходилось на женщин. Несмотря на то что в 2018 г. лидирующая роль сохранилась за мужской частью клиентов, доля женщин, использующих BelkaCar, увеличилась практически вдвое и составила 19%²⁹.

²⁸ Kawgan-Kagan I., Popp M. Sustainability and Gender: a mixed-method analysis of urban women's mode choice with particular consideration of e-carsharing. *Transportation Research Procedia*, V. 31, 2018, p. 146–159. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2018.09.052>.

²⁹ Подробнее см. на <https://www.vestifinance.ru/articles/109728>.

Гендерные аспекты карпулинга

В исследовании³⁰ содержится мета-анализ результатов 18 других исследований по карпулингу в различных странах мира, которые были опубликованы за недавние пять лет (2014–2018). Авторы пришли к выводу, что женщины менее склонны к участию в карпулингу с незнакомыми людьми. Однако в целом гендерные эффекты, как представляется, незначительны.

Помимо гендерных аспектов, на решение об использовании сервисов совместной мобильности могут также повлиять религиозные убеждения и национальные традиции.

1.6. ВОЗМОЖНЫЕ ВЫГОДЫ ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Доступ к пользованию автомобилем является более устойчивой практикой, чем владение автомобилем. Каршеринг и карпулинг способствуют переходу к устойчивой мобильности, когда транспортные перемещения людей или товаров не создают негативных внешних воздействий на окружающую среду и здоровье, и помогают обеспечить высокое качество жизни и необходимую безопасность.

В пригородах, где многие места находятся в пешеходной доступности, имеются велосипедные маршруты, а услуги общественного транспорта доступны и надежны, у людей, как правило, нет необходимости каждый день пользоваться автомобилем. Вместе с тем, когда владелец автомобиля предпочитает ходить пешком, ездить на велосипеде или ездить на общественном транспорте, его автомобиль все еще может быть источником экологических и иных проблем. Неиспользуемый автомобиль все еще занимает парковочное место и, даже будучи неподвижным, может выделять масла и другие загрязняющие вещества на дорогу, в канализацию и водные объекты.

Несмотря на растущие инвестиции в транспортную инфраструктуру, последствия загрязнения окружающей среды и дорожных заторов усиливаются, приводя к потере примерно 1% мирового внутреннего валового продукта (ВВП) и к 7 миллионам преждевременных смертей в год; поэтому, чтобы справиться с этими серьезными проблемами, необходим более разумный подход к развитию и мобильности³¹.

Каршеринг и карпулинг способствуют более эффективному использованию имеющихся ресурсов, в целом снижая количество автомобилей в городах и, тем самым, сокращая потенциал дорожной аварийности и уменьшая вредные воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду. Каршеринг и карпулинг расширяют возможности общественного транспорта, предоставляя пользователям безопасные, доступные и экологически устойчивые транспортные системы.

Сервисы совместной мобильности также повышают степень транспортной доступности мест работы и отдыха, предоставляя людям необходимые варианты мобильности непосредственно до нужного места. Равный доступ к транспортным средствам для всех граждан, независимо от их финансового и социального статуса, включая тех, кто по различным причинам не способен позволить себе владение собственным автомобилем, позволяет снизить социальное неравенство.

³⁰ Olsson L.E. et al. Why Do They Ride with Others? Meta-Analysis of Factors Influencing Travelers to Carpool. – Sustainability 2019, 11, 2414; <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/8/2414>.

³¹ Environmentally Sustainable Innovation in Automotive Manufacturing and Urban Mobility. A Frost & Sullivan White Paper in Conjunction with BT, 2016, 36 p. <https://www.btplc.com/DigitalImpactandSustainability/Ourapproach/Ourpolicies/cars2025report.pdf>.

Преимущественное использование электромобилей в ряде сервисов каршеринга оказывает поддержку устойчивому развитию городской среды и создает дополнительный механизм по укреплению возможностей планирования и управления, связанных с изменением климата.

По данным международного исследования, проведенного аудиторской компанией PricewaterhouseCoopers [11, PwC, 2015], более 80% пользователей считают, что сервисы совместного использования транспорта помогают экономить и заботиться об окружающей среде, одновременно снижая риски для здоровья.

Учитывая сказанное, можно заключить, что каршеринг и карпулинг являются важными драйверами в достижении ряда целей устойчивого развития (ЦУР), принятых всеми государствами-членами Организации Объединенных Наций³² и, в частности, цели устойчивого развития 3, 5, 11, 13.

³² United Nations Sustainable Development. 2019. См. на <https://www.un.org/sustainabledevelopment/>.

2. АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ НА РЫНКАХ СЕРВИСОВ СОВМЕСТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ РЕГИОНОВ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ, АЗИИ И СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ

Глобальный аналитический доклад об индустрии каршеринга, представленный учеными из Центра исследований транспортной устойчивости (TSRC) университета Беркли в Калифорнии, показал, что по состоянию на конец 2016 года, сервисы каршеринга работали на всех континентах мира, кроме Антарктиды. По оценкам TSRC, в 2095 городах по всему миру имелись организации, предоставляющие услуги каршеринга, число транспортных средств составило более 157 000, а зарегистрированных пользователей – 15 миллионов. Указанные цифры не включают сервисы P2P³³.

Развитие сервисов совместной мобильности продолжается, показано на рисунке 2. Данные, приведенные в профильном блоге movmi.net³⁴, показывают, что за 2 года количество городов, в которых работают сервисы каршеринга, увеличилось почти в 1,5 раза.

РИСУНОК 2: ДАННЫЕ О СЕРВИСАХ КАРШЕРИНГА В МИРЕ ПО СОСТОЯНИЮ НА НАЧАЛО 2019 Г.



Источник: [34, Phillips, 2019].

Согласно приведенным данным [33, Shaheen et al, 2018], Азия, безусловно, является крупнейшим рынком в сфере каршеринга, где работает более 40% всех сервисов, Европа является вторым по величине рынком с 37% мирового парка каршеринга, регион Северной Америки, идет третьим с рыночной долей около 20%. В настоящей главе рассмотрены основные тенденции развития этих регионов.

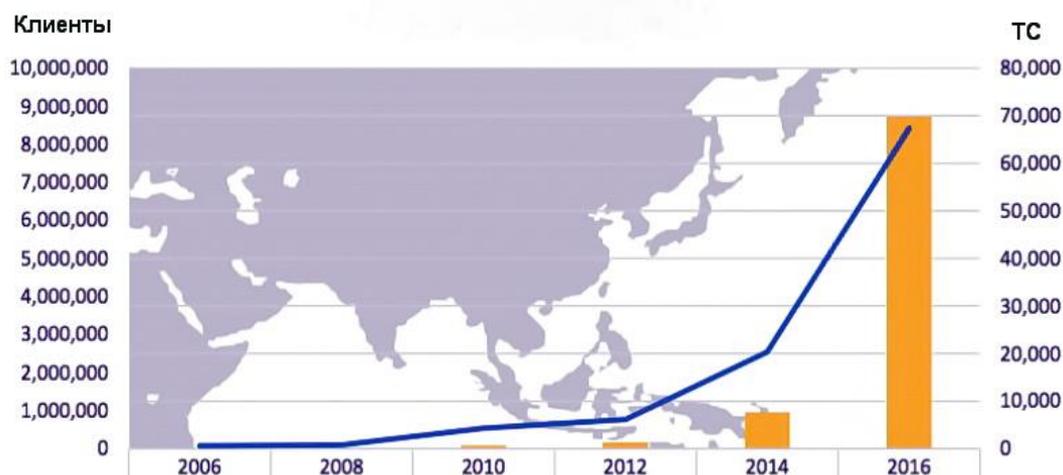
2.1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СОВМЕСТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В АЗИИ

По состоянию на 2016 год Азия является крупнейшим рынком каршеринга в мире в мире. Кроме того, размер парка более чем утроился всего за 2 года, с 2014 по 2016 год. Число участников каршеринговых программ составляет 8,7 миллиона (см. рис. 3), что вдвое больше, чем в Европе.

³³ Shaheen S., Cohen A., and Jaffee M. Innovative Mobility: Carsharing Outlook. Spring 2018. Transportation Sustainability Research Center – University of California, Berkeley. <https://doi.org/10.7922/G2CC0XVW>.

³⁴ Phillips S. Carsharing Market & Growth Analysis. 10 July 2019. См. на <http://movmi.net/carsharing-market-growth-2019/>.

РИСУНОК 3: РАЗВИТИЕ КАРШЕРИНГА В АЗИИ. ПО ВЕРТИКАЛЬНЫМ ОСЯМ: СЛЕВА – ЧИСЛО КЛИЕНТОВ, СПРАВА – ЧИСЛО ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ПО ДАННЫМ ИЗ 10 СТРАН, P2P СЕРВИСЫ НЕ УЧТЕНЫ)



Источник: [33, Shaheen, 2018].

Примечание: данные из 10 стран, услуги P2P не включены.

Основными факторами, которые способствовали этому росту, были быстрая индустриализация и урбанизация, которые стимулировали спрос на рынке автомобилей, а также недостаточно развитая в некоторых странах транспортная инфраструктура, дефицит парковочного пространства. Результатом явилась серьезная загруженность дорог, люди, проживающие в Азиатско-Тихоокеанском регионе, застревают в заторах примерно на 52 минуты в день или на 13 дней в году³⁵.

Дорожные заторы уже стоят азиатским экономикам приблизительно 2–5% валового внутреннего продукта (ВВП) каждый год из-за потерянного времени и более высоких транспортных расходов. Города региона страдают от самых высоких уровней загрязнения воздуха в мире, причем до 80% выбросов приходится на транспорт. Между тем, согласно докладу ВОЗ, опубликованному в 2017 году, около одной трети смертей в регионе происходит из-за загрязнения воздуха³⁶.

В результате правительства большинства стран региона стараются более эффективно использовать имеющуюся дорожную сеть, осуществляют строгий контроль за использованием частных транспортных средств, поощряя использование услуг совместной мобильности и внедряя электрический транспорт.

Например, к концу 2018 года восемь городов и одна провинция Китая ввели ограничения на продажу автомобилей. Шанхай был первым городом, который начал вводить ограничения в 1994 году, в то время как другие города не устанавливали эти ограничения до 2011 года или позже, когда проблемы загрязнения воздуха и транспортных заторов стали заметными.

Реализация и последствия ограничений на продажу автомобилей варьируются от города к городу. Наиболее распространенной мерой для местных властей является прямой

³⁵ Asia Pacific Car Sharing Market Size by Model. Regional Outlook, 2018–2024. См. на <https://www.graphicalresearch.com/industry-insights/1001/asia-pacific-car-sharing-market>.

³⁶ One third of global air pollution deaths in Asia Pacific. WHO, 2017. См. на <https://www.who.int/westernpacific/news/detail/02-05-2018-one-third-of-global-air-pollution-deaths-in-asia-pacific>.

контроль за количеством и распределением новых номерных знаков транспортных средств, тем самым ограничивая продажу частных автомобилей. Шанхай ограничивает количество выдаваемых ежегодно номерных знаков и проводит публичные аукционы по их продаже. В 2017 году количество выданных новых номерных знаков составило примерно 132 тысячи, в то время как общее население Шанхая составляет около 24 миллиона человек. Нехватка номерных знаков сделала аукционную цену чрезвычайно высокой (около 13 000 долларов США) в 2017 году. Высокая стоимость автомобильных номерных знаков существенно ограничивает возможности и желание людей владеть автомобилями, снижая уровень владения автомобилями в городе³⁷.

В отличие от Шанхая, новые автомобильные номерные знаки в Пекине распределяются путем лотереи. Гуанчжоу начал вводить ограничения в 2012 году и ограничил количество выдаваемых новых номерных знаков до 120 тысяч в год. Десять процентов новых номерных знаков Гуанчжоу выделяется на т.н. «чистые транспортные средства» (например, электромобили), 40% определяется путем лотереи, а остальные 50% в ходе открытых аукционов [37, Gan, 2019].

Стоимостной объем Азиатско-Тихоокеанского рынка каршеринга в 2017 г. превысил 314,7 млн. долл. США, ожидается, что совокупный среднегодовой темп роста (CAGR) данного рынка в период с 2018 по 2024 гг. составит более 31,5% (см. рис. 4) [35].

РИСУНОК 4: ПРОГНОЗ CAGR РЫНКА КАРШЕРИНГА В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ (АТР)



Источник: graphicalresearch.com

Страны региона с наибольшим количеством населения – Китай и Индия, имеют также наибольшее количество примеров реализации инициатив каршеринга и карпулинга.

Китай

Операторы каршеринга в Китае и его пользователи планируют дальнейший рост рынка. Roland Berger, немецкая консалтинговая компания, которая в течение многих лет изучает китайский рынок каршеринга, оценивает ежегодный темп его роста в 45% к 2025 году³⁸.

³⁷ Gan, Y., Lu, Z., Cai, H. et al. Future private car stock in China: current growth pattern and effects of car sales restriction. *Mitig Adapt Strateg Glob Change* (2019). <https://doi.org/10.1007/s11027-019-09868-3>.

³⁸ Carsharing in China. Roland Berger. March 2017. См. на https://www.rolandberger.com/publications/publication_pdf/roland_berger_tab_car_sharing_china.pdf.

Этот рост наблюдается в контексте строгого государственного регулирования, которое включает ограничения на регистрацию автомобилей, высокие стартовые и послепродажные расходы, а также значительные внешние издержки. Инициативы каршеринга и карпулинга заполняют пробелы в общественном транспорте в некоторых районах, где урбанизация опережает предложения услуг общественного транспорта.

Около 90% всех организаций каршеринга в Китае работают на местном уровне. Большинство операторов каршеринга в Китае полагаются на государственные субсидии и эксклюзивные партнерские отношения, которые помогают им закрепиться на рынке до создания более прибыльной бизнес-модели.

Индия

Индийский рынок предоставляет отличные возможности для роста. Отраслевые эксперты оценивают ежегодные темпы роста парка каршеринга и членской базы примерно в 25%. Основными причинами роста являются проблемы, связанные с владением транспортным средством и поиском парковок в таких мегаполисах, как Мумбаи или Бангалор. Потенциальные пользователи желают больше комфорта и удобства, ограничивая при этом расходы. Большинство населения пользуется автомобильным транспортом – более 90% пассажирских перевозок приходится на автомобильные дороги³⁹, дорожная сеть Индии является второй по величине и одной из самых загруженных в мире (см. https://en.wikipedia.org/wiki/Transport_in_India). Правительство ориентировано на инфраструктурные инвестиции и стимулирование модели государственно-частного партнерства (ГЧП), которые дают возможность для развития частных игроков в отрасли.

Япония

Рынок каршеринга в Японии стремительно расширяется. По данным Фонда содействия развитию личной мобильности и экологического транспорта (известного как Фонд Eco-Mo), услугами каршеринга в Японии в марте 2018 года пользовались более 1,32 миллиона зарегистрированных членов, что примерно в пять раз больше, чем за предыдущие пять лет^{40, 41}. В 2018 году размер автопарка поставщиков услуг каршеринга в Японии оценивался примерно в 33 тысячи автомобилей⁴².

Park24, которая управляет крупнейшим в стране сервисом каршеринга Times Car Plus, сообщила о том, что одной из причин быстрого роста сервиса стало распространение смартфонов, которые облегчили поиск доступных автомобилей и бронирование. Сообщалось, что водители в Японии вскоре смогут использовать свои смартфоны, чтобы начинать аренду автомобилей в каршеринге⁴³.

Сообщалось, что некоторые клиенты каршеринга в Японии использовали арендованные автомобили необычным образом. Например, японская служба каршеринга Orix обнаружила, что многие из ее клиентов арендовали автомобили, но не ездили на них, большое количество клиентов сказали, что они спали или отдыхали в автомобилях, некоторые клиенты использовали автомобили в качестве мест для еды или разговора с друзьями по телефону и т.д.⁴⁴

³⁹ Согласно отчету «Транспортная индустрия в Индии – анализ роста, тенденции и прогноз (2020–2025 гг.)», краткое содержание доступно на <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/analysis-of-transportation-industry-in-india>.

⁴⁰ Transport and Environment in Japan, 2019. См. на <http://www.ecomo.or.jp/english/pdf/tej2019.pdf>.

⁴¹ <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/full-speed-ahead-for-automakers-in-japans-car-sharing-drive>, 25 June 2018.

⁴² <https://www.statista.com/statistics/1030770/japan-corporate-car-sharing-market-size/>.

⁴³ Smartphones to replace ignition keys at car share, rental services, 24 September 2019. См. на <http://www.asahi.com/ajw/articles/AJ201909240052.html>.

⁴⁴ Growing number of car-sharing users don't rent cars for driving, 4 July 2019. См. на <http://www.asahi.com/ajw/articles/AJ201907040011.html>.

Южная Корея

За пять лет (2013–2018 гг.) количество пользователей сервисов каршеринга выросло более чем в 40 раз. Согласно данным управлением дорожного движения Кореи, число пользователей каршеринга выросло примерно в 44 раза – со 172 340 в 2013 году до 7,7 миллиона в 2018 году. Количество автомобилей в парках увеличилось в 13 раз до 17 500 с 1 314 за тот же период⁴⁵. В 2015 году объем южнокорейского рынка каршеринга составил около 80 миллиардов южнокорейских вон (70 миллионов долларов США), а к 2020 году он должен был достичь примерно 500 миллиардов южнокорейских вон (405 миллионов долларов США)⁴⁶.

В 2017 году крупнейший корейский автопроизводитель Hyundai Motor Co запустил собственную программу каршеринга, поскольку стремится диверсифицировать источники доходов⁴⁷.

Турция

В этой стране общая мобильность набирает популярность, но масштаб деятельности операторов каршеринга все еще невелик. Местные исследователи считают, что это связано с недостаточной информированностью населения, проблемами сохранности и безопасности персональных данных, сложными механизмами оплаты, отсутствием интеграции с системами общественного транспорта и т.д.⁴⁸ В то же время рынок совместной мобильности имеет хорошие перспективы. Более 50% граждан уже имеют опыт совместной мобильности или заинтересованы в ней (они готовы попробовать ее в течение года).

Показателен пример Стамбула, крупнейшего города Турции. В Стамбуле, несмотря на наличие интегрированной и хорошо доступной системы общественного транспорта с метро, трамваем, автобусами и паромным сообщением, все же существует потребность в мобильности от двери до двери. Это особенно важно, когда одной из основных причин, по которой люди предпочитают использовать автомобили для ежедневных поездок на работу, является именно возможность и удобство подобного передвижения. Таким образом, интеграция систем каршеринга с системой общественного транспорта позволит снизить уровень использования автомобилей и одновременно увеличить использование общественного транспорта [48].

2.2. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СОВМЕСТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В ЕВРОПЕ

Европа является вторым по величине рынком каршеринга в мире (после Азии), отчасти из-за густонаселенной территории, и отчасти потому, что Европейский Союз уделяет большое внимание внедрению экологически чистых технологий и сокращению выбросов парниковых газов (ПГ). Это привело к существенному росту количества сервисов совместного пользования автомобилями. В 2016 году европейцам было доступно в 3,5 раза больше совместно используемых автомобилей по сравнению с 2010 годом (см. рис.5). Это также привело к существенному росту числа пользователей (в восемь раз в период между 2010 и 2016 годами).

⁴⁵ <http://koreabizwire.com/car-sharing-services-approach-8-mln-user-milestone/145092>, 30 September 2019.

⁴⁶ <https://www.statista.com/statistics/999337/south-korea-car-sharing-market-size/>.

⁴⁷ <https://pulsenews.co.kr/view.php?year=2017&no=602079>.

⁴⁸ Canitez, F., Devenci, M., (2017) «An Integration Model for Car Sharing and Public Transport: Case of Istanbul», Transist Istanbul Transport Congress and Exhibition (Book of Proceedings), 2–3 November 2017, Istanbul, Turkey.

РИСУНОК 5: РАЗВИТИЕ КАРШЕРИНГА В ЕВРОПЕ. ПО ВЕРТИКАЛЬНЫМ ОСЯМ: СЛЕВА – ЧИСЛО КЛИЕНТОВ, СПРАВА – ЧИСЛО ТС (ПО ДАННЫМ ИЗ 12 СТРАН, P2P СЕРВИСЫ НЕ УЧТЕНЫ)



Источник: [33, Shaheen, 2018].

Сравнивая рис. 5 (Европа) с рис. 3 (Азия) можно отметить, что существенный рост каршеринга произошел в Европе на несколько лет раньше, чем в Азии, что неудивительно, учитывая историю сервисов совместной мобильности, инициативы по внедрению которых также появились в Европе несколько раньше, чем в Азии.

Как указывается, данные, приведенные на рис. 5, не включают P2P сервисы, имеются оценки, которые учитывают наличие значительного количества пользователей этого вида каршеринга и, соответственно, автомобилей (см. рис. 6 и 7). Согласно данным оценкам⁴⁹ количество пользователей увеличилось более чем 2 раза с 2016 г., а количество транспортных средств почти утроилось.

РИС. 6: КОЛИЧЕСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ КАРШЕРИНГА В ЕВРОПЕ



РИС. 7: КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ СЕРВИСОВ КАРШЕРИНГА В ЕВРОПЕ



Источник: ING report

Обращает на себя внимание, что каршеринг все еще нишевый продукт – несмотря на значительный рост числа автомобилей каршеринга, их пока всего лишь чуть более 0,1% всех легковых автомобилей в Европе⁵⁰.

Большая часть автопарка (323 тыс.) управляется частными лицами, заключившими договоры по схеме P2P. Доступность этих автомобилей неизвестна, так как кто-то может отдавать свою машину только раз в месяц или в квартал. Это контрастирует с профессиональными автопарками каршеринга B2C (47 тыс.), которыми постоянно пользуются клиенты.

⁴⁹ Car sharing unlocked. Report of ING Economics Department, October 2018. См. на https://think.ing.com/uploads/reports/ING_-_Car_sharing_unlocked.pdf.

⁵⁰ По данным Ассоциации европейских автомобилестроителей (ACEA), за последние пять лет парк легковых автомобилей в ЕС вырос на 8% (количество автомобилей на дорогах увеличилось с 248 миллионов в 2014 году до 268 миллионов в 2018 году). Report: Vehicles in use – Europe 2019, 5 December 2019. См. на <https://www.acea.be/publications/article/report-vehicles-in-use-europe-2019>.

Работа данных сервисов может быть организована по-разному, но по удобству для клиентов, безусловно, лидирует «свободная» форма каршеринга (free-floating, см. рис.8), поэтому у них 3 млн 200 тысяч клиентов против 0,5 млн у сервисов со стационарными точками проката (Point-to-point, см. рис. 9). В то же время, количество автомобилей у сервисов свободной формы каршеринга почти в 2 раза меньше.

РИС. 8: КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ И ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ У СЕРВИСОВ FREE-FLOAT



РИС. 9: КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ И ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ У СТАЦИОНАРНЫХ СЕРВИСОВ



Источник: ING report

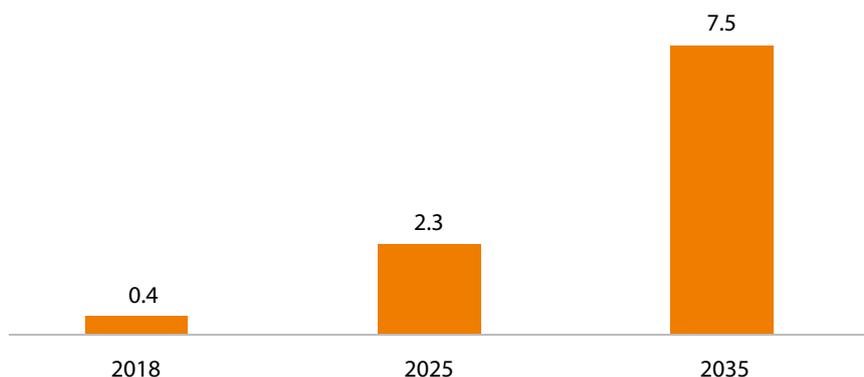
Данный факт говорит о высокой привлекательности свободной формы каршеринга, когда клиенты могут забирать и оставлять автомобили в любом удобном для себя месте. Эта бизнес-модель обеспечивает больше удобства, чем схема, которая обязывает пользователей забирать и оставлять автомобили в фиксированных местах. Тот факт, что большинство поставщиков услуг free-float находятся на рынке менее пяти лет, подчеркивает, что этот подход все еще является новым; тем не менее, этот рынок находится на подъеме.

Согласно прогнозу, парк автомобилей каршеринга в Европе значительно вырастет к 2035 году (см. рис. 10).

РИСУНОК 10: ПРОГНОЗ РОСТА ЧИСЛА АВТОМОБИЛЕЙ КАРШЕРИНГА К 2025 И 2035 ГОДАМ

Рост парка каршеринга до 7,5 млн. ед. к 2035 году

Столбцы - парк каршеринга в Европе в млн. ед.



Источник: ING report

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

Согласно оценкам, среднегодовой темп роста (CAGR) рынка услуг каршеринга в Великобритании составит 18–20% (по количеству автомобилей и участников программ) в течение следующих 7 лет. Частично этот рост связан с улучшением инфраструктуры, внедрению широкополосного интернета и весьма нестабильной экономикой, проблемы которой приводят к тому, что люди ищут альтернативы владению транспортным средством. Операторы каршеринга, скорее всего, все чаще будут переходить на автомобили с низким уровнем выбросов и электромобили⁵¹. Ограничением является отсутствие парковки в больших городах, таких как Лондон и др. Замедление экономической активности и снижение деловой уверенности также замедляют обновление автопарка.

Германия

Оценки роста для Германии немного выше, чем для Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (CAGR по количеству автомобилей и участников программ колеблется от 21 до 23%). Это неудивительно, поскольку Германия в настоящее время является крупнейшим европейским рынком каршеринга. В начале 2018 года более 2 миллионов человек были участниками программ каршеринга, и более 677 городов и населенных пунктов предлагают такие услуги (на 80 больше, чем в 2017 году). В тот же время, доля каршеринга составляет всего одну десятую процента (0,1%) пассажиро-километров перевозок, осуществляемых моторизованными пассажирскими транспортными средствами в Германии⁵², что подтверждает все еще нишевый характер услуги.

Одним из основных факторов быстрого распространения каршеринга в Германии является то, что некоторые из крупнейших производителей автомобилей предлагают собственные инициативы в этой области (Daimler, BMW). Еще один важный фактор – государство располагает уникальной нормативной базой для поддержки экологически чистых энергетических решений. Например, в 2017 году Бундестаг принял так называемый закон о каршеринге, который облегчает создание парковочных мест специально для автомобилей каршеринга.

Дальнейшее внедрение электромобилей в сервисы совместного использования является одной из самых больших возможностей на фоне продолжающихся расследований дизельных скандалов. В настоящее время 10% парка каршеринговых автомобилей в Германии уже состоит из электромобилей, данное соотношение примерно в 100 раз превышает аналогичное для частных автомобилей.

P2P-каршеринг в Германии также известен как «частный каршеринг». Преимуществом этой модели является низкая цена и широкий выбор автомобилей, а также ее доступность в сельских районах, где профессиональные поставщики услуг каршеринга не работают. Компании, предлагающие P2P-сервис в Германии, включают SnappCar, Turo-которая сотрудничает с Daimler, новичок Getaway и лидер рынка Getaround (панеe Drivy)⁵³.

В стране активно развивается карпулинг. Германия имеет самый высокий уровень принятия карпулинга в Европе, а Франция занимает второе место. Один из крупнейших проектов карпулинга – сервис Carpooling.com (в 2015 году куплен конкурентом BlaBlaCar) родился именно в Германии (2001 г.), поскольку совместные поездки в этой стране исторически пользовались популярностью. Сервис Carpooling.com разрешал водителям предлагать

⁵¹ IBISWorld report, October 2019. См. на <https://www.ibisworld.com/united-kingdom/market-research-reports/car-rental-leasing-industry/>.

⁵² Best A., Hasenheit M., Ecologic Institute. Car Sharing in Germany: A Case Study on the Circular Economy. Deliverable, 21 September 2018. См. на <https://circular-impacts.eu/content/car-sharing-germany-case-study-circular-economy>.

⁵³ Shared Mobility by Region: Germany, 19 August 2019. См. на <http://movmi.net/shared-mobility-germany/>.

свободные места онлайн, а пассажирам находить попутки. Люди могли выбирать пользователей, с которыми они хотят ездить, исходя из того, сколько места и какой комфорт им необходим, где они хотят встретиться и сколько они готовы заплатить. Люди могли не только забронировать, но и оплатить место онлайн, а водители и пассажиры могли оценить друг друга после поездки. Доступ к сервису можно было получить с компьютера, смартфона или Facebook. Он был доступен на семи языках и локализован в 9 странах. Сайт также предлагал оформить поездки на поездах, автобусах и самолетах, чтобы обеспечить пассажирам поездку в пункт назначения⁵⁴.

Франция

Потенциал роста рынка каршеринга во Франции находится в тех же пределах, что и в Германии, однако во Франции особенно популярны сервисы, работающие по модели P2P, успешными примерами которых являются Getaround (бывший Drivy), имеющий более 1 млн пользователей по всей Европе и Citiz, которая работает более чем в 80 городах (14 местных провайдеров услуг).

Во Франции действуют очень строгие правила каршеринга, особенно для его свободной формы free-float. Все они должны быть полностью электрическими или, по крайней мере, гибридными транспортными средствами. При соблюдении этих критериев поставщикам услуг предоставляется льготный доступ к парковочным местам.

В стране широко развит карпулинг. Один из недавних примеров возросшего спроса на использование сервисов возник во время транспортной забастовки во Франции в декабре 2019 года, которая парализовала общественный транспорт и вынудила пассажиров искать другие способы передвижения. Во время забастовки власти региона Иль-де-Франс в окрестностях Парижа продвигали приложения карпулинга для обеспечения мобильности пассажиров, предоставляя каждому водителю 4 евро (\$4,40) за совместную поездку⁵⁵.

BlaBlaCar – это самый популярный сервис карпулинга во Франции, где он и был основан в 2006 году. В 2019 году платформа имела 70 миллионов пользователей и была доступна в 22 странах, почти все из которых расположены в Европе. Последняя информация о количестве французских пользователей сервиса (15 миллионов) относится к 2018 году⁵⁶. В настоящее время почти 75 процентов деятельности BlaBlaCar приходится на зарубежные страны. Также сообщается, что во Франции, в частности, 40 процентов людей в возрасте от 18 до 35 лет используют BlaBlaCar. В то время как компания достигает насыщения рынка в этом сегменте, группа пожилых людей в настоящее время представляет собой резерв роста сервиса. Альтернативный оператор Heetch нанимает только профессиональных водителей.

Италия

Местный рынок каршеринга имеет более чем 0.5 млн пользователей. Как и во многих других странах, он поделен между крупными международными игроками (например, SHARE NOW) и местными поставщиками услуг, такими как Enjoy (проект нефтяного гиганта Eni) и сервисами, располагающими электромобилями Share'Ngo и 4UsMobile, последний доступен небольшим сообществам пользователей.

Благодаря страховым ограничениям в Италии полностью отсутствует такая модель каршеринга, как P2P. В то же время имеются сервисы как свободного (free-float), так и

⁵⁴ Carpooling.com.Wikipedia. См. на <https://en.wikipedia.org/wiki/Carpooling.com>.

⁵⁵ French Cosy Up in Carpools to Beat Transport Strike, 5 December 2019. См. на <https://www.voanews.com/europe/french-cosy-carpools-beat-transport-strike>.

⁵⁶ <https://techcrunch.com/2018/09/24/blablacar-is-on-the-path-to-profitability/>.

стационарного (stationary) каршеринга, причем последние были организованы местными сообществами. Перспективы дальнейшего развития в целом благоприятны, но не следует ожидать быстрого роста, рынок близок к насыщению. В Италии в середине 2019 года насчитывалось 27 операторов каршеринга, большее количество (33) имелось только в США⁵⁷. Милан – это центр свободной модели каршеринга, которая занимает до 80% рынка.

В стране активно развивается карпулинг, оператором, который доминирует как на итальянском, так и на всем европейском рынке, в настоящее время является BlaBlaCar.

Новой платформой карпулинга является пришедший в Милан из Швейцарии BePooler (старт в 2016 г.), который сотрудничает с городскими администрациями и автозаправочными станциями, и рассматривает возможность расширения бизнес-модели путем интеграции с общественным транспортом. Его мобильное приложение не только управляет совместными поездками, но и резервирует парковочные места (см. подробнее на сайте компании на <https://www.bepooler.com/?lang=en>).

Весьма перспективным сектором в Италии является корпоративный карпулинг. Все больше и больше пользователей интересуются этим видом карпулинга и подталкивают своих работодателей к принятию альтернативных решений, которые позволяют им экономить на транспортных расходах и оптимизировать поездки на работу.

Российская Федерация

Большая часть проектов совместной мобильности сосредоточена на Европейской территории страны. Первые сервисы каршеринга появились в Российской Федерации в 2012 году. Самый большой рынок услуг совместной мобильности в Российской Федерации находится в столичном регионе, который страдает от серьезных дорожных заторов. JPMorgan считает московский рынок каршеринга B2C одним из самых динамичных и перспективных в мире⁵⁸, при этом автопарк сервисов вырос почти на 50% (с 20 тыс. автомобилей), что делает Москву мегаполисом с самым большим парком каршеринга⁵⁹.

Одной из причин для этого является поддержка местных властей: осенью 2015 года был запущен проект «Московский каршеринг», в рамках которого операторы смогли получить льготные разрешения на парковку (московские власти ввели плату за парковку в 2013 году).

Этот опыт показывает, что система льготных разрешений на парковку оказалась эффективной мерой и может быть рекомендована странам, начинающим инициативы по совместному использованию автомобилей.

В настоящее время на московском рынке каршеринга работает не менее 10 операторов⁶⁰, но лишь ограниченное число из них имеют значительное количество транспортных средств и клиентов. Распределение парка по операторам по состоянию на сентябрь 2018 года представлено на рис. 11 ниже. В конце 2019 года две ведущие компании поменялись местами.

⁵⁷ См. подробнее на <http://movmi.net/carsharing-market-growth-2019/>.

⁵⁸ Как рынок каршеринга в Москве оказался самым быстрорастущим, РБК 27 September 2018. Доступно по ссылке https://www.rbc.ru/technology_and_media/27/09/2018/5bab94a69a79474169e307c1.

⁵⁹ <https://www.autostat.ru/news/42403/>.

⁶⁰ <https://truesharing.ru/carsharing/>.

РИСУНОК 11: ДОЛИ СЕРВИСОВ В2С КАРШЕРИНГА В МОСКВЕ ПО КОЛИЧЕСТВУ АВТОМОБИЛЕЙ

23% Delimobil	11% Anytime	
22% Yandex.Drive	9% YouDrive	5% TimCar
20% BelkaCar	4% Другие	1% EasyCar
	3% MatreshCar	1% Carenda 1% Car5

Источник: RosBusinessConsulting⁶¹

У каршеринга в России есть хорошие перспективы. Только 12% имеющих водительские права россиян зарегистрировано хотя бы в одной программе каршеринга, это намного меньше, чем в ведущих экономиках Европы, Азии или в США. Об этом говорится в исследовании консалтинговой компании Arthur D. Little⁶² о будущем автомобильного транспорта⁶³. В 2018 г. исследование [62] было впервые проведено по России, которая сравнивается с 12 другими странами. Помимо увеличения доли пользователей потенциал роста каршеринга заключается также в увеличении регулярности, отмечается в исследовании: 67% российских клиентов совершает от одной до пяти поездок в месяц, в мире таких 42%. Свыше 15 поездок в месяц совершает лишь 9% российских клиентов, хотя в мире эта доля составляет 24%.

Следует отметить, что в России практически отсутствуют сколько-нибудь заметные инициативы каршеринга согласно модели P2P, так как существует общее недоверие автовладельцев к передаче своего автомобиля незнакомыми людям. Имеются профильные Интернет ресурсы (<https://carenty.ru/>, <https://rentride.ru/>, и др.) но у данных сервисов отсутствуют мобильные приложения.

Этот феномен показан на рисунке 12 ниже, где Китай демонстрирует наибольшее приятие P2P-каршеринга. Во всем мире поддержка P2P-каршеринга в 2018 году в среднем снизилась на многих рынках, причем значительный рост наблюдался только в Китае и Швеции. Процент российских сторонников P2P самый низкий – большинство сосредоточено в Московском регионе.

⁶¹ https://www.rbc.ru/technology_and_media/27/09/2018/5bab94a69a79474169e307c1.

⁶² Future of automotive mobility – reloaded. Arthur D. Little report. December 2018. См. на https://www.adlittle.com/sites/default/files/viewpoints/adl_future_of_automotive_mobility_global_study_executive_summary-min_0.pdf.

⁶³ Согласно другим мировым данным, молодые люди гораздо чаще интересуются каршеринговыми программами, а те, кто живет в городах, чаще всего пользуются более чем одним сервисом. Примерно 33% клиентов младше 30 лет зарегистрированы в программах каршеринга, по сравнению с 25% старше 30 лет. См. на <https://www.statista.com/statistics/1010292/percentage-drivers-car-sharing-platform-registrations-by-age/>.

РИСУНОК 12: ГОТОВНОСТЬ К ПРИНЯТИЮ МОДЕЛИ P2P КАРШЕРИНГА

Источник: Arthur D. Little.

Глобальная аудиторская компания Deloitte прокомментировала вышеприведенный отчет ADL: тот факт, что владение автомобилем остается важным для россиян, может быть сдерживающим фактором – 54% респондентов не готовы отказаться от своих автомобилей, даже если есть услуга каршеринга, которая полностью соответствует их требованиям. Это сопоставимо со средним показателем по другим странам, который показывает, что 44% водителей не готовы расстаться со своими личными автомобилями⁶⁴.

Помимо высоких темпов роста рынка в Москве, каршеринг растет и в других крупных городах. Недавнее исследование по каршерингу⁶⁵ показало, что если в начале 2017 года 92% рынка каршеринга приходилось на Москву, то в конце 2019 года этот показатель снизился до 85%. С-Петербург и Ленинградская область, на долю которых приходится 8,35% поездок, остаются вторыми по величине, в то время как на другие регионы (Башкортостан, Свердловская, Самарская, Новосибирская и Нижегородская области, а также Краснодарский край) приходится лишь небольшая доля, но темпы прироста клиентской базы аналогичны таковым в ранние года каршеринга в Москве: от 73% до 83% пользователей из этих регионов классифицируются как новые.

Карпулинг в Российской Федерации

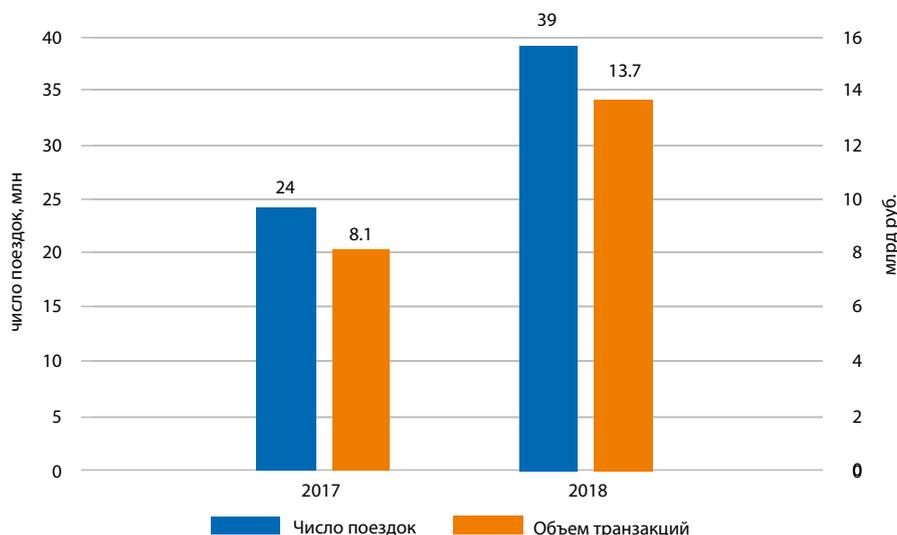
В Российской Федерации особенно актуальны транспортные сервисы совместной мобильности. За счет значительных расстояний и неравномерного развития железнодорожного сообщения российский рынок карпулинга имеет весьма значительный объем: карпулинг-сообщество Российской Федерации насчитывает около 16 млн человек и является самым крупным в Европе, имея тенденцию к росту, см. рис. 13⁶⁶.

⁶⁴ <https://www2.deloitte.com/ru/ru/pages/about-deloitte/deloitte-in-press/2019/karsheringom-rossii-polzuetsya-12-procentov-voditelej.html>.

⁶⁵ Рынок каршеринга в России. Сбданные. Март 2019. См. на https://www.sberbank.ru/common/img/uploaded/files/pdf/analytics/car_28_19.pdf.

⁶⁶ Экономика совместного потребления (ЭСП) в России 2018: модели, отрасли, тренды. ТИАР-Центр, РАЭК. 2018. См. на <https://tiarcenter.com/sharing-economy-research/>.

РИСУНОК 13: ДИНАМИКА РЫНКА КАРПУЛИНГА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В 2017–2018 ГГ.



Источник: Tiarcenter

Ежедневно карпулингом пользуются около 100 тыс. россиян, 60% пользователей карпулинга – мужчины 25–35 лет со средним доходом⁶⁷.

Ключевые операторы карпулинга: BlaBlaCar, а также частные объявления в социальных сетях «ВКонтакте» и «Одноклассники» также предлагают своим пользователям возможность организовать совместное использование автомобилей.

В 2014 году на рынок России вышла компания BlaBlaCar, купив локальный сервис «Подорожники». В августе 2018 года BlaBlaCar объявила о своем объединении с VeerCar, платформой по поиску попутчиков, созданной Mail.ru Group для Российского рынка. Таким образом, в настоящее время на российском рынке карпулинга доминирует единая платформа для организации совместных поездок – международная компания BlaBlaCar.

Глобальная экспансия BlaBlaCar отражена в его собственном исследовании, посвященном анализу данных 70-ти миллионного сообщества пользователей⁶⁸. В исследовании приводятся некоторые данные по России. Например, водители отклоняются от маршрута, чтобы подобрать или подвезти попутчиков, на 18 км (в среднем по BlaBlaCar – на 15 км); 3,1% пользователей сервиса не совершали бы поездки вовсе, если бы не было BlaBlaCar (в среднем по BlaBlaCar – 5,2%). Средняя длина поездки в России составляет 258 км (в среднем по BlaBlaCar – 257 км) – почти совпадают.

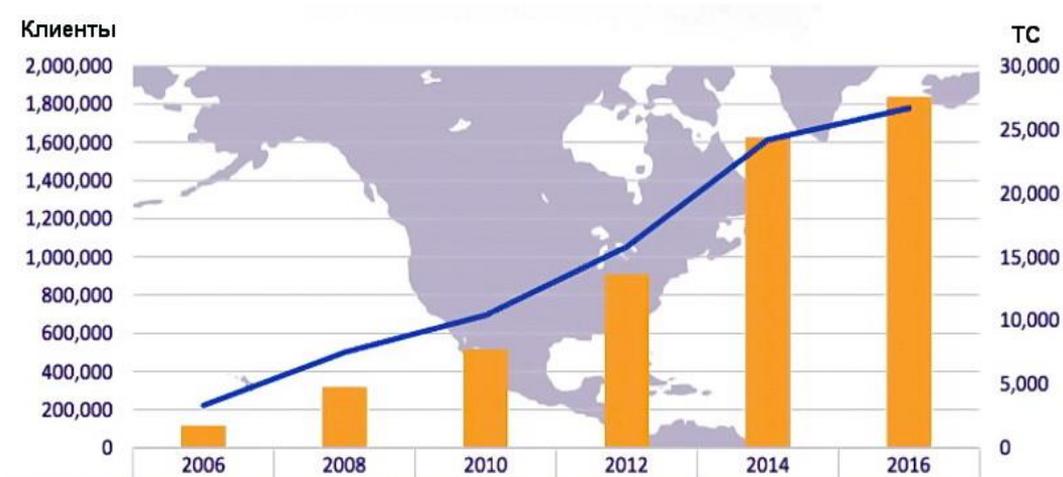
Карпулинг в России пока не проник во внутригородские поездки. Практика внутригородских совместных поездок по большей части основывается на долгосрочных офлайновых договоренностях между соседями и коллегами. Платформенные решения для коротких поездок в настоящее время тестируются.

⁶⁷ По официальным данным (по состоянию на 2018 год), средний доход населения в Российской Федерации составлял 32 635 рублей в месяц (около \$520).

⁶⁸ <https://blog.blablacar.com/newsroom/news-list/zeroemptyseats>.

2.3. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СОВМЕСТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В СЕВЕРНОЙ АМЕРИКЕ

РИСУНОК 14: РАЗВИТИЕ КАРШЕРИНГА В СЕВЕРНОЙ АМЕРИКЕ. ПО ВЕРТИКАЛЬНЫМ ОСЯМ: СЛЕВА – ЧИСЛО КЛИЕНТОВ, СПРАВА – ЧИСЛО АВТОМОБИЛЕЙ (ПО ДАННЫМ ИЗ 3 СТРАН, P2P СЕРВИСЫ НЕ УЧТЕНЫ)



Источник: [33, Shaheen, 2018].

Соединенные Штаты Америки

Согласно оценкам, совокупный среднегодовой темп роста (CAGR) рынка каршеринга в Соединенных Штатах Америки вплоть до 2024 г составляет около 17% как по количеству автомобилей в парке, так по количеству пользователей [33, Shaheen, 2018].

Ключевыми игроками на рынке каршеринга США являются RideCell, Getaround, Vulog, the Hertz Corporation, Lyft, Zipcar и Turo. Также в отрасли наблюдается появление большого количества мелких и региональных игроков. Широкое распространение в Соединенных Штатах Америки имеют также сервисы каршеринга по модели P2P.

Рост рынка связан, в том числе, с нормативными стимулами, которые используют власти в Соединенных Штатах Америки. Некоторые из этих нормативных актов действуют на муниципальном уровне, другие были введены в разных штатах. Законодательство штата, как правило, ориентировано на коррекцию налогообложения каршеринга и созданию стимулов для совместного использования автомобилей. Примерами являются налоговые кредиты в штате Вашингтон (вычеты из начисленных налогов), специальные программы, которые поощряют совместное размещение транзитных транспортных узлов и мест для парковки автомобилей (Калифорния) или партнерские отношения между компаниями-операторами общественного транспорта и провайдерами услуг каршеринга (Орегон), и, в частности, специальные разрешения на парковку шеринговых автомобилей (в ряде штатов).

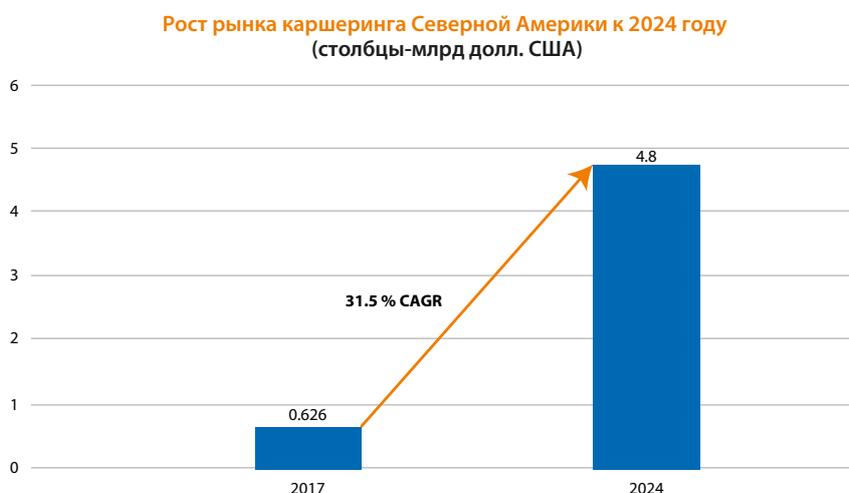
Канада

Хотя Канада и является меньшим рынком по сравнению с Соединенными Штатами Америки, ее население проживает в основном в мегаполисах (более 85%), поэтому страна обладает одним из самых насыщенных рынков каршеринга. Поэтому оценки темпов роста CAGR для парка и пользователей приближаются к 20–23%. Примером процветающего рынка каршеринга является Ванкувер: на нем работают четыре оператора (2 по стационарной модели с

фиксированными точками выдачи и 2 free-floating), а клиенты имеют доступ к парку из почти 3 000 автомобилей. По состоянию на 2016 год почти 1/3 взрослого населения Ванкувера (это примерно 200 000 человек) участвовали в одной или нескольких программах.

Ожидается, что строгие нормативные акты, касающиеся ужесточения контроля выбросов, могут ускорить рост рынка каршеринга в Северной Америке (по некоторым оценкам до 35,1% – см. рис. 15).

РИСУНОК 15: ПРОГНОЗ ТЕМПОВ РАЗВИТИЯ СТОИМОСТНОГО ОБЪЕМА РЫНКА КАРШЕРИНГА В РЕГИОНЕ СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ



Источник: graphicalresearch.com⁶⁹

В 2018 году город Лос-Анджелес в партнерстве с французской группой Bolloré запустил сервис каршеринга с полностью электрическим парком в количестве 100 штук, с 40 стационарными точками выдачи в районах с низким уровнем дохода, ожидается, что к 2021 году количество автомобилей утроится. Еще одна программа, которая в настоящее время находится на стадии тестирования, направлена на решение транспортных проблем Гонолулу (Гавайи), города с менее плотной инфраструктурой общественного транспорта по сравнению с типичными крупными городами (Париж, Лондон, Нью-Йорк). Это партнерство между автопроизводителем Toyota и крупной дилерской сетью (Servco). Использование дилеров для управления парком каршеринга может создать систему совместного пользования автомобилями для обслуживания небольших и сельских сообществ жителей.

Ожидается, что растущая конкуренция со стороны других сервисов мобильности, таких как такси, обычная аренда автомобилей, карпулинг, совместное использование велосипедов и других средств индивидуальной мобильности, будет ограничивать рост рынка каршеринга. Вышеуказанные услуги обеспечивают высокую степень гибкости при низких затратах, тем самым привлекая большое количество клиентов. Кроме того, эти решения в значительной степени сокращают количество автомобилей на дороге по сравнению с услугами каршеринга, тем самым сдерживая рост отрасли.

Карпулинг в Соединенных Штатах Америки

Карпулинг достаточно популярен на всей территории Соединенных Штатов Америки и часто используется при поездках на небольшие расстояния, например, на работу. Сервис

⁶⁹ <https://www.graphicalresearch.com/industry-insights/1001/asia-pacific-car-sharing-market>.

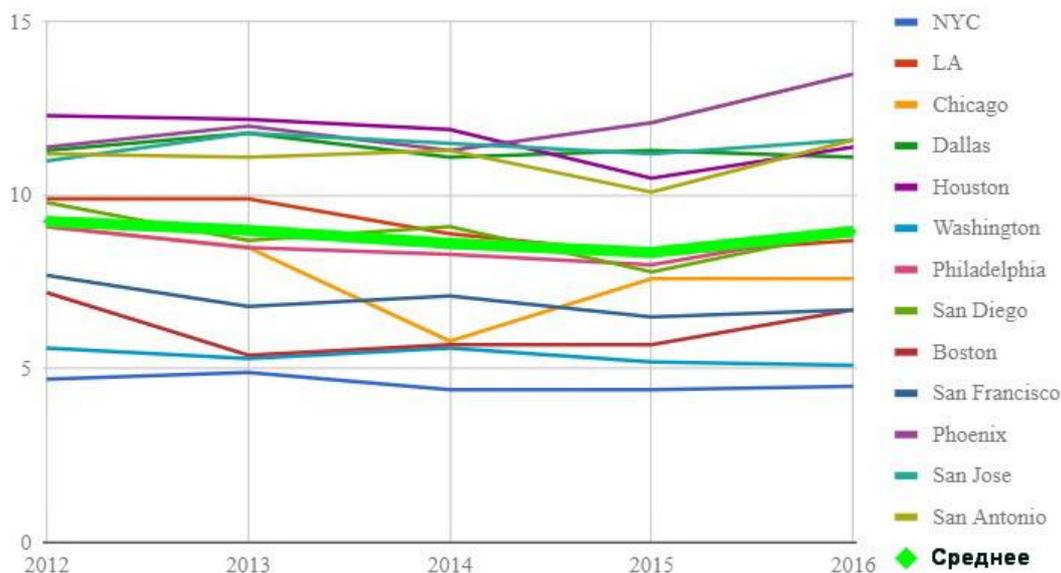
особенно эффективен в районах, слабо охваченных системой общественного транспорта. В этом состоит основное отличие от Европейской модели, в которой карпулинг ассоциируется с поездками на дальние расстояния. Такие платформы как Waze Carpool, UberPool, Lyft Line (в некоторых городах) предоставляют клиентам широкий спектр возможностей по поиску и отбору вариантов совместных поездок.

Некоторые муниципальные власти в США предоставляют автомобилям с пассажирами право проезда по выделенным полосам для загруженного (HOV) и маршрутного транспорта, специальные места для парковки автомобилей карпулинга, а водителям карпулинговых автомобилей – скидки на личное автострахование.

В то же время, исследование CityLab⁷⁰ указывает на ряд ограничений, которые объективно существуют в США. В большинстве пригородных, и даже во многих городских домохозяйств имеется, как минимум, две машины. Чаще всего оба взрослых родителя ездят на работу самостоятельно, на отдельных машинах. На момент проведения исследования выявлено, что, в среднем, менее 10% жителей США едут на работу совместно, а 77 % американцев ездят на работу в одиночку.

На рис. 16 (по вертикальной оси) представлен процент жителей в ряде мегаполисов США, которые пользуются сервисами карпулинга. Относительное снижение в 2015 г. отражает определенные изменения в поведении граждан.

РИСУНОК 16: ИЗМЕНЕНИЕ ПРОЦЕНТА ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ КАРПУЛИНГА В РЯДЕ МЕГАПОЛИСОВ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ [70, BLISS, 2017]



В отличие от людей, ранее использовавших карпулинг, и проживавших в пригородах, в настоящее время совместное использование автомобилей часто ассоциируется с работниками с низкими доходами, имеющими ограниченные ресурсы. Многие из современных карпулеров делают это из экономической необходимости, а не из-за осознанного выбора. Справедливости ради следует отметить, что этот факт относится и к другим странам мира.

⁷⁰ Bliss L. Carpooling Is Totally Coming Back This Time, We Swear. 15 September 2017. См. на <https://www.citylab.com/transportation/2017/09/is-carpooling-making-a-comeback/539979/>.

2.4. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ УРОВНЯ РАЗВИТИЯ РЯДА СТРАН РЕГИОНОВ АЗИИ, ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ, СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ И ПРИОРИТЕТНЫХ СТРАН

Целесообразно рассмотреть ряд показателей, характеризующих социально-экономическую ситуацию в некоторых европейских, азиатских и североамериканских странах в сравнении с подгруппой центрально-азиатских стран. Эти показатели дают базовую информацию об условиях, при которых могут развиваться услуги каршеринга, и о мерах, которые должны быть приняты для обеспечения успеха этого процесса (см. табл. 2).

ТАБЛИЦА 2: КЛЮЧЕВЫЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПО ОТДЕЛЬНЫМ СТРАНАМ МИРА, ВКЛЮЧАЯ ПРИОРИТЕТНЫЕ СТРАНЫ, ПО СОСТОЯНИЮ НА 1 ЯНВАРЯ 2018 Г.

	СТРАНА	РАНГ ПО ИНДЕКСУ GCI ¹	НАСЕЛЕНИЕ, МЛН ЧЕЛ. ²	ВВП НА ДУШУ НАСЕЛЕНИЯ ПО ППС, \$ (В СКОБКАХ- РАНГ СТРАНЫ В РЕЙТИНГЕ) ³	СОЦИАЛЬНЫЙ РИСК ⁴ (2016 Г.)	УРОВЕНЬ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ ⁵ (2015 Г.)
ЕВРОПА						
1	Германия	5	82,9	50 715 (16)	4,1	593
2	Франция	22	67,0	42 779 (26)	5,5	492
3	Италия	43	60,4	39 817 (29)	5,6	706
4	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	8	66,5	47 877 (24)	3,1	587
АЗИЯ						
5	Китай	28	1 392,7	16 807 (76)	18,2	118
6	Индия	40	1 352,6	7 056 (120)	22,6	22
7	Турция	53	82,3	27 916 (47)	12,3	195
СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА						
8	Соединенные Штаты Америки	2	327,1	59 532 (11)	12,4	821
9	Канада	14	37,0	46 378 (22)	5,8	646
СТРАНЫ СНГ						
10	Россия	38	146,9	25 533 (53)	18	358
11	Казахстан	57	18,0	26 410 (51)	17,6	249
12	Кыргызстан	102	6,3	3 726 (145)	15,4	224
13	Таджикистан	79	9,1	3 180 (151)	18,1	54 – по стране, 87 для Душанбе ⁶

Примечания:

¹ Всемирный экономический форум (WEF), см. на: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-index-2017-2018/competitiveness-rankings/>;

² Доклад Всемирного Банка «Research & Outlook», см. на: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL>;

³ Всемирный Банк, статистика, см. на: [https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_\(PPP\)_per_capita](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_GDP_(PPP)_per_capita);

⁴ WHO Global status report on road safety 2018, см. на: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/;

⁵ Международная организация автопроизводителей (OICA), см. на: <http://www.oica.net/category/vehicles-in-use/>;

⁶ Pirov J.T., et al. Analysis of Road Traffic Organization in the City of Dushanbe. Proceedings of ISTU Vol. 21, No. 6, 2017.

Краткое описание ключевых показателей в ряде стран Центральной Азии

В качестве продолжения настоящего исследования планируется реализация пилотных проектов в ряде стран Центральной Азии, поэтому ниже приводится краткое описание ключевых стран, в которых будет проводиться эта работа.

Казахстан – самая крупная среди приоритетных стран, демонстрирует высокие темпы развития экономики, городское население превышает сельское, составляя 54%, но уровень автомобилизации здесь все еще более чем в 2 раза ниже, чем в Западной Европе и в 3 раза, чем в США. Крупнейшим городом и экономическим центром Казахстана является Алматы с населением около 2 млн человек, городами-миллионниками являются также административная столица – Нурсултан (бывшая Астана) и Шымкент. Ближайшим аналогом Казахстана из выбранных для анализа стран представляется Турция.

Кыргызстан является аграрной страной, только около трети населения проживает в городских районах. Автомобильный транспорт в Кыргызстане играет основную роль, микроавтобусы обеспечивают общественный транспорт в городах и между городами в соседние деревни. Единственный большой город – Бишкек с населением около 1 млн человек является административной столицей и экономическим центром страны. Вторым по населению является город Ош, более 250 тыс. человек (см. данные официальной статистики на <http://www.stat.kg/kg/statistics/download/operational/769/>).

Таджикистан является самой маленькой страной в Центральной Азии по площади и наименее урбанизирован – в городах проживает всего 26 % жителей, в целом это аграрная страна, на сельское хозяйство приходится около трех четвертей ВВП. На автомобильный транспорт приходится более 90% общего объема пассажирских перевозок и более 80% внутренних грузоперевозок (см. <https://en.wikipedia.org/wiki/Tajikistan>). Столица Таджикистана – Душанбе, самый крупный культурный, политический, экономический, промышленный и административный центр страны. Население города на 1 января 2019 года составляет около 850 тыс. человек, всей Душанбинской агломерации более 1 млн 600 тыс. человек, включая Гиссарскую долину, самый густонаселенный район в стране (см. данные официальной статистики http://stat.wv.tj/publications/July2019/macmuai_sumorai_aholi_to_1_anvari_soli_2019.pdf).

3. СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Признавая выгоды сервисов каршеринга и платформ карпулинга, ряд стран мира проводит политику благоприятствования их развитию, для чего принимаются соответствующие нормативные правовые акты.

3.1. ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ КАРШЕРИНГА

3.1.1. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

В Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии сервисы каршеринга известны как автомобильные клубы. Автомобильные клубы оказывают краткосрочные услуги проката автомобилей, которые позволяют членам клуба пользоваться припаркованными поблизости автомобилями и платить за них по минутам, часам или дням. По состоянию на январь 2018 года в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии насчитывалось по меньшей мере 48 различных клубов каршеринга⁷¹.

В Лондоне находится около 75% всех клубных автомобилей⁷². Некоторые автомобильные клубы проводят рекламные акции по бесплатному доступу в зоны сверхнизких выбросов (ULEZ), избегая взимания платы за транспортные средства и привлекая транспортные средства, соответствующие стандартам ULEZ, чтобы поддержать местные усилия по очистке токсичного воздуха Лондона. В целом парк каршеринга включает автомобили с более низким средним возрастом, значительно более низким уровнем выбросов и более высокими стандартами безопасности, чем средний парк легковых автомобилей Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии.

Для того чтобы функционировать, автоклубы устанавливают набор правил, определяющих поведение членов клуба, их обязательства и финансовую ответственность перед клубом, а также порядок регистрации и прекращения деятельности.

В Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии до сих пор нет специального регулирования каршеринга. Водителям или транспортным средствам, участвующим в клубах каршеринга, с 2019 года не нужно иметь лицензии на такси или частный прокат транспортных средств (PHV).

Большинство схем каршеринга в настоящее время используют модель с возвратом на точку аренды, «свободный» каршеринг в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии только начинается.

3.1.2. Германия

В стране действует Закон о преференциях в отношении совместного использования автомобилей (Carsharing Act – CsgG), вступивший в силу 1 сентября 2017 года⁷³. В целях снижения вредного климатического и экологического воздействия моторизованного частного транспорта данный Закон поощряет совместное использование автомобилей.

⁷¹ Review of the UK passenger road transport network. January 2019. См. на https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/773676/passengerroadtransport.pdf.

⁷² <http://movmi.net/shared-mobility-uk-ireland/>.

⁷³ CsgG – Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing. Gesetze-im-internet.de (Law-in-internet). См. на <https://www.gesetze-im-internet.de/csgg/BjNR223000017.html>.

Вводится понятие транспортного средства совместного пользования – моторизованного транспортного средства, которое может быть предложено, зарезервировано и использовано неопределенным числом водителей на основе рамочного (общего) договора и объявленных тарифов согласно времени или километражу пробега, или гибридных форм таких тарифов, включая затраты на энергию (или топливо). Чтобы воспользоваться законом, данные транспортные средства должны быть зарегистрированы властями и идентифицированы как транспортные средства каршеринга.

Любой водитель, управляющий транспортным средством совместного пользования, может в соответствии с данным законом получить преимущественные права на участие в дорожном движении при условии, что это не нарушает безопасность и бесперебойность движения:

1. при парковке на дорогах общего пользования или проездах,
2. в отношении платы за парковку на дорогах общего пользования или проездах.

Определены формы «свободной» (free-floating) модели каршеринга и модели, основанной на стационарных точках выдачи/приема транспортных средств. В результате закон различает два вида зарезервированных машиномест. Во-первых, с введением нового знака парковки муниципальные власти могут установить приоритетную парковку для водителей транспортных средств, принадлежащих к службе каршеринга, работающей по т.н. «свободной» модели⁷⁴.



Однако этот знак еще не вступил в силу, так как проект поправки к Правилам дорожного движения, реализующей его, должен быть утвержден в Бундесрате (на федеральном уровне). В результате спустя более двух лет после вступления в силу закона о каршеринге власти по-прежнему неохотно создают специально отведенные места для автомобилей.

Во-вторых, отдельные поставщики услуг каршеринга по стационарной модели могут подать заявку на получение специального разрешения на создание парковок на дорогах общего пользования, зарезервированных исключительно для их автомобилей. Однако, поскольку закон о каршеринге является федеральным законом, это специальное разрешение не может основываться только на данном законе, а предполагает правовое регулирование от каждой отдельной федеральной земли, которая реализует закон о каршеринге. До сих пор не все федеральные земли приняли такие правила.

В конечном счете инициатива федерального законодателя по устранению проблем парковки в переполненных мегаполисах как узкого места каршерингового сервиса является достойным похвалы шагом в правильном направлении.

⁷⁴ Benedikt F. Flöter, <https://iot.taylorwessing.com/new-mobility-and-old-laws-the-modernization-of-germanys-regulatory-framework-for-mobility-services/>.

3.1.3. Франция

Транспортная отрасль страны жестко регулируется, каршеринг не является исключением, существует правовая база, созданная государством для содействия развитию каршеринга среди сообществ, бизнеса и частных лиц⁷⁵.

Деятельность по совместному использованию автомобилей (каршерингу) определена статьей L.1231-14 Транспортного кодекса как:

- «Объединение автотранспортных средств или парка моторизованных наземных транспортных средств в интересах пользователей, которые являются абонентами или авторизованными лицами, уполномоченными организацией, или лицом, распоряжающимся транспортными средствами. Каждый абонент или авторизованный пользователь может получить доступ к автомобилю без водителя для поездки по своему выбору в течение ограниченного времени».

Статья 54 Закона № 2010-788 от 12 июля 2010 года о Национальном обязательстве по охране окружающей среды (известен как Закон об экологической политике Гренель 2) предусматривает использование знака «каршеринг», что позволяет транспортным средствам, на которых этот знак распространяется, пользоваться зарезервированными парковочными местами и, в рамках городских транспортных планов на них действуют льготные тарифы.

Закон № 2014-58 от 27 января 2014 года о модернизации территориальной деятельности государства и подтверждении статуса метрополии (МАРТАМ) утвердил преобразование органов, организующих городской транспорт (АОТУ), в органы, организующие мобильность (АОМ), распространив их компетенции в сфере каршеринга, помимо выдачи отличительных знаков, на организацию службы каршеринга в случае нехватки или отсутствия частной инициативы. Начиная с закона МАРТАМ, именно органы АОМ обладают компетенцией выпускать отличительный знак каршеринга в соответствии с критериями, определяемыми ими в отношении целей сокращения загрязнения и парниковых газов. Условия получения этого знака оформляются на законодательном уровне положениями статьи L.1231-14 Транспортного кодекса.

Многие положения, поощряющие развитие совместного использования автомобилей, были приняты в законе № 2015-992 от 17 августа 2015 года (TECV), касающемся перехода к возобновляемым источникам энергии («зеленому» росту). Итогом данного закона является требование к парку каршеринга обязательно быть полностью электрическим или, по крайней мере, гибридным.

Недавно принятый закон «Об ориентации на мобильность» (LOM)⁷⁶ направлен на улучшение ежедневных поездок французов народа, ставя заботу об окружающей среде в центр повестки дня. Это новое положение направлено на радикальное преобразование транспорта и мобильности. Закон содержит некоторые положения, которые поощряют общую мобильность и представляют особый интерес⁷⁷:

- Чем ближе центры принятия решений находятся к регионам, тем более конкретными, быстрыми и адаптированными могут быть применяемые стратегии. Для достижения этой

⁷⁵ The web resource of the French Ministry of Ecological and Solidarity Transition contains a selection of existing legal acts regarding car sharing activities. Autopartage en France. Ministry of Ecological and Solidarity Transition. См. на <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/autopartage-en-france>.

⁷⁶ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

⁷⁷ <https://blog.padam-mobility.com/2019/08/01/7-things-to-remember-from-the-lom-act/?lang=en>.

цели лом предлагает охватить всю французскую территорию органами по организации мобильности (МОА), которые будут использоваться для лучшей координации местных поездок. До тех пор только некоторые крупные города обладают такой властью;

- Чтобы стимулировать карпулинг, местные власти смогут объявлять грантовые программы. Они также смогут вводить специальные полосы движения для автомобилей с наименьшим загрязнением окружающей среды на основных дорогах;
- Чтобы облегчить поездки на работу и домой, закон LOM вводит пакет устойчивой мобильности в размере до 400 евро в год без налогов и социальных взносов для поощрения использования автомобилей и велосипедов. Этот пакет стимулирует государственных и частных работодателей принимать участие в финансировании устойчивого транспорта для своих работников;
- Кроме того, закон LOM предусматривает массовое развертывание зарядных станций для электромобилей, каршеринга электромобилей, электрических автобусов и автопарков. Чтобы облегчить развертывание зарядных терминалов, его статья 23 определяет деятельность операторов по зарядке электромобилей как предоставление услуг, а не просто предоставление электроэнергии.

3.1.4 Италия

Нормативная база каршеринга в Италии начала формироваться после принятия правового акта правительства, направленного на поощрение совместного использования транспортных средств. Постановление Министерства охраны окружающей среды от 27 марта 1998 года, посвященное «действиям в целях обеспечения устойчивой мобильности», способствовало государственным инвестициям в сервисы совместного использования автомобилей, как определено в статье 4 пункте 1, «муниципалитеты [...] поощряют ассоциации или компании к организации эффективных услуг коллективного пользования автомобилями (каршеринга), поощряют и поддерживают форму совместных поездок на автомобилях, предназначенных для использования более чем одним лицом, при условии выплаты водителю суммы, пропорциональной доле времени совместного использования и километров пробега».

По мнению ANIASA, для более широкого развития совместной мобильности должно быть ускорено введение регулятивных мер в области каршеринга и карпулинга⁷⁸.

Это цель двух законопроектов, внесенных в IX (транспортный) комитет Палаты депутатов (Парламента) Италии.

Рассматриваемые меры затрагивают две области, связанные с устойчивым транспортом – каршеринг и карпулинг. Тексты содержат положения, способствующие совместному использованию частных транспортных средств в качестве инструмента сокращения количества находящихся в обращении автомобилей и связанного с этим воздействия на окружающую среду.

Законопроект С. 859 поощряет проектирование и разработку цифровых платформ, которые позволяют распространять эту практику каршеринга⁷⁹. Законопроект С. 930⁸⁰ посвящен

⁷⁸ «La sharing mobility si consolida, ora adeguare la normativa» – Ambiente & Energia. Redazione ANIASA, 8 maggio 2019. См. на http://www.ansa.it/canale_ambiente/notizie/focus_energia/2019/05/08/la-sharing-mobility-si-consolida-ora-adequare-la-normativa_b131ad1c-b1df-4414-9373-b33e946f9a47.html.

⁷⁹ См. на <https://www.camera.it/leg18/126?tab=&leg=18&idDocumento=859&sede=&tipo>.

⁸⁰ См. на <https://www.camera.it/leg18/126?tab=&leg=18&idDocumento=930&sede=&tipo>.

поощрению и распространению карпулинга, дает ему однозначное определение и регулирует его правовую природу. В тексте содержится просьба к администрациям и государственным органам зарезервировать место для этой службы устойчивой мобильности, на своих веб-сайтах и в интрасетях. Он также предусматривает налоговый кредит в размере не более 10 000 евро в год для тех, кто непосредственно управляет бизнесом карпулинга, в пределах максимального общего оборота в 1 миллион евро в год.

3.1.5 *Kumai*

Рост совместного использования автомобилей в Китае в основном обусловлен мерами государственной поддержки и субсидирования в качестве основы для поощрения развития сервисов, а также спросом потребителей на альтернативные решения мобильности⁸¹.

Китайское правительство выступает за развитие каршеринга как на центральном, так и на местном уровнях. В октябре 2015 года Государственный совет призвал компании автомобильной промышленности разработать и внедрить инновационные модели совместного использования автомобилей.

В стране не существует отдельного закона, посвященного конкретно инновационным сервисам мобильности. Однако имеются законы, которые влияют на деятельность в вышеуказанной сфере, например:

- Закон Китайской Народной Республики об электронной торговле, принят на 5-й сессии Постоянного комитета тринадцатого Национального народного конгресса 31 августа 2018 года и вступил в силу с 1 января 2019 года, определяет меры по защите прав потребителей на онлайн-платформах Китая;
- Закон о кибербезопасности Китайской Народной Республики, принят на 24-й сессии Постоянного комитета тринадцатого Национального народного конгресса 7 ноября 2016 года и вступил в силу с 1 июня 2017 года, регламентирует действия поставщиков сетевых продуктов и услуг по сбору, хранению и обработке пользовательских данных, определяет порядок и специфику обеспечения безопасности информационной инфраструктуры.

Особенностью системы правового регулирования страны является наличие так называемых руководящих принципов или указаний, которые обычно разрабатываются и принимаются одним или несколькими государственными органами (министерствами). Примеры:

- Национальная комиссия по развитию и реформам совместно с семью другими государственными органами приняла Руководящие указания по содействию развитию экономики совместного пользования (№ 1245 от 03 июля 2017 г.)⁸². Документ должен способствовать интеграции Интернета, Big Data (больших данных), искусственного интеллекта и реальной экономики, а также появлению новых точек роста и приданию импульса развития в различных областях экономики совместного пользования, на которую, как ожидается, будет приходиться более 10 процентов ВВП Китая к 2020 году. Необходимо достижение баланса между поощрением инноваций в обмен на государственное регулирование сектора и обеспечение упорядоченной конкуренции.

⁸¹ Shared mobility services and car-sharing in China – Sustainable Transport in China. 25 April 2018. См. на <https://www.sustainabletransport.org/archives/5934>.

⁸² http://www.ndrc.gov.cn/fzgggz/gjcsys/gjsgz/201802/t20180212_902687.html, на китайском языке.

Поддержка каршеринга и карпулинга рассматривается как часть общей политики развития⁸³.

- В августе 2017 года Министерство транспорта совместно с Министерством жилищного строительства и развития городов и сельских районов приняло руководящие принципы политики поощрения каршеринга. Документ посвящен, главным образом, правовому статусу, страхованию и регулярному техническому обслуживанию автомобилей, и в качестве приоритета устанавливает использование электромобилей в каршеринговых сервисах⁸⁴. Кроме того, документ также поощряет использование новых интеллектуальных технологий, таких как спутниковые системы позиционирования и мобильные интернет-приложения, которые облегчают управление автомобилями каршеринга и помогают пользователям, когда они делают заказы.

Местные органы власти Китая имеют широкие полномочия по развитию городской мобильности.

В феврале 2016 года администрация Шанхая установила целевые показатели для каршеринга, с тем чтобы к 2020 году было оборудовано 6 000 сервисных точек (для выдачи-приемки автомобилей), имелось 20 000 новых электрических транспортных средств (NEV) и 30 000 мест для зарядки⁸⁵. Кроме того, для автомобилей каршеринга было предоставлено бесплатное парковочное пространство, а операторам каршеринга даны субсидии для развития платформ мобильности и зарядной инфраструктуры. Шанхайский район Jiading субсидирует каршеринг, выплачивая 5 180 евро (USD 5 800) за NEV в год. Подобная политика проводится также в городах Чэнду и Ухане (Chengdu, Wuhan).

3.1.6 Индия

Аренда автомобилей, включая каршеринг, в Индии регулируется схемой аренды такси 1989 года Закона об автомобильном транспорте. Схема четко оговаривает, что для получения лицензии на деятельность по аренде автомобилей физическое лицо или компания должны обладать парком не менее чем из 50 транспортных средств. В стране еще не сформирована нормативная среда для совместного использования автомобилей на федеральном уровне и некоторые мероприятия проводятся на местном уровне с участием органов власти, стремящихся содействовать общей мобильности.

Например, в Бенгалуру уровень участия органов власти ограничивался выделением лицензии на пассажирские перевозки компании ZoomCar. Даже эта скромная «поддержка» пошла на пользу, поскольку оформление лицензии является трудоемким процессом, и оператор, прежде чем он мог подать заявку на получение лицензии должен был иметь парк из не менее, чем 50 транспортных средств, и должен был в то же время сотрудничать с действующим оператором такси.

До сих пор Индия не экспериментировала с какой-либо политикой ограничения поездок на транспортных средствах, хотя несколько крупных индийских городов рассматривали возможность взимания платы за дорожные заторы⁸⁶.

⁸³ Ma Y., Zhang H. (2019) Development of the Sharing Economy in China: Challenges and Lessons. In: Liu KC., Racherla U. (eds) Innovation, Economic Development, and Intellectual Property in India and China. ARCIALA Series on Intellectual Assets and Law in Asia. Springer, Singapore. First Online 7 September 2019. DOI https://doi.org/10.1007/978-981-13-8102-7_20.

⁸⁴ http://www.chinadaily.com.cn/china/2017-08/15/content_30620870.htm.

⁸⁵ Shared mobility services and car-sharing in China, 25 April 2018. См. на <https://www.sustainabletransport.org/archives/5934>.

⁸⁶ <http://transport.bih.nic.in/Docs/rent-a-cab.pdf>.

В рамках более широких принципов стимулирования использования электромобилей центральное правительство в письме, опубликованном 17 июля 2019 г., обратилось к правительствам штатов с просьбой содействовать совместной мобильности в целях сокращения пробок на дорогах и решения проблемы загрязнения окружающей среды⁸⁷.

3.1.7 Турция

В настоящее время в стране нет отдельных регулятивных положений в отношении каршеринга. Некоторые положения о приоритете программ совместной мобильности содержатся в Национальном плане действий в области энергоэффективности на 2017–2023 годы.

В 2018 году правительство внесло ряд изменений в нормативную базу для оптимизации транспортных приложений и повышения безопасности дорожного движения. Эти изменения вводят онлайн-приложения, а также снижают сборы и требования к документам для получения авторизационных сертификатов, что создает возможность активного развития платформ каршеринга⁸⁸.

3.1.8 Соединенные Штаты Америки

Законодательство в области каршеринга разрабатывается и применяется на уровне отдельных штатов. За последние несколько лет было возбуждено много судебных дел против быстро развивающейся отрасли, по их результатам было предложено и принято несколько законодательных актов. С обеих сторон были получены неоднозначные результаты.

Часто в центре этих услуг находятся P2P сервисы каршеринга. К ним, например, относятся Turo и Getaround, которые позволяют пользователям арендовать частные автомобили. Два основных фактора создают преимущества для P2P-каршеринга, когда речь заходит о законодательстве. Соединенные Штаты Америки видят, что эти услуги помогают уменьшить загрязнение и другие воздействия на окружающую среду, интенсивность дорожного движения⁸⁹.

По этой причине несколько штатов приняли законодательство о каршеринге по модели P2P. К ним относятся Вашингтон, Орегон, Висконсин и Калифорния. Они предлагают налоговые льготы и места в зонах с ограниченным временем парковки. В Массачусетсе местный департамент транспорта сотрудничает с сервисом Zipcar.

Следует отметить, что самым значительным рычагом, который имеют власти Соединенных Штатов Америки, чтобы управлять предоставлением услуг каршеринга, является налогообложение. Если совместное использование автомобилей организовано в рамках арендной модели, то компании и клиенты будут подчиняться тем же правилам, что и компании, предоставляющие услуги аренды автомобилей, эти правила могут выровнять конкуренцию.

В частности, многие арендные агентства хотели бы, чтобы услуги каршеринга облагались аналогичным образом. Если каршеринг определен как аренда, совместное использование автомобиля будет облагаться ежедневными налогами, независимо от того, используются ли автомобили по минутам, часам или дням.

⁸⁷ Govt wants private carpooling to be a no-profit no-loss service. Nishtha Saluja. 16 September 2019. См. на <https://economictimes.indiatimes.com/industry/auto/auto-news/govt-wants-private-carpooling-to-be-a-no-profit-no-loss-service/articleshow/71140689.cms?from=mdr>.

⁸⁸ Turkey Updates Rules for Road Transport. E. Moroğlu. См. на <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=026045d0-96f1-47f9-b364-80221257acb4>.

⁸⁹ The Evolving Face of Car Sharing Legislation. Chana Petron. 22 April 2019. См. на <https://www.cbtonews.com/the-evolving-face-of-car-sharing-legislation>.

На данный момент у штатов имеются совершенно разные реакции на призывы к одинаковому регулированию. Штат Колорадо решил не взимать ежедневную плату, потому что совместная поездка «приносит пользу штату, уменьшая заторы на дорогах, выбросы парниковых газов и износ покрытия на автомагистралях»⁹⁰. Миннесота также отказалась от налогов по некоторым сервисам. Гавайи пошли другим путем, приняв закон 2731. Штат установил систему, которая распределяет налог немного более равномерно, чтобы он не обременял пользователей краткосрочной аренды (по минутам, часам), но ставки налога на аренду все же существуют.

Другие штаты еще не определили, что такое каршеринг и как создать равенство между конкурирующими услугами.

3.1.9 Российская Федерация

В стране пока отсутствует регулирование каршеринга на федеральном уровне, хотя звучат призывы что-нибудь ввести в этой области⁹¹. В нескольких крупных городах местные органы власти принимают нормативные акты, предусматривающие стимулы для компаний, разрабатывающих совместные схемы мобильности. В ряде крупных городов местные органы власти предоставляют льготы для компаний, развивающих совместную мобильность.

Например, Правительством (Мэрией) Москвы было принято решение стимулировать развитие каршеринга, так как, по статистике, один автомобиль каршеринга заменяет 15 личных, что позволяет разгрузить дороги и улучшить дорожную обстановку. Одной из первых таких мер стало постановление Правительства Москвы от 31.08.2011 № 405-ПП (ред. от 14.06.2018) «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве». Согласно данному документу, был запущен проект **«Московский каршеринг»**, в рамках которого компании смогли приобретать льготные разрешения на парковку в столице. Кроме того, в соответствии с этим постановлением правительство Москвы будет субсидировать лизинговые или кредитные платежи из городского бюджета для возмещения части расходов, понесенных лицами, выплачивающими проценты по кредитным договорам, заключенным с целью приобретения легковых автомобилей, предназначенных для перевозки такси или оказания услуг по каршерингу.

Типовой порядок лицензирования автомобильных пассажирских перевозок в России определен в Положении «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусам» (с изменениями, внесенными постановлением Правительства Российской Федерации от 27.02.2019 № 195, доступно по ссылке http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_319291), это документ федерального уровня. Условия выдачи лицензии на осуществление пассажирских перевозок автобусом являются стандартными. Например, автобус должен быть оснащен тахографом, и должны быть соблюдены соответствующие условия закона «О транспортной безопасности».

Согласно вышеуказанному Положению, лицензия выдается только на перевозку пассажиров городским, пригородным и междугородним транспортом с количеством пассажирских мест более восьми. В эту категорию попадают, например, микроавтобусы.

В случае Москвы льготное разрешение на парковку транспортных средств системы каршеринга необходимо всем операторам. Требования предъявляются Правительством (Мэрией) Москвы (см. таблицу 3).

⁹⁰ Colorado Revised Statutes Title 43. Transportation paragraph 43-4-804. Highway safety projects--surcharges and fees--crediting of moneys to highway users tax fund – definition. См. на <https://codes.findlaw.com/co/title-43-transportation/co-rev-st-sect-43-4-804.html>.

⁹¹ Обезопасить каршеринг поможет закон/Парламентская газета. 25.02.2019. См. на <https://www.pnp.ru/economics/polzovateley-karsheringa-mogut-obyazat-prokhodit-identifikaciyu.html>, на русском языке.

ТАБЛИЦА 3: СРАВНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА МОСКВЫ К ДОКУМЕНТАМ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ РАЗРЕШЕНИЙ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТАКСИ И НА ПАРКОВКУ КАРШЕРИНГА

№	НАИМЕНОВАНИЕ ДОКУМЕНТА	ДОКУМЕНТЫ НА ТАКСИ ¹	ДОКУМЕНТЫ НА КАРШЕРИНГ ²
1.	Заявление на получение разрешения на перевозку пассажиров и багажа легковым такси, в электронном виде	+	-
2.	Запрос на получение парковочного разрешения в форме документа на бумажном носителе	-	+
3.	Документ, удостоверяющий личность заявителя или представителя заявителя	+	+
4.	Свидетельство о регистрации транспортного средства	+	+
5.	Договор лизинга транспортного средства (в случае, если транспортное средство предоставлено на основании договора лизинга)	+	+
6.	Договор аренды транспортного средства (в случае, если транспортное средство предоставлено на основании договора аренды)	+	+
7.	Сертификат соответствия и заключения о пригодности к эксплуатации технического устройства и монтаже (установке) его на транспортное средство ^{3,4}	-	+
8.	Фотографические материалы ⁵	-	+
9.	Декларация об оказании услуг в соответствии со стандартами обслуживания	-	+
10.	Договор с контактным центром ⁶	-	+
11.	Договор о поручении обработки персональных данных потребителей ⁷	-	+
12.	Договор страхования гражданской ответственности ⁸	-	+

1. Полный перечень содержится на сайте мэрии Москвы по адресу: <https://www.mos.ru/pgu/ru/services/procedure/0/0/7700000000161604475/>.

2. Полный перечень содержится на сайте мэрии Москвы по адресу: <https://www.mos.ru/pgu/ru/services/procedure/0/0/7700000000160642141/>.

3. Предоставляется заключение от изготовителя технического устройства и позволяющего лицу, оказывающему услугу каршеринг, осуществлять:

- спутниковый мониторинг транспортного средства (системы ГЛОНАСС, GPS и т.п.);
- дистанционный контроль за уровнем заряда аккумуляторной батареи транспортного средства, уровнем топлива транспортного средства;
- осуществлять в дистанционном режиме закрытие и открытие дверей транспортного средства, подачу звуковых и световых сигналов, запуск и отключение двигателя, безопасную блокировку двигателя;

4. Заключение о монтаже от лица, осуществившего установку указанного технического устройства на транспортное средство, а также сертификат соответствия на данное техническое устройство.

5. Фотографические материалы, подтверждающие выполнение требования о наличии на транспортном средстве, указанном в запросе, цветографической окраски, содержащей информацию, позволяющую идентифицировать транспортное средство, как используемое для оказания услуги такси или каршеринг с учетом требований, утвержденных городом.

6. Договор с контактным центром на обслуживание потребителей услуги каршеринг или справка о наличии такого контактного центра в штате компании и подтверждение это выпиской из штатного расписания.

7. Договор о поручении обработки персональных данных потребителей услуги каршеринг с сертифицированной организацией, либо документы, подтверждающие право собственности на сертифицированные серверы, содержащие персональные данные и выписка из штатного расписания, содержащая сведения о наличии работника, ответственного за обработку персональных данных.

8. Договор страхования гражданской ответственности за причинение вреда лицами, управляющими транспортным средством (в отношении транспортного средства, указанного в запросе).

Следует отметить, что, хотя разрешение на льготы по использованию парковочного пространства формально не является лицензией, по сути – это механизм допуска операторов к коммерческой деятельности в сфере каршеринга.

Кроме того, рекомендуется учесть возможность введения дополнительных требований, например таких, которые содержатся в Постановлении правительства Москвы от 17 мая 2013 года N 289-ПП «Об организации платных городских парковок в городе Москве» (с изменениями и дополнениями, доступно по ссылке <http://docs.cntd.ru/document/537935060>).

Раздел, посвященный парковочной политике в отношении каршеринга, содержит следующие положения (изложено в сокращении):

- уполномоченный орган (государственное казенное учреждение «Администратор Московского парковочного пространства», сокращенно ГКУ «АМПП») ведет реестр льготных парковочных разрешений, выдаваемых на каждое транспортное средство каршеринга;
- физические лица (потребители) не производят оплату транспортных средств каршеринга на платных городских парковках;
- льготное парковочное разрешение выдается при условии соблюдения следующих стандартов обслуживания:
 - предоставление услуги каршеринг в ежедневном круглосуточном режиме;
 - экологический класс транспортных средств – «Евро-4» или выше;
 - максимальные габариты – длина не более 470 см, ширина не более 185 см (т.е. коммерческий транспорт под эти требования не подходит);
 - оборудование транспортного средства системой GPS/ГЛОНАСС и иными устройствами (см. примечание 3 к таблице 3);
 - наличие полиса ОСАГО;
 - возраст автомобиля – не более 1 года на момент подачи заявления о предоставлении льготы;
 - наличие отличительных знаков сервиса каршеринга на автомобиле в соответствии с установленными правилами; предоставление услуги в круглосуточном режиме;
 - колл-центр технической поддержки, работающий в круглосуточном режиме;
 - наличие в свободном доступе программного обеспечения, позволяющего бронировать автомобиль;
 - предоставление в навигационно-информационную систему города Москвы данных о местоположении автомобилей каршеринга с указанием статуса «свободен/занят», марке автомобиля, а также о регистрационном знаке.

Льготные парковочные разрешения выдаются на транспортные средства если их собственник (или лицо, распоряжающееся транспортными средствами) на день подачи запроса не имеет:

- просроченной задолженности по уплате налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации;
- начатой в отношении данного лица процедуры ликвидации или банкротства;

- принятого в отношении данного лица решения о приостановлении деятельности в порядке, предусмотренном Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

Срок действия льготного парковочного разрешения на транспортное средство каршеринга составляет три года.

Требования к предоставлению государственных услуг соответствуют нормам Федерального закона от 27.07.2010 г. N 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» (текст доступен по ссылке http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_103023/).

3.2. ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ КАРПУЛИНГА

Международный опыт судебных или юридических определений карпулинга преимущественно основывается на двух базовых элементах:

- i) водитель осуществляет поездку для своих личных нужд с пассажирами или без них (это не услуга по запросу пассажира),
- ii) водитель вместе с пассажирами разделяет расходы, связанные с поездкой и, соответственно, не получает прибыль.

В Европе карпулинг получил определение в нескольких судебных решениях.

Бельгия: в мае 2015 года в решении полицейского суда г. Брюсселя карпулинг был определен следующим образом: «Концепция карпулинга, которая вытекает из принципа совместной организации, связана с двумя существенными критериями, один из которых заключается в том, что это совместная поездка, а другой – в том, что водитель не должен получать прибыль, и любые средства, полученные водителем от пассажиров, должны отражать только расходы, связанные с поездками»;

Франция: в решении от 12 марта 2013 года Верховный Суд («Cour de cassation») постановил, что ситуация, когда «перевозимые пассажиры компенсируют водителю стоимость топлива или по очереди используют свои транспортные средства для перевозок без затрат на поездки», должна считаться карпулингом и, таким образом, исключается из сферы регулирования коммерческих перевозок;

Испания: в феврале 2017 года мадридский суд постановил следующее: «интернет-сайт [BlaBlaCar] не предоставляет транспортные услуги, а является онлайн-платформой, предоставляющей информационные услуги, в связи с чем он не относится к сфере регулирования перевозок в Испании. Попутчики могут использовать интернет-сайт [BlaBlaCar] для того, чтобы найти друг друга с целью совершения частных совместных поездок и разделения своих расходов на такие поездки, что относится к сфере частных перевозок и не является услугой, регулируемой транспортным законодательством Испании»;

Европейский Союз: в постановлении Европейского суда от 27 октября 2016 года установлено, что такие сервисы, как Uber, не должны считаться карпулингом в связи с тем, что: «карпулинг обычно определяется как использование частного автомобиля несколькими лицами, совершающими одну и ту же поездку, с целью улучшения дорожной обстановки и совместной оплаты расходов на поездку. Напротив, [...] сервис Uber должен характеризоваться как услуги такси, предоставляемые водителем, место назначения для которых определяется исключительно пассажиром».

В некоторых странах было принято **правовое определение карпулинга** для того, чтобы официально исключить эту деятельность из сферы регулирования, применимого к коммерческим пассажирским перевозкам:

Франция: Статья L3132-1 Транспортного кодекса Франции: «Совместное использование автотранспортного средства частным лицом вместе с одним или несколькими пассажирами в рамках существующей поездки, запланированной водителем для своей собственной цели. Водитель не имеет права получать прибыль, но может разделить расходы. Посредничество между водителями и пассажирами может осуществляться с целью извлечения прибыли и не считается регулируемой посреднической деятельностью в сфере перевозок»;

Германия: закон о перевозке пассажиров, регулирующий пассажирские перевозки в коммерческих целях, утверждает, что «настоящий закон не применяется к перевозкам пассажиров на частных автомобилях, если такие перевозки бесплатны или при условии, что оплата покрывает только текущие расходы на эксплуатацию автомобиля»;

Нидерланды: В Законе о пассажирских перевозках говорится, что «закон не распространяется на перевозки людей на транспортных средствах иных, чем общественный транспорт, если сумма оплаты за такую перевозку не превышает стоимости эксплуатации автомобиля и дополнительных расходов на перевозку, за исключением случаев, когда такие перевозки осуществляются при ведении профессиональной или коммерческой деятельности».

Италия: совместное использование автомобилей было впервые введено и распространено в национальном законодательстве в 1998 году с принятием закона об устойчивой мобильности. В октябре 2017 г. Комитет по транспорту парламента Италии одобрил законопроект, направленный на «продвижение совместного использования частных автомобилей», в котором предлагается следующее определение карпулинга: «карпулинг – это транспортная система, основанная на совместном использовании частных автомобилей двумя или более лицами, следующими в одном направлении (или части направления). Данная транспортная услуга не является коммерческой деятельностью. Взнос за перевозку включает стоимость перевозки, оцениваемую на основе покилометровой стоимости эксплуатации автомобиля, рассчитываемой в соответствии с национальными таблицами покилометровой платы, которые издаются Клубом автомобилистов Италии и периодически публикуются в Официальном журнале [Правительства Италии], в дополнение к стоимости использования платной дорожной сети».

В некоторых странах имеются официальные расценки, определяемые законодательно или органами государственного управления, которые устанавливают стоимость эксплуатации автомобиля в расчете на 1 километр. Наличие установленных расценок, несомненно, помогает выявить разграничение между совместной оплатой расходов и получением прибыли.

В целом существуют два способа определения стоимости эксплуатации автомобиля, которые могут различаться в зависимости от страны:

- четкое определение затрат, учитываемых для определения «эксплуатационных расходов автомобиля» с пороговыми значениями (например, в Нидерландах) или;
- официальные пороговые значения, определяемые административными органами управления (часто используемые налоговым ведомством для определения исключаемых из-под налогообложения расходов, связанных с использованием автомобиля). Такие пороговые значения определяют стоимость эксплуатации автомобиля в зависимости от модели автомобиля и/или его мощности в целях применения транспортного налога, а также пройденное расстояние в километрах за год, и регулярно обновляются (например, в Бельгии, Польше, Италии, Франции).

В странах с переходной экономикой также предпринимаются попытки регулировать сферу карпулинга.

Индия. Соответствующим законодательством в стране является Закон об автомобилях 1988 года (MVA). MVA не содержит положений, запрещающих совместное использование автомобилей, но регулирует контрактные перевозки и транспортные средства общего пользования, которые перевозят пассажиров за «наем и вознаграждение».

В 2019 г. Министерство автомобильного транспорта разработало проект руководящих принципов для владельцев частных автомобилей, который будет предписывать идентифицировать владельцев автомобилей и пользователей, а также ограничивать максимальное количество поездок в день до четырех. Поиск попутчиков должен осуществляться только через мобильные приложения. Это базовые рекомендации по карпулингу, которые правительства штатов могут менять по своему усмотрению, но главная цель центрального правительства – не допустить, чтобы карпулинг стал коммерческой деятельностью для водителей и перевозчиков, что негативно сказывается на доходах водителей такси⁹².

Российская Федерация пока не имеет ни определения карпулинга, ни официального справочного руководства для расчета стоимости поездки на автомобиле. Это приводит к потенциальному смешению понятий с коммерческими пассажирскими перевозками, необходимо уточнение нормативной базы.

Такое уточнение также поможет сервису карпулинга идентифицировать участников своей платформы, которые используют ее в коммерческих целях и которые, таким образом, должны подчиняться действующим правилам коммерческих перевозок.

Министерство транспорта Российской Федерации разработал проект нового закона⁹³ и поправок к действующим нормам для регулирования онлайн-агрегаторов совместных поездок на автомобилях. За нарушения агрегаторам и перевозчикам грозит блокировка сетевого ресурса. Минтранс предлагает разрешить использование легковых автомобилей с не более чем 8 пассажирскими местами (категория М1) для автоперевозок, ограничить количество поездок, которые такой автомобиль может совершать в сутки, а также платить и получать плату за поездки только безналичными платежами, что позволит контролировать любое превышение установленного лимита.

Кроме того, в целях обеспечения безопасности дорожного движения предлагается установить требования к водителю, который должен иметь не менее двух лет стажа, к транспортному средству по обязательному прохождению технического осмотра, и к наличию обязательной страховки ОСАГО.

Законопроект также требует, чтобы платформы карпулинга заключали соглашение об обмене информацией с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным правительством, что будет способствовать выполнению требований по проверке водителей и транспортных средств. Учитывая большой объем организационной работы, необходимой для реализации положений законопроекта, было предложено отложить его вступление в силу на один год со дня опубликования.

Одновременно Министерство финансов России выступает за взимание подоходного налога с водителей карпулинга⁹⁴.

⁹² Saluja, N. (2019). Govt wants private carpooling to be a no-profit no-loss service. Retrieved 22 October 2019. См. на <https://economictimes.indiatimes.com/industry/auto/auto-news/govt-wants-private-carpooling-to-be-a-no-profit-no-loss-service/articleshow/71140689.cms>.

⁹³ <https://regulation.gov.ru/projects#npa=97045>.

⁹⁴ Новый, В. (2019). Попутчиков рассадят по машинам. 22 октября 2019, <https://www.kommersant.ru/doc/4017776>.

3.3. ПРАВОВАЯ БАЗА И СОСТОЯНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ОТДЕЛЬНЫХ СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Наряду с частными автомобилями, общественный транспорт (в том числе такси) является основным конкурентом сервисов совместной мобильности. В данном разделе представлена информация о городском пассажирском транспорте в крупных городах пилотных стран и о национальных нормативных требованиях в области пассажирских перевозок.

3.3.1. Казахстан

Автомобильные перевозки пассажиров в Казахстане регулируют следующие нормативные документы (по гиперссылкам на официальные ресурсы представлены актуальные тексты документов на русском языке):

- Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-III Об автомобильном транспорте (с изменениями и дополнениями по состоянию на 24.07.2019 г.);
- Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утверждены Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года⁹⁵а № 349 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 16.07.2019 г.);
- Национальный стандарт «Услуги автотранспортные по регулярным и нерегулярным пассажирским перевозкам» СТ РК 2273-2012, согласно закону «Об автомобильном транспорте» определяет требования к услугам перевозчиков, услугам автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров⁹⁶.

Ни один из данных документов не содержит упоминания об услугах каршеринга либо карпулинга, правовое регулирование в этих областях отсутствует.

Лицензированию подлежат как регулярные, так и нерегулярные междугородние и международные перевозки пассажиров автобусами и микроавтобусами. Лицензия выдается в порядке, установленном законом № 202-V «О разрешениях и уведомлениях» от 16 мая 2014 года, доступном по ссылке⁹⁷. Таким образом, в Казахстане лицензия на деятельность по каршерингу и карпулингу не требуется.

Как уже упоминалось ранее (см. подраздел 2.4), перспективы развития каршеринга в Казахстане связаны, прежде всего, с городами, население которых превышает миллион человек – Алматы, столица Нурсултан (бывшая Астана) и Шымкент.

Алматы. Традиционный общественный транспорт в Алматы включает в себя автобус, троллейбус и метро.

Кроме того, предоставляются другие транспортные услуги:

- такси, в городе работают больше 20 сервисов, включая Yandex.Такси и UBER, большинство из них работает по модели райдхейлинга и использует мобильные приложения;
- велосипеды, в 2016 году произошло открытие пятидесяти станций системы автоматизированного велопроката *Almaty Bike*, расположенных на центральных улицах города и рядом с некоторыми станциями метрополитена. Объекты велопроката

⁹⁵ https://tengrinews.kz/zakon/pravitelstvo_respubliki_kazahstan_premier_ministr_rk/tanspopt/id-V1500011550/.

⁹⁶ https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=31565959#pos=1;-191.

⁹⁷ https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31548200.

работают с помощью энергии от солнечных батарей и оснащены парковочными терминалами с велосипедами.

В городе действуют два сервиса каршеринга (см. подраздел 5.2). Местные платформы карпулинга отсутствуют.

Нур-Султан (бывшая Астана). На сегодняшний день общественный транспорт включает в себя более автобусные маршруты и маршрутные такси.

Ведется проектирование и строительство системы надземного легкого метрополитена⁹⁸. Широко развиты сервисы такси, некоторые имеют мобильные приложения.

В 2020 году ожидается запуск филиала компании «Anytime» (подробнее см. подраздел 5.2). Местные платформы карпулинга отсутствуют.

Шымкент. В городе работает больше трех десятков транспортных компаний разного размера и качества. Вызов такси, как правило, осуществляется по телефону. Инициативы по развитию каршеринга в настоящее время еще не получили развития.

Местные платформы карпулинга отсутствуют.

3.3.2. Кыргызстан

Автомобильные перевозки пассажиров в Кыргызстане регулируют следующие нормативные документы (по гиперссылкам на официальные ресурсы представлены актуальные тексты документов на русском языке):

- Закон Кыргызской Республики от 19 июля 2013 года № 154 «Об автомобильном транспорте» (в редакции Закона от 8 июля 2019 года № 83)⁹⁹;
- Правила организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Кыргызской Республике. Утверждены постановлением Правительства Кыргызской Республики от 23 сентября 2013 года № 519 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 07.10.2019 г.)¹⁰⁰;
- Положение о лицензировании отдельных видов деятельности в области автомобильного и водного транспорта Кыргызской Республики. Утверждено постановлением Правительства Кыргызской Республики от 17 сентября 2018 года № 430¹⁰¹.

Ни один из данных документов не содержит упоминания об услугах каршеринга либо карпулинга, правовое регулирование в этих областях отсутствует.

Перевозка пассажиров автомобильным транспортом (за исключением пассажирских такси) и международные грузовые перевозки автомобильным транспортом подлежат лицензированию. Лицензия выдается в порядке, установленном Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 сентября 2018 года № 430¹⁰² в целях реализации норм Закона Кыргызской Республики от 19 октября 2013 года № 195 «О лицензионной системе». Таким образом, в Кыргызстане лицензия на каршеринг и карпулинг не требуется.

⁹⁸ См. на https://en.wikipedia.org/wiki/Nur-Sultan_Light_Metro.

⁹⁹ См. на <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/203963>.

¹⁰⁰ См. на <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/94728?cl=ru-ru>.

¹⁰¹ См. на <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/12344>.

¹⁰² См. на <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/12344>.

Как уже упоминалось ранее (см. подраздел 2.4), единственный большой город страны – столица Бишкек с населением около 1 млн человек обладает потенциалом для развития услуг каршеринга.

Система общественного транспорта Бишкека состоит из сетей маршрутного такси, автобуса и троллейбуса. В настоящее время микроавтобусы – доминирующий транспорт Бишкека, несколько десятков частных перевозчиков обслуживают свыше 120 маршрутов. Высокая частота движения микроавтобусов приводит к затруднениям в посадке и высадке пассажиров и к заторам перед остановочными пунктами, что отрицательно сказывается на всех участниках дорожного движения.

У мэрии города имеются обширные планы реформирования транспортной системы: увеличить парк автобусов, изменить маршруты, ввести электронные билеты, пересмотреть тарифы и внедрить скоростные маршруты автобусов. Некоторые планы уже осуществляются. В 2017 году мэрия Бишкека запустила мобильное приложение Inobi, которое показывает оптимальные варианты маршрута, схемы движения и передвижение подключенных автобусов, троллейбусов и маршруток Бишкека в режиме реального времени. В связи с этим в муниципальном транспорте Бишкека появилась бесплатная сеть Wi-Fi.

В Бишкеке хорошо развита система такси, основные сервисы, включая Яндекс.Такси и UBER, используют мобильные приложения, но ряд мелких используют традиционный вызов по телефону. Инициативы по развитию каршеринга в настоящее время еще не получили развития. Местные платформы карпулинга отсутствуют.

3.3.3. Таджикистан

Автомобильные перевозки пассажиров в Таджикистане регулируют следующие нормативные документы (гиперссылки на официальные ресурсы содержат актуальные тексты документов на русском языке):

- Закон Республики Таджикистан от 29 ноября 2000 года № 22 «О транспорте» (в редакции Закона от 28.12.2013г. № 1050), регулирует деятельность перевозчиков на всех видах транспорта¹⁰³;
- Устав Автомобильного транспорта Республики Таджикистан от 30 декабря 2009 года № 696¹⁰⁴;
- Правила перевозок пассажиров и багажа и ручной клади автомобильным транспортом в Республики Таджикистан. Утверждены распоряжением Министра транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан от 20 июля 2009 года № 10¹⁰⁵.

Ни один из данных документов не содержит упоминания об услугах каршеринга либо карпулинга, правовое регулирование в этих областях отсутствует.

Лицензированию подлежат следующие виды перевозок:

- Внутриреспубликанские (городские, пригородные, междугородные) и международные перевозки пассажиров автомобильным транспортом;
- Внутриреспубликанские и международные перевозки грузов автомобильным транспортом.

¹⁰³ См. на http://mintrans.tj/sites/default/files/2015/July/zakon_respubliki_tadzhikistan_o_transporte.pdf.

¹⁰⁴ См. на http://www.adlia.tj/show_doc.fwx?rgn=15159&conttype=5&login=yes.

¹⁰⁵ См. на http://mintrans.tj/sites/default/files/2015/July/koidahoi_hamlu_nakli_musofron_rusi.pdf.

Лицензия выдается в порядке, установленном Законом Республики Таджикистан от 17 мая 2004 года № 37 «О лицензировании отдельных видов деятельности» и Положением «Об особенностях лицензирования отдельных видов деятельности» (утверждено Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 3 апреля 2007 года № 172¹⁰⁶).

Согласно этим документам, перевозка такси требует наличия государственной лицензии, которая выдается юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям. На практике многие водители не соблюдают это требование. Таким образом, в Таджикистане лицензия может потребоваться для каршеринга, но не для карпулинга, который не является коммерческой услугой.

Как уже упоминалось ранее (см. подраздел 2.4), столица страны – Душанбе и непосредственно примыкающие к ней густонаселенные области Гиссарской долины, могли бы потенциально стать площадкой для развития каршеринга.

Городская система общественного транспорта состоит из автобусных, троллейбусных и микроавтобусных маршрутов, а также такси. Необходимо учитывать большое количество проезжающих через город транзитом транспортных средств. Отсутствие объездной дороги усложняет организацию дорожного движения внутри города, вызывая серьезные заторы в часы пик¹⁰⁷.

Отмечается также недостаточность парковочного пространства: на большинстве улиц города в качестве временных стоянок используется крайняя правая полоса, что снижает их пропускную способность.

На долю маршрутных такси приходится около 55% пассажирских перевозок. Микроавтобусы отличаются относительно небольшой вместимостью, а необоснованно большое их число на маршрутах ведет к образованию дорожных заторов.

С середины 2018 года в Душанбе действует City Card – безналичная система оплаты проезда в городском общественном транспорте. На сегодняшний день в Душанбе работает несколько крупных компаний такси, некоторые из них имеют свои мобильные приложения в то же время в городе работают и нелегальные перевозчики. Инициативы по развитию каршеринга в настоящее время еще не получили развития. Платформы карпулинга отсутствуют. Поиск попутчиков ограничивается сообщениями в социальных сетях (например, <https://vk.com/ropititjkruss>).

Законодательство приоритетных стран не устанавливает обязательного требования по разработке местными органами власти планов устойчивой городской мобильности. Вместе с тем, в Казахстане, Закон от 17 апреля 2014 года № 194-V «О дорожном движении» имеет специальную статью 30 «Устойчивый транспорт».¹⁰⁸ Пункт 5 данной статьи устанавливает, что «местные исполнительные органы областей, городов республиканского значения и столицы обеспечивают транспортное планирование с учетом развития устойчивого транспорта».

Следовательно, казахстанское законодательство в настоящем виде создает возможность для внедрения устойчивых видов транспорта на уровне областей и крупных городов.

¹⁰⁶ См. на <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/taj82044.pdf>.

¹⁰⁷ Pirov J.T., et al. Analysis of road traffic organization in the city of Dushanbe. Proceedings of Irkutsk State Technical University. 2017, vol. 21, no. 6, pp. 142–148. DOI:10.21285/1814-3520-2017-6-142-148.

¹⁰⁸ Официальный текст доступен по ссылке: https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31536713#pos=678;-55.

В других приоритетных странах государственная система планирования не предусматривает разработку планов устойчивой городской мобильности, но и не запрещает ее. В то же время документы стратегического планирования указанных стран подчеркивают необходимость выполнения международных обязательств о реализации целей устойчивого развития ООН.

Например, Национальная стратегия развития Кыргызской Республики на 2018–2040 годы (утверждена указом Президента от 31.10.2018 УП № 221) предусматривает формирование устойчивой среды для социально-экономического развития и постепенный переход на экологически чистые виды транспорта, в том числе посредством применения электромобилей.

В Республике Таджикистан «Национальная стратегия развития в период до 2030 года» (принята постановлением Высшего Собрания – Парламента страны от 01.12.2016 № 636) устанавливает некоторые приоритеты, включая:

- всестороннее развитие всех видов транспорта и рационализация структуры парка подвижного состава,
- оптимизация их работы для обеспечения индустриального и инновационного развития национальной экономики и удовлетворения потребностей человека.

В настоящее время для обеспечения оптимальной мобильности граждан в приоритетных странах Центральной Азии план устойчивой городской мобильности может утверждаться в качестве приложения к программе развития города.

Требования к предоставлению государственных услуг в приоритетных странах Центральной Азии:

- в Казахстане – на основании Закона Республики Казахстан от 15.04.2013 г. № 88-V «О государственных услугах»¹⁰⁹;
- в Кыргызстане – на основании Закона Кыргызской Республики от 17.07.2014 г. № 139 «О государственных и муниципальных услугах»¹¹⁰, доступен по ссылке <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/205360>;
- в Таджикистане – на основании требований, установленных местными органами власти, на данный момент разработан проект Закона Республики Таджикистан «О государственных услугах». Отметим, что в Таджикистане перевозки такси подлежат государственному лицензированию, и можно ожидать, что на каршеринг также понадобится лицензия. В этом случае следует руководствоваться требованиями Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта (сайт ведомства доступен по ссылке <http://transcontrol.tj/ru/>).

3.4. ОБЩАЯ ПОЛИТИКА СТИМУЛИРОВАНИЯ СОЗДАНИЯ СЕРВИСОВ ОБЩЕЙ МОБИЛЬНОСТИ

Для поощрения совместной мобильности может быть предложен ряд стимулов, которые можно условно разделить на административные и финансовые меры.

Эти меры выбираются, исходя из общей политики развития городских транспортных систем и правовой возможности введения ограничений в отношении на отдельные категории транспортных средств. Примеры включают ограничения на использование

¹⁰⁹ Доступен по ссылке https://online.zakon.kz/m/document/?doc_id=31376056.

¹¹⁰ Доступен по ссылке <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/205360>.

частных автомобилей в соответствии с номерами на номерных знаках. Результаты этих мер неоднозначны, так как домохозяйства часто покупают вторые автомобили, увеличивая их общее количество¹¹¹.

Еще одним примером политики регулирования является введение ограничения движения транспортных средств в определенных районах, как это произошло в ряде городов Европы (например, в Милане, Лондоне и Стокгольме).

Если цель состоит в том, чтобы препятствовать использованию личных автомобилей и переходить на совместную мобильность, введение зон с ограничениями движения представляет несомненный интерес. Еще один способ управления мобильностью – введение ограничения на владение автомобилем. Примером прямого контроля такого рода является система квот на транспортные средства в Сингапуре, которая была внедрена в 1990 году и действует до сих пор. Потенциальные владельцы транспортных средств обязаны приобрести Свидетельство о праве владения, которое фактически является лицензией, срок действия которой составляет десять лет. Распределение этих свидетельств производится через аукцион, поэтому в процесс выдачи встроен элемент рыночного механизма. Ограничения на владение или использование автотранспорта были также введены в некоторых городах Китая и в других развивающихся странах (см. раздел 2.1).

Идея о введении правительственными органами ограничений на владение транспортными средствами в приоритетных странах, безусловно будет воспринята крайне негативно и вряд ли реализуема в настоящее время.

Финансовые стимулы в виде дополнительных налогов и регистрационных сборов также могут быть использованы для ограничения использования автомобилей. Целевое использование доходов, полученных за счет этих сборов, может повысить общественную приемлемость внедрения платных парковок. Согласно распоряжению Мэра Москвы, деньги, собранные за парковку, будут перенаправлены в районы Москвы пропорционально количеству средств, собранных на территории каждого района. Местные власти, в свою очередь, вложат деньги в благоустройство района, основываясь на запросах жителей.

У местных властей есть право определять парковочные регламенты, в том числе – ограничения на парковку в том или ином месте и платную парковку с тарифами, дифференцированными по месту парковки, продолжительности парковочного сеанса, расположение парковочных мест и т.п. (в Российской Федерации такое право местным властям предоставлено Законом «Об организации дорожного движения»).

При этом следует иметь в виду как положительные стороны уличной парковки (экономическое развитие коммерческих зон, некоторые возможности повышения безопасности пешеходов), так и отрицательные эффекты (снижение пропускной способности дорог и связанные с этим эффекты, общее снижение безопасности дорожного движения и т.д.).

Использование различных мер по организации дорожного движения является эффективным фактором, стимулирующим развитие сервисов совместной мобильности, и поэтому местным властям рекомендуется расширять эту практику.

¹¹¹ Santos G. Incentives to encourage shared mobility. 6 November 2017. Centre on Regulation in Europe (CERRE). См. на https://www.cerre.org/sites/cerre/files/171106_CERRE_SharedMobilityIncentives_final_0.pdf.



Например, представляет интерес допуск автомобилей карпулинга на полосы с ограничением движения. Такие полосы получили название 2+ полосы или полосы для высокозагруженных транспортных средств High Occupancy Vehicle (HOV), см. рисунок. Они предназначены для уменьшения использования автомобилей с одним водителем и, таким образом, уменьшения заторов. Подобные полосы получили распространение в США с 1960-х годов. В других странах (например, в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, это относительно редкое явление, значительно чаще встречаются выделенные полосы для общественного транспорта. Однако вопрос допуска автомобилей карпулинга на эти полосы является неоднозначным.

Пример с ближайшим аналогом – каршерингом, показывает, что в Москве пока не собираются допускать автомобили каршеринга на выделенные полосы для общественного транспорта и выходить с этой инициативой на федеральный уровень.

Несмотря на то, что местные органы власти часто испытывают нехватку денежных средств, в транспортной сфере применяются субсидии для стимулирования покупки экономических и / или экологически чистых транспортных средств или утилизации старых. В частности, субсидии могут также предоставляться для стимулирования совместного использования транспортных средств.

4. ПРИМЕРЫ РЕАЛИЗОВАННЫХ ПРОЕКТОВ КАРШЕРИНГА И КАРПУЛИНГА

Коммерческие услуги каршеринга предлагают специализированные каршеринговые компании, компании по прокату автомобилей, автопроизводители, а также некоторые операторы общественного транспорта. Ниже приведены некоторые примеры, обобщающие опыт как действующих, так и прекративших свою работу организаций.

4.1. ПРОЕКТЫ КАРШЕРИНГА

4.1.1. *Car2go*

Немецкая компания по прокату автомобилей, дочерняя компания Daimler AG, предоставлявшая услуги каршеринга в городских районах Европы и Северной Америки. По состоянию на март 2019 года, car2go являлась одной из крупнейших в мире компаний каршеринга¹¹².

Проект с самого начала планировался как международный, приложение car2go разрабатывалось для нескольких мобильных платформ и множества языков. Это означало, что клиенты car2go каждую неделю получали повышение удобства использования приложения, его новые функции или расширение покрытия сервиса на новый город.

Бизнес-модель car2go была одинакова на всех рынках, хотя цены варьировались в зависимости от местоположения. Компания использовала модель «one-way» на фиксированных точках проката и взимала поминутные тарифы, со скидками для почасового и посуточного периода, которые применялись автоматически. Тарифы включали аренду, топливо, страховку, парковку (в разрешенных зонах) и техническое обслуживание, иногда также взималась низкая фиксированная годовая плата. Пользователи заправляли автомобили, используя платежную карту и получали за выполнение этой операции бонусные минуты.

В большинстве стран автомобили car2go парковались либо в специально отведенных местах, либо на обычных уличных парковках со специальным разрешением местного муниципалитета.

Для использования сервиса иностранными гражданами требовалось подтверждение законности нахождения в стране. Это мог быть вид на жительство или паспорт с действительной визой. Водительское удостоверение должно было быть международного образца.

В большинстве городов car2go предлагал только два типа автомобилей: дизельный или электрический.

4.1.2. *DriveNow*

DriveNow это каршеринговый сервис, созданный в июне 2011 года как совместное предприятие автопроизводителя BMW Group (транспортные средства) и компании по прокату автомобилей Sixt SE (технологическая платформа).

¹¹² Daimler, BMW to merge car-sharing, other digital services. David McHugh. 28 March 2018. См. на <https://phys.org/news/2018-03-daimler-bmw-merge-car-sharing-digital.html>.

По состоянию на октябрь 2017 года сервис DriveNow достиг рубежа в один миллион клиентов и эксплуатировал более 6000 автомобилей в девяти европейских странах¹¹³.

Аналогичный сервис от BMW работал под названием ReachNow в североамериканских городах. Примечательно, что концерн BMW впервые открыл свой сервис каршеринга в Сан-Франциско в 2012 году, однако вскоре обнаружилось, что его бизнес-модель – услуга свободного каршеринга, позволяющая выдавать и оставлять транспортные средства в любом месте в пределах назначенной рабочей зоны – находится в прямом противоречии с правилами парковки и совместного пользования автомобилями в городе.

Город Сан-Франциско предоставлял парковочные места только тем каршеринговым программам, которые заставляли клиента возвращать свой автомобиль именно туда, где он был взят, или в одно специальное место, установленное оператором. Сервис не смог получить разрешения на парковку от городских властей, и его услуги в Сан-Франциско были остановлены в ноябре 2015 года. Этот пример показывает, насколько важно взаимодействовать с местными органами власти и заранее изучать местные нормативные акты.

Далее ReachNow в других городах США, и DriveNow в Европе, использовали различные модели каршеринга, в основном, модель «one-way». Согласно этой модели, транспортное средство могло быть припарковано в любом разрешенной зоне города, где оно было арендовано, исключение составляли Дюссельдорф и Кельн. DriveNow также предлагал пакеты услуг, а в дополнение к услуге каршеринга клиенты DriveNow также получали 5% скидку от стоимости покупок в магазинах торговой сети Billa.

DriveNow управлял парком, состоящим только из автомобилей, произведенных BMW Group, и предлагал самый большой в мире парк электромобилей, доля которых в общем количестве составляла около 15%.

4.1.3. SHARE NOW

По состоянию на октябрь 2019 года, SHARE NOW являлась крупнейшей в мире компанией каршеринга, в которой было зарегистрировано более четырех миллионов человек, а парк автомобилей насчитывал более 20 000 автомобилей в 30 городах и 13 странах Северной Америки и Европы¹¹⁴. Компания была создана в результате слияния вышеупомянутых car2go и DriveNow.

4.1.4. Zipcar

Zipcar – это американская каршеринговая компания, является дочерней компанией Avis Budget Group, которая также управляет группой компаний, занимающихся традиционным прокатом автомобилей (Avis, Budget, Payless и т.д.).

Первые автомобили оператора появились в 2000–2002 годах в Бостоне, в Вашингтоне, округ Колумбия, в Нью-Йорке. В 2007 году произошло объединение Zipcar с Flexcar, одной из старейших компаний каршеринга в США, объединенная компания сохранила бренд «Zipcar». В 2009 году появилось первое приложение для смартфона iPhone, способное подавать звуковой сигнал и разблокировать некоторые автомобили сервиса в дополнение к традиционной карте доступа. В настоящее время Zipcar насчитывает более миллиона членов и 12 000 автомобилей различных размеров и типов двигателя. Бизнес-модель

¹¹³ DriveNow reaches one million customers milestone. Author: Fleet News. 10.10.2017. См. на <https://www.fleetnews.co.uk/news/fleet-industry-news/2017/10/10/drivenow-reaches-one-million-customers-milestone>.

¹¹⁴ BrandHub. Share Now: Facts and Figures. <https://brandhub.share-now.com/web/6570a0eb69e15b2f/factsheets/> Retrieved 29 October 2019.

основана на парковках с фиксированными местами, куда каждое транспортное средство должно быть возвращено в конце использования. Zipcar работает в более чем 500 городах и поселках, а также в более чем 600 студенческих городках (кампусах). Как и в предыдущих примерах, тарифы включают страхование транспортного средства, топливную карту для автомобиля и другие услуги.

4.1.5. Zoomcar

Это первая и самая крупная в Индии каршеринговая компания, штаб-квартира которой находится в городе Бенгалуру. Бенгалуру – это один из наиболее динамично развивающихся городов Азии, крупнейший в стране научный и индустриальный центр, третий по величине населенный пункт и пятая агломерация Индии. По состоянию на апрель 2019 г. Zoomcar работает примерно в 29 городах и постоянно расширяется, чтобы охватить другие города Индии. Компания имеет более 6 500 автомобилей, которые ежедневно совершают более 3 000 поездок¹¹⁵.

Компания предлагает широкий выбор автомобилей различных марок, более 10 процентов парка состоит из электромобилей. Автомобили предлагаются в аренду на почасовой, ежедневной, еженедельной или ежемесячной основе.

В целях снижения бремени налога на имущество объявлено о продаже всего парка автомобилей частным лицам. Следовательно, бизнес-модель трансформируется в модель каршеринга P2P¹¹⁶. Компания взимает комиссию в размере 25% от выручки, которую получают ее партнеры. Тарифы для клиентов включают в себя стоимость топлива, страховки и налогов (кроме сборов за проезд по платным дорогам). Помимо выдачи автомобиля из фиксированных точек (стоянок), компания также осуществляет перемещение автомобиля в нужное место с оплатой номинальной стоимости услуги.

Имеется услуга предоставления автомобиля по подписке на 6, 12, 24 или 36 месяцев. Отметим, что автомобили зарегистрированы под лицензией Zoomcar Self Drive Car Rental, что делает их коммерческими по характеру использования. Согласно нормативным требованиям Индии все коммерческие автомобили должны быть оснащены ограничителями скорости, поэтому каршеринговые автомобили Zoomcar имеют принудительное ограничение скорости до 80 км/ч.

4.1.6. YoYo

Наиболее успешный на сегодняшний момент национальный сервис каршеринга в Турции.

Каршеринг YOYO был представлен в Стамбуле в 2012 году с 15 автомобилями и с тех пор продолжает развиваться. В марте 2017 года компания YOYO создала совместное предприятие с Zain Group для оптимизации своих услуг. В 2019 году по данным компании насчитывается более 20 тысяч участников сервиса, который работает также в Бахрейне и Кувейте¹¹⁷. Компания стремится развивать сеть электрических зарядных станций, чтобы иметь возможность перевести сервис на электромобили.

Тарифы включают стоимость топлива, расширенной гражданской ответственности (КАСКО отсутствует), налогов. Автомобили заправляет оператор, но при необходимости можно бесплатно заправиться на станциях Shell, где установлена система распознавания автомобилей YOYO. Автомобиль можно взять напрокат на специальных парковочных местах, некоторые из них

¹¹⁵ Zoom Car: India's first self-drive car rental – PA Wealth Advisors Blog. <https://blog.pawealthadvisors.com/2019/04/13/zoom-car-self-drive-car-rental/>.

¹¹⁶ <https://www.livemint.com/Industry/2t75en4SyXSjJYDFZRFBP/Zoomcar-to-shift-to-marketplace-only-model-by-year-end.html>.

¹¹⁷ См. подробнее на <http://driveyoyo.com/en/about>.

располагаются на территории высших учебных заведений. Завершить аренду необходимо также в специально обозначенных местах. У оператора имеется услуга Valet – доставка выбранного автомобиля в согласованное место, после завершения аренды пользователь может оставить машину в любом месте (кроме запрещенных локаций). Если пользователь не хочет доплачивать за услугу, то должен оставить автомобиль там, где его забирал.

4.1.7. Яндекс.Драйв

Российский сервис каршеринга, по данным компании, на конец октября 2019 года его автопарк составлял около 16,5 тысяч машин, а в конце года уже около 20 тысяч¹¹⁸.

Запуск сервиса состоялся 21 февраля 2018 года в Москве с автопарком в 750 автомобилей. В 2018 году «Драйв» был запущен в Санкт-Петербурге, а в 2019 году – в Казани. Парк оператора охватывает ряд категорий: автомобили эконом-класса, бизнес-класса и представительского класса, а также грузовые фургоны и микроавтобусы.

«Яндекс.Драйв» работает через приложение, установленное на смартфоне. Условия использования «Драйва» предполагают возраст не менее 21 года, водительский стаж от 2 лет. В Москве зона завершения поездки включает столицу в пределах МКАДа, некоторых ближних подмосковных городов и зонах аэропортов. Пользователь может оставить машину в любой точке, где разрешена парковка, за исключением закрытых и подземных парковок, территорий с ограниченным доступом и мест, где нет покрытия сотовой связи и беспроводного интернета.

Благодаря системе «Яндекс.Авто» автомобили узнают водителей и применяют их личные настройки в разных автомобилях: после посадки в машину не нужно вводить логин и пароль, вместо этого «Яндекс.Авто» приветствует водителя по имени, загружает избранные точки и включает персонализированное радио.

«Яндекс.Драйв» стал первой службой каршеринга в Российской Федерации, которая использует динамическое ценообразование. Стоимость минуты поездки рассчитывается алгоритмом в зависимости от дорожной ситуации и спроса на автомобили. Стоимость поездки в «Драйве» включает муниципальную парковку и расход бензина. Сервис позволяет завершить поездку с пустым баком и компенсирует расходы на заправку.

Все автомобили «Яндекс.Драйв» застрахованы по системам обязательной страховки ОСАГО и КАСКО с полным покрытием. В 2019 году были введены тарифы с фиксированной стоимостью поездки. Указав пункт назначения, пользователь сервиса может узнать стоимость поездки еще до ее начала. Это позволяет компании внедрить «цепочки заказов» по схожему с «Яндекс.Такси» принципу и сократить время простоя автомобилей, а для пользователей снизить стоимость поездок в районы с высоким спросом на услуги. В том же году у сервиса появился новый тариф «Межгород». Теперь на каршеринге Яндекс.Драйв можно передвигаться между Москвой и Санкт-Петербургом, а также между Москвой и Казанью. Это возможно на грузовых фургонах и пассажирских микроавтобусах, что дает клиентам возможность не прибегать к услугам транспортных компаний, а перевозить грузы самостоятельно, или же отправляться в поездку с друзьями на комфортабельном микроавтобусе, который вмещает до 8 человек плюс водителя. Проезд по платным трассам включен в тариф, в каждом из фургонов и шаттлов есть транспондер для бесконтактной оплаты¹¹⁹.

¹¹⁸ Каршеринг Яндекс.Драйв. Трушеринг – издание о каршеринге и транспорте будущего. См. подробнее на <https://truesharing.ru/carsharing/yandex-carsharing/>.

¹¹⁹ Подробнее см. на <https://yandex.ru/support/drive/rates-and-payments/cities.html>.

В 2020 году тариф также распространился на автомобили бизнес-класса, такие как BMW, Mercedes, Volvo и спортивные автомобили, такие как Porsche и Range Rover.

4.1.8. Примеры существующих сервисов каршеринга в Казахстане

В настоящее время в Казахстане работают только 2 сервиса каршеринга, находящихся в крупнейшем городе страны – Алматы.

Каршеринг Dосcar – это первый локальный казахстанский продукт, на момент открытия в феврале 2016 г. в парке компании было всего 11 машин, по состоянию на конец 2018 г. автопарк насчитывал 22 автомобиля, количество пользователей при этом составляет порядка 10 тыс., т.е. бизнес носит нишевый характер. Компания работает по стационарной модели каршеринга, имеет 16 пунктов аренды, автомобили можно использовать на расстоянии до 200 километров от черты города. Проект в настоящее время вышел на окупаемость, но жители города слабо осведомлены об имеющемся сервисе, и требуется больше поддержки со стороны администрации города.

Второй проект каршеринга появился на рынке в октябре 2018 года. Казахстанский рынок считается перспективным из-за наличия крупных городов и широкого использования безналичных платежных систем. Сервис, по состоянию на конец 2019 года, работает примерно с 500 автомобилями. В настоящее время она насчитывает 65 000 зарегистрированных клиентов, из которых более 35 000 являются активными. Проект Anytime был запущен при поддержке администрации города Алматы в рамках проекта «Умный город». Сервис поддерживает деловые отношения с компанией «Апаркинг», оператором платных городских парковок, так как в любое время сервис берет на себя все расходы по платной парковке. Что касается Dосcar, то ее гендиректор пояснил, что его компания не нуждается в инфраструктурной поддержке, но они обратились к администрации города с просьбой помочь в приобретении электромобилей.

В планах у обоих операторов каршеринга стоит развитие в других крупных городах Казахстана, но при этом Anytime и Dосcar рассматривают разные пути. До конца 2019 г. Anytime собирается увеличить парк в Алматы до 500 машин, а в 2020 выйти с таким же количеством автомобилей в Астану, а далее рассматриваются Шымкент и Караганда. Планы Dосcar связаны с новой услугой по модели P2P, для чего разрабатывается программная платформа, с этим предложением компания планирует выйти в другие города Казахстана.

Впрочем, у обоих сервисов каршеринга в Алматы есть более серьезные конкуренты. И это не частный автотранспорт, а такси, тарифы которого достаточно низки благодаря наличию международных игроков райдшейлинга, таких, как «Яндекс.Такси» и Uber.

4.2. ПРОЕКТЫ КАРПУЛИНГА

4.2.1. BlaBlaCar

Это ведущая в мире платформа для совместных поездок на дальние расстояния, по данным на ноябрь 2019 года сообщество пользователей BlaBlaCar насчитывает 80 миллионов водителей и пассажиров в 22 странах.

Реализация проекта началась в 2006 году во Франции, а в 2008 году вебсайт Covoiturage.fr стал самым популярным сайтом карпулинга в этой стране. Компания была переименована в BlaBlaCar, поглотив немецкого конкурента Carpooling.com в 2013 году. В феврале 2014 года BlaBlaCar вышел на территорию Российской Федерации и Украины за счет поглощения российско-украинского сервиса «Подорожник». За первые 10 месяцев работы в Российской

Федерации на сервисе зарегистрировалось более 1 млн человек, что стало абсолютным рекордом среди всех стран, где до этого запускался BlaBlaCar, и подтвердило высокую заинтересованность потребителей в услугах карпулинга.

В августе 2018 года BlaBlaCar приобрела российский сервис карпулинга VeerCar. В сентябре 2019 года состоялось слияние BlaBlaCar и сервиса поиска билетов на автобусы Busfor.

Работа оператора в Российской Федерации сталкивается со сложностями, обусловленными отсутствием нормативного регулирования. В ноябре 2018 года «Объединением автопассажирских перевозчиков» был подан коллективный иск с требованием запретить BlaBlaCar в Российской Федерации. Оператор использует модель монетизации, при которой пассажиры бронируют поездки онлайн, оплачивая установленный сервисный сбор, в настоящее время в Российской Федерации действуют следующие правила предоставления услуг:

- за регистрацию, авторизацию, любые действия на сайте платить не надо;
- бронирование поездки по маршруту короче 120 км так же не оплачивается;
- за поездку протяженностью больше 120 км нужно платить;
- для водителей сервис по-прежнему остается бесплатным.

Администрация сервиса контролирует стоимость поездки (в среднем пассажир платит не более одной трети стоимости топлива на конкретную поездку) и количество пассажиров (не более 8 человек). Водители, использующие BlaBlaCar, не зарабатывают, оказывая транспортные услуги, а лишь частично или полностью компенсируют расходы на поездку, которые распределяются пропорционально среди всех участников поездки.

В некоторых европейских странах, в которых работает BlaBlaCar, уже существует система онлайн-платежей. Например, во Франции и Испании онлайн-оплата обязательна для пользователей BlaBlaCar, а в Германии решение о том, как будет оплачена поездка, принимает водитель. Однако в любом случае пользователь должен будет оплатить онлайн комиссию сервису. Аналогичная система планируется и для Российской Федерации.

BlaBlaCar проверяет профили и отзывы пользователей, личность каждого участника подтверждается, и участники карпулинга наверняка знают, с кем они садятся в машину. Тем не менее, пользователям рекомендуется самостоятельно проверять отзывы и профили водителей и попутчиков в социальных сетях, прежде чем куда-то с ними ехать. На сайте доступна опция «только для женщин», с помощью которой можно планировать поездки, где и водителем, и попутчиками могут быть только женщины.

4.2.2. JoJob

Сервис корпоративного карпулинга под названием JoJob, который предоставляет компания Bringme Srl, действует в Италии и в Испании, разработан специально для удовлетворения потребностей пользователей, которые ежедневно путешествуют по маршруту дом-работа.

До начала широкого внедрения JoJob, сервис в течение примерно 4 месяцев тестировался компаниями в Пьемонте и Тоскане. В марте 2015 года JoJob был официально запущен, и в конце этого же года в Италии уже насчитывалось 29 крупных компаний, которые воспользовались этой услугой.

В настоящее время Bringme Srl является лидером итальянского сектора корпоративного карпулинга. Компания приводит оценки, согласно которым инвестиции в 16 евро на одного

работника достаточны, чтобы обеспечить ежегодную экономию 1330 евро и сократить выбросы CO₂ на 865 кг, и это без учета серьезных преимуществ с точки зрения сокращения дорожного трафика¹²⁰. Команда Jojob оказывает поддержку корпоративным клиентам, чтобы настраивать сервис под себя.

Разработанная Jojob платформа выполняет также социальную функцию, способствуя общению пользователей корпоративного карпулинга.

4.2.3. *BePooler*

Основанная в Лугано (Швейцария) в 2015 году, компания стремится предоставить компаниям и частным лицам быстрого и безопасного способа совмещать поездки по маршруту дом-работа. Чтобы противостоять проблемам заторов в Лугано, BePooler создал более 500 маршрутов карпулинга, которые доступны через приложение для работников местных организаций. Успех проекта позволил BePooler открыть офисы в Милане и Риме в 2016 году. В Милане компания помогает городу внедрять устойчивые транспортные решения¹²¹.

Компании-партнеры платят BePooler регистрационный взнос и ежемесячные сборы (модель B2B), а водители платят комиссию при организации карпулинга, пропорциональную количеству поездок и пробегу (модель B2C), используя цифровой кошелек. Пользователи BePooler могут сэкономить до 2000 евро в год (в расчете на поездки по 20–30 км в день).

Благодаря платформе BePooler компании также имеют ряд дополнительных преимуществ: они получают ежедневные отчеты о поездках своих сотрудников, платформа помогает им соблюдать требования корпоративной социальной ответственности. Используя карпулинг, работодатели предлагают своим сотрудникам инструмент социальной поддержки, который позволяет им оптимизировать свои ежедневные расходы на поездки.

В марте 2018 года оргкомитет летних Олимпийских игр 2024 года в Париже выбрал BePooler в качестве официального поставщика интеллектуальных мобильных решений для предстоящего спортивного мероприятия.

4.2.4. *SRide*

Это одно из наиболее часто используемых приложений для карпулинга и байкшеринга в Индии¹²²; работает так же, как и другие аналогичные сервисы карпулинга. Основная целевая группа клиентов SRide – это пользователи, которые совершают ежедневные поездки, особенно между домом и работой. Пользователи экономят до 5000 рупий в месяц (около \$70) на дорожных расходах. Приложение также может быть использовано для дальних поездок. В отличие от некоторых других операторов, приложение SRide предлагает варианты онлайн-платежей для удобства транзакций между пользователями, на которые компания начисляет комиссию. В настоящее время услуги SRide доступны в Пуне (около 3,1 миллиона человек), Мумбаи (18,4 миллиона), Дели (19 миллионов), Калькутте (4,5 миллиона), Хайдарабаде (7 миллионов), Ченнае (7,1 миллиона) и Бенгалуру (8,5 миллиона).

¹²⁰ Una app per tagliare chilometri e costi. L'esperienza di Jojob. 29 ottobre 2019. См. на https://www.ilsole24ore.com/art/una-app-tagliare-chilometri-e-costi-ACxEgFs?refresh_ce=1.

¹²¹ Swiss Made Carpooling System Seduces the Italians. Startupticker.ch: The Swiss Startup News Channel. Dimitri Loringett, 11 July 2019. См. на <https://www.startupticker.ch/en/news/july-2019/swiss-made-carpooling-system-seduces-the-italians>.

¹²² Top 10 Carpool Apps in India for 2019 – Why Carpooling is Still a Dubious Affair? Lopa Mohanty, 16 April 2019. См. на <https://blog.grabon.in/top-10-carpool-apps-india-carpooling-still-dubious-affair/>.

4.2.5. Didi Hitch

Этот сервис карпулинга был основан в Китае в 2015 году и входит в группу компаний DiDi Chuxing.

Развитие платформы карпулинга DiDi Hitch происходило в ситуации, когда правительство Китая приняло решение о том, чтобы местные городские власти стали регулировать тарифы, проводя борьбу с компаниями-монополистами и прекращая недобросовестную практику. Сервис Didi Hitch показал хорошие результаты и стал важным средством обеспечения мобильности между городами, поскольку продолжающаяся урбанизация в стране стимулирует региональные перевозки и миграцию населения. Во время китайского лунного Нового года в феврале 2018 года более 30 миллионов граждан воспользовались платформой Didi Hitch, чтобы попасть на ежегодные семейные встречи на каникулах¹²³. Впоследствии был выявлен ряд проблем в области безопасности в связи с насильственными действиями в транспортных средствах, что вынудило правительство временно приостановить работу сервиса.

Уроки по преодолению уязвимостей в области безопасности, извлеченные из этой ситуации, очень важны для развития карпулинга в приоритетных странах. Рекомендуется, чтобы оператор взял на себя полную ответственность за обеспечение безопасности пользователей сервиса и принял ряд первоочередных мер. Например, для устранения проблем DiDi Hitch удалил в своем приложении персонализированные теги, которые водители могли оставлять в профилях пассажиров (в том числе комментарии о привлекательности пассажиров женского пола). Компания внедрила аварийную кнопку, ограничения на поездки после 22 часов и в ночное время, а также новые методы проверки, включая распознавание лиц, чтобы минимизировать риск несанкционированного использования учетной записи.

Модернизация сервиса включала в себя введение обязательного сканирования удостоверений для всех водителей платформы до того, как они смогут принимать какие-либо заказы. Это был шаг, направленный на то, чтобы неавторизованные лица не могли действовать под прикрытием личности зарегистрированных DiDi водителей. Была произведена автоматическая рассылка уведомлений пассажирам и владельцам автомобилей о невозможности совершать поездки в интервале времени с 22:00 до 6:00.

Как показал дальнейший опыт, даже эти меры безопасности были недостаточными, и стало необходимо предпринять дальнейшие шаги для повышения уровня безопасности.

Перезапуск сервиса в 2019 году следует за всесторонним анализом безопасности и обновлением продукта. Обновленное приложение имеет новые функции безопасности, включая как более строгие проверки водителей и пассажиров, так и виртуальный «помощник по безопасности», который позволит пользователям видеть более подробную информацию о водителях и попутчиках. Пользователи также смогут зарегистрироваться в режиме реального времени через горячую линию поддержки.

¹²³ China's Didi to relaunch hitch carpooling service this month. Singh M. 6 November 2019. См. на <https://techcrunch.com/2019/11/06/didi-hitch-carpooling-relaunch/>.

5. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ КАРШЕРИНГА И КАРПУЛИНГА

5.1. ПРОБЛЕМЫ КАРШЕРИНГА

Развитие каршеринга сопровождается возникновением ряда проблем, которые условно можно разделить на несколько категорий, рассматриваемых ниже.

Нарушения законодательства

Растущая популярность каршеринга привела к появлению мошеннических схем по использованию этих сервисов и даже к преступной активности. Поскольку платформы не в состоянии контролировать всех пользователей, угроза мошенничества вполне реальна.

Например, в июне 2017 года американская компания Enterprise Holdings Inc. объявила о прекращении деятельности в Чикаго из-за нехватки автомобилей, возникшей в результате вандализма, угонов и мошенничества. Как пояснял представитель компании, около 40% ее автопарка в городе было угнано или пострадало от действий злоумышленников. В 2015 году более 20 автомобилей, принадлежащих сервису Zipcar, были украдены в Нью-Йорке в результате подделки карт доступа или других схем, используемых для получения несанкционированного доступа. В 2012 году автомобили были также украдены у стартапа HiGear, который специализировался на премиальном каршеринге, что привело к тому, что он был вынужден прекратить свою деятельность¹²⁴.

Нередки случаи банального хищения имущества операторов каршеринга. В компании BelkaCar подсчитали, сколько вещей «унесли» из их машин в 2018 году. В списке: семь украденных рулей («их откручивали или меняли на старые», – уточнили в компании), 146 аккумуляторов, 97 ковриков, 14 передних сидений и один задний диван, омывающая жидкость – примерно 18 тыс. литров, щетки для очистки снега – примерно 2,1 тыс. штук¹²⁵. Чтобы противостоять этому явлению, некоторые операторы прибегают к маркировке автомобильных компонентов датчиками или чипами.

Операторы каршеринга начали активно блокировать пользователей, нарушающих правила дорожного движения; правоохранительные органы также ужесточают контроль на дорогах. Например, в Москве за лето 2019 года полиция проверила более девяти тысяч каршеринговых автомобилей, а 2783 водителя (около трети пользователей) были оштрафованы за нарушение правил дорожного движения¹²⁶.

Фальшивые аккаунты

Упрощенная дистанционно осуществляемая процедура создания аккаунта иногда предоставляет возможность неправомерного использования каршеринговых автомобилей, в том числе посредством использования чужих аккаунтов, их хищения или оформления на подставных лиц.

¹²⁴ Мошенники осваивают каршеринг, 06.09.2017. См на <https://www.rbc.ru/newspaper/2017/09/07/59aec3869a7947b18eb23374>.

¹²⁵ Дрифтеры, украденные рули, гонки с конкурентами, и другие проблемы каршеринга в России. Михаил Джапаридзе, 13 февраля 2019 г. См. на <https://tass.ru/ekonomika/6102752>.

¹²⁶ Госавтоинспекция Москвы проводит работу по выявлению и пресечению правонарушений водителями каршеринговых автомобилей, 06.09.2019. См. на <https://77.xn--b1aew.xn--p1ai/news/item/18203549/>.

Службы безопасности компаний в большинстве случаев выявляют мошенничество по косвенным признакам. Системные меры по борьбе с этим явлением, как правило, включают:

- установку видеокамер в салонах автомобилей;
- проверку селфи-изображений и сличение их с документами пользователя;
- сброс паролей и повторная идентификация клиента;
- меры по защите персональных данных граждан, принимаемые на государственном и корпоративном уровне.

Данные меры должны осуществляться неукоснительно и применяться системно. Примером последствий того, что происходит, когда эти требования нарушаются, стал уникальный по своему масштабу случай массового воровства в Чикаго. После того, как Car2Go для удобства клиентов упростил процедуру проверки данных, за один день 17 апреля 2019 года было похищено 75 автомобилей. Все они были в конечном счете найдены при помощи полиции и восстановлены, но у некоторых не хватало дверей, сидений и других важных деталей¹²⁷.

Необходимость новых страховых продуктов

Бизнес каршеринга требует тщательного просчета рисков и их хеджирования. Типовыми рисками являются угон, повреждение или полная гибель автомобиля в результате ДТП, подобные риски должны быть обязательно застрахованы.

При полной страховке выплаты грозят пользователю только при условии, что он стал виновником ДТП или нарушил действующие законы и правила компании. Например, правила, установленные сервисом Яндекс.Драйв, сообщают, что страховка не выплачивается, если пользователь (он/она):

- находился в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения;
- принимал сильнодействующие лекарства без рецепта врача или с превышением дозировки;
- был за рулем без прав или передавал управление лицу без водительского удостоверения;
- умышленно совершил действия, направленные на наступление страхового случая;
- проехал на красный свет;
- выехал на полосу встречного движения;
- скрылся с места ДТП.

Если же ДТП случилось по вине другого водителя, а клиент полностью следовал установленной процедуре, платить ничего не придется.

Проблемой является тот факт, что полное страховое покрытие покупают далеко не все сервисы. Например, часть каршеринговых компаний используют франшизу, при которой клиент берет на себя часть расходов по возмещению ущерба. Когда суммы ущерба значительны, некоторые компании, добавляют еще и штраф в размере процентов от причиненного ущерба.

¹²⁷ Mercedes Thieves Showed Just How Vulnerable Car-Sharing Can Be. Joshua Brustein, 11 July 2019. См. на <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-07-11/mercedes-thieves-showed-just-how-vulnerable-car-sharing-can-be>.

На примере Российской Федерации отметим, что поначалу страховые компании вообще не хотели работать с операторами каршеринга, так как не было статистики аварийности, отсутствовало понимание способов работы с парками таких автомобилей, расчетов тарифов. Поскольку в каршеринге для клиента очевидно, что чем быстрее он доехал, тем дешевле ему обошлась поездка, а такой подход явно не способствует аккуратной езде, многие страховые компании применяли заградительные тарифы.

Проблемы появились и у страховых компаний, например, в компании «Ренессанс страхование» сообщали, что первые договоры с каршерингом были сильно убыточными. Частота аварий в каршеринге превышала средние показатели более чем в 6 раз¹²⁸. Накопив статистику, «Ренессанс страхование» подготовила новое решение для каршеринга – поминутное полное страхование КАСКО. При использовании поминутного подключаемого страхования клиент застрахован по всем рискам КАСКО в течение срока действия договора, но платит при этом только за фактическое время, которое автомобиль находится в движении.

Экономические проблемы

Бизнес каршеринга предполагает значительные затраты и включает в себя следующие издержки:

- разработка программной платформы
- лизинговые платежи за автомобили
- амортизация и ремонт
- топливо
- оплата парковочных разрешений
- мойка и чистка автомобилей
- заработная плата (разработчики, менеджмент).

Поскольку подавляющая доля расходов растет с ростом автопарка, то для того, чтобы данная бизнес-модель была прибыльной, необходимо найти баланс между тарифными ставками и спросом на услугу, обеспечивающий высокий коэффициент использования парка.

Каршеринговые компании работают по той же экономической модели, что и традиционные компании по прокату автомобилей, с показателями использования парка и дохода на его единицу (транспортное средство). Как правило, традиционная компания по прокату автомобилей нацелена на показатель коэффициента использования не менее 50 процентов, т.е., каждый автомобиль должен быть в аренде не менее 50 процентов времени. Однако, поскольку каршеринг работает на почасовых и даже на поминутных ставках, а большинство участников, как правило, используют автомобиль только в течение нескольких часов, максимальный коэффициент использования от 30 до 40 процентов на одно транспортное средство является куда более реалистичным показателем для каршеринга¹²⁹.

В целом для каршеринга характерен высокий порог входа – требуются значительные инвестиционные вложения для запуска бизнеса. Это привело к тому, что многие сервисы все еще терпят убытки. Например, в Российской Федерации в конце 2018 года все

¹²⁸ <https://truesharing.ru/tp/15718/>.

¹²⁹ <https://www.finance-monthly.com/2017/06/profitable-car-sharing-a-look-behind-the-numbers/>.

сервисы работали в убыток¹³⁰. Это связано, в том числе, с вышеупомянутыми незаконными действиями, которые означают необходимость дополнительных инвестиций, а также с высокой стоимостью создания инфраструктуры и увеличения парка¹³¹.

В других странах ситуация во многом аналогична. Например, крупнейший оператор SHARE NOW решил уйти с рынка Северной Америки, начиная с 29 февраля 2020 года. Причины этого решения были объявлены следующими: «во-первых, нестабильное состояние глобального ландшафта мобильности, а во-вторых, растущие инфраструктурные проблемы, с которыми сталкиваются сегодня перевозки в Северной Америке, и связанные с этим расходы, необходимые для поддержания операционной деятельности»¹³².

Важно отметить, что все случаи различны гпо своей специфике и что местные условия часто влияют на степень успеха каждого бизнес-кейса¹³³. Успех «Яндекса» в Российской Федерации не наблюдается ни в Китае, где интерес к каршерингу снижен из-за наличия альтернативных вариантов мобильности, ни в Париже, где Autolib потерпел неудачу через несколько лет после запуска.

Благодаря инвестициям и субсидиям операторы пытаются увеличить размеры своих парков и доли рынка, а также принимают иные меры. Чтобы сократить время простоя автомобилей – один из основных показателей успешности бизнеса, операторы проводят гибкую маркетинговую политику и конкурируют друг с другом по цене.

Однако общие результаты нельзя считать благоприятными для операторов каршеринга. Например, 10-летнее исследование, проведенное центром автомобильных исследований (CAR) Университета Дуйсберга в Эссене (Германия), показывает, что каршеринг еще не достиг ожидаемого успеха. В 2009 году в Германии на 1000 граждан приходилось 504 личных автомобиля, а к 2019 году этот показатель вырос до 567. В 2019 году только 202 200 автомобилей были доступны для участия в каршеринге, что составляет 0,04% от количества всех частных автомобилей в Германии¹³⁴.

«С каждым годом увеличивается как количество автомобилей, так и их плотность в городах. Поэтому никаких признаков разворота тренда нет. Скорее, дело обстоит как раз наоборот. Тренд на личные автомобили очень стабилен. Это явно противоречит утверждениям о том, что немецкое население «устало от машин». Как показывает это долгосрочное исследование, верно обратное», – сказал директор CAR профессор Фердинанд Дуденхеффер.

Техническое состояние автомобилей

Некоторые арендаторы автомобилей ездят агрессивно, стараясь сэкономить деньги на поминутном тарифе, поэтому техническое состояние их автомобилей может быть очень плохим. Для ведения бизнеса операторам каршеринга необходимо постоянно проводить плановое техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Эта услуга может быть передана на аутсорсинг (официальным или неофициальным дилерам) или выполнена штатными сотрудниками (механиками). Также необходимы скидки и индивидуальные договоренности с топливными компаниями.

¹³⁰ https://www.rbc.ru/technology_and_media/06/08/2019/5d4971ba9a794722d38e4f24.

¹³¹ <https://ria.ru/20191016/1559867092.html>.

¹³² <https://www.geekwire.com/2019/car2gone-share-now-shuts-north-america-leaving-seattle-no-free-floating-car-sharing-services/>.

¹³³ <https://www.strategyanalytics.com/strategy-analytics/blogs/automotive/connected-mobility/automotive-connected-mobility/2019/02/11/car-sharing-prophets-and-losses>.

¹³⁴ Personal Car Loses Economic Contest, But Wins Sharing Battle. Neil Winton, 2 January 2020. См. на <https://www.forbes.com/sites/neilwinton/2020/01/02/personal-car-loses-economic-contest-but-wins-sharing-battle/#380f69715046>.

Опыт показывает, что нередки случаи вандализма и обычных краж. Требуется время и значительные усилия, чтобы научить людей обращаться с автомобилями как положено. Стиль вождения часто ухудшается при использовании арендованных автомобилей. Некоторые пользователи берут автомобили для ночных поездок и выполняют на них рискованные маневры. В результате многие операторы повышают ночные тарифы и налагают штрафы за ненадлежащее использование автомобилей; однако процедуры технического обслуживания приходится проводить гораздо чаще, чем на обычных автомобилях.

Неприятие каршеринга в обществе

Некоторые страны столкнулись с противодействием внедрению каршеринга, что вызвано конкуренцией с традиционными услугами мобильности, например, такси. Например, в 2015 году индийский оператор каршеринга Zoomcar выпустил специальное предупреждение для своих клиентов, попросив их воздержаться от поездок в определенный район. Сообщалось, что в районе Ладакх представители профсоюза такси нападали на автомобили Zoomcar, разбивая лобовые и боковые стекла, повреждая кузов автомобиля и ставя под угрозу безопасность водителей и пассажиров¹³⁵.

В Российской Федерации, в Сочи, некоторые местные таксисты, как утверждается, отгоняли автомобили каршеринга из зоны прилета в аэропорту перед прибытием рейсов из Москвы [112, ТАСС].

Отсутствие нормативной поддержки

Ключевым вопросом во взаимоотношениях между клиентом и оператором каршеринга является заключение договора краткосрочной аренды автомобиля. В Российской Федерации вместо договора между физическим и юридическим лицами составляется договор, регламентируемый гражданским законодательством. Зачастую необоснованно ущемляются интересы клиентов, ограничиваются их права, вводятся неадекватные штрафы.

Для оператора проблемой является отсутствие процедуры проверки водительских удостоверений перед подписанием договора и отсутствие доступа к персональной кредитной истории. Единая защищенная база данных пользователей может помочь выявить недобросовестных клиентов, которые нарушают правила поставщиков услуг и / или законы, но могут возникнуть проблемы, связанные с конфиденциальностью и охраной личной данных клиентов.

Необходимо введение регулирования на государственном уровне, стандартизация условий, штрафов, желательна разработка общих (рамочных) правил деятельности каршеринга. Это позволит гарантировать защиту интересов как поставщика услуг мобильности, так и потребителя.

Нормативно-правовое обеспечение имеет важное значение для индустрии каршеринга. Например, в Германии законодательство предусматривает правила, регулирующие создание специальных парковочных мест для автомобилей общего пользования (см. 3.1.2). В Китае были приняты руководящие указания по продвижению каршеринга, в которых основное внимание уделяется правовому статусу, страхованию и регулярному техническому обслуживанию транспортных средств и т.д. (см. раздел 3.1.5). В США некоторые штаты приняли законодательство, касающееся каршеринга, которое включает в себя: стимулы для использования сервисов, решение проблемы налогообложения каршеринга, электрификацию автопарков каршеринга и создание нормативной базы для P2P каршеринга (см. 3.1.8).

¹³⁵ <https://www.medianama.com/2015/07/223-zoomcar-ladakh-taxi-union-cars/>.

Государственные органы также могли бы оказывать гражданам информационную поддержку, направленную на разъяснение преимуществ каршеринга и особенностей его правового режима.

Некоторые идентифицированные проблемы каршеринга на развивающихся рынках

Согласно недавнему исследованию¹³⁶, на развивающихся рынках существуют собственные барьеры для внедрения каршеринга.

1. Поведение потенциальных пользователей

Один из ключевых вопросов заключается в том, поощряет ли каршеринг отдельных лиц стать владельцами автомобилей, или заменяет собой модель частного владения автомобилями. На примере фокус-группы в Китае авторы исследования [123, WRI, 2015] обнаружили, что участники каршеринга стремятся к личной мобильности, что является одновременно и препятствием, и возможностью для совместного использования транспортных средств. Несмотря на то, что сервисы каршеринга позволяют людям получать доступ к автомобилям, большинство людей все еще считали частное владение лучшим вариантом. Это особенно верно в развивающихся странах, где автомобили зачастую рассматриваются как символ статуса. Например, в фокус-группе в Ханчжоу половина участников каршеринга планировала в краткосрочной перспективе приобрести личный автомобиль. Кроме того, треть всех участников считала, что владение личным автомобилем отражает социальный статус человека.

2. Транспортная инфраструктура

Дорожные пробки становятся серьезной проблемой в развивающихся странах из-за того, что развитие транспортной инфраструктуры отстает от стремительного роста населения в городских районах. Из-за неразвитости дорожной инфраструктуры и дефицита общественного транспорта на дорогах довольно часто возникают заторы.

Операторам каршеринга зачастую трудно предсказать, когда пользователи вернут арендованные транспортные средства, и это является серьезной проблемой для управления парком. В перегруженных дорожным движением городах операторы часто помещают несколько транспортных средств в одном месте, предоставляя выбор для пользователей. В некоторых странах (в исследовании указаны Бразилия и Китай) пользователям предоставляются льготы в отношении времени пользования, в отличие от, например, сервиса Zipcar в Соединенных Штатах Америки, который взимает штрафы от 50 долларов за просрочку времени возврата.

Среди традиционных инфраструктурных проблем следует также отметить низкое качество дорог в странах с развивающейся экономикой, влияющее на поддержание автопарка в исправном состоянии, а также на безопасность дорожного движения и аварийность.

3. Государственные ограничения

Из-за заторов и загрязнения воздуха, вызванных чрезмерным использованием частных транспортных средств, в городах Китая, Бразилии, Мексики и других развивающихся стран введены ограничения на владение и / или использование автомобилей. С одной стороны, это может помочь каршерингу, поскольку делает его более привлекательным для граждан.

¹³⁶ Carsharing: A Vehicle for Sustainable Mobility in Emerging Markets? World Resources Institute. 2015. См. на <https://www.itdp.org/2015/12/14/carsharing-a-vehicle-for-sustainable-mobility-in-emerging-markets/>.

С другой стороны, создаются ограничения в части общего количества каршеринговых транспортных средств и обновления парка.

Регулятивная среда не всегда разработана на развивающихся рынках не только в сфере каршеринга, но и в секторе автомобильного транспорта в целом и в общественном транспорте в частности. Например, автобусное сообщение регулируется различными правилами, но такие требования, как частота обслуживания, типы транспортных средств, вопросы владения, технического обслуживания и комфорта перевозок не всегда описаны в этих правилах¹³⁷. Нормативная база для каршеринга полностью отсутствует. Кроме того, конкуренция между поставщиками услуг мобильности (включая такси) снижает качество и ассортимент предоставляемых услуг.

4. Конкуренция со стороны такси, авторикш и личного двухколесного транспорта.

По мере того, как каршеринг выходит на новые рынки, он часто сталкивается с сильной конкуренцией со стороны аналогичных видов транспорта, таких как такси и авторикши, которые обычно доступны в развивающихся странах. Однако, несмотря на конкуренцию, каршеринг удовлетворяет уникальным требованиям, которые не могут выполнить его конкуренты. В частности, пользователи больше предпочитают каршеринг, когда им нужно совершать длительные или многократные поездки.

5.2. ПРОБЛЕМЫ КАРПУЛИНГА

Недостаточное распространение практики карпулинга связано, прежде всего, с его общими проблемами, некоторые из них рассмотрены ниже.

Во-первых, местные органы власти или работодатели не мотивируют и не поощряют людей использовать решения в области совместной мобильности. Во-вторых, имеются объективные ограничения карпулинга, поскольку люди привыкли к гибкому рабочему графику и удобству немедленной доступности собственного автомобиля. В-третьих, риски карпулинга для его пользователей действительно существуют и связаны они с недостаточным уровнем безопасности поездок.

В результате, распространение карпулинга в развивающихся странах является, прежде всего, следствием экономических преимуществ совместных поездок, а не стремлением государственных органов уменьшить количество транспортных средств на дорогах. Разъяснение гражданам преимуществ карпулинга не проводится, скорее наоборот, часто новостной фон сообщений о карпулинге носит негативный характер. Безусловно, степень опасности для пользователей карпулинга зачастую преувеличена, но проблема рисков совместных поездок от этого не исчезает, среди которых можно отметить:

- основной риск для пассажира – опасность забронировать место у недобросовестного водителя. Например, при встрече может оказаться, что вместо комфортабельного автомобиля пассажиров ждет обычная маршрутка, в которой придется ехать несколько часов. Или в конце поездки водитель попросит заплатить больше, чем договаривались;
- у попутчиков существенно снижается свобода выбора времени поездки, если один клиент опаздывает, это влияет на временной график каждого попутчика. В

¹³⁷ Pojani D. & Stead D. (2017). The Urban Transport Crisis in Emerging Economies. 10.1007/978-3-319-43851-1_1. См. на <https://www.researchgate.net/publication/310482186>.

автомобиле может не быть достаточно личного пространства, а беседы могут быть неприятны. Кроме того, если кто-то болен, есть большая вероятность также заболеть;

- водители также подвергаются рискам. Например, на популярных маршрутах под видом попутчиков о поездке с ними могут договориться нелегальные перевозчики. В результате на месте встречи водитель никого не находит, едет один, а пассажиров везут другие водители. И это только те риски, которые касаются экономических аспектов карпулинга, а ведь всегда еще остается вопрос личной безопасности. Водитель несет ответственность за своих пассажиров. В случае аварии вся ответственность, в том числе за попутчиков, ложится в первую очередь на водителя, который может не всегда следить за техническим состоянием автомобиля, соблюдением режима труда и отдыха или нарушать правила дорожного движения.

При регистрации многие сервисы требуют подтвердить, что автовладелец не собирается зарабатывать на поездке. Кроме того, сервисы могут в любой момент попросить предоставить необходимые документы и удостоверения личности. Но они заранее предупреждают пользователей, что не могут гарантировать полную достоверность данных. То есть безопасность и водителя, и пассажиров в пути пока остается их личной проблемой и ответственностью.

Фатальные случаи, произошедшие в Китае у сервиса Didi Hitch (см. подраздел 4.2.5) подтверждают данный факт, напомним, что водитель, у которого ранее не было судимости, зарегистрировался, используя свои подлинные документы, но управлял автомобилем, используя поддельные номерные знаки. Потребовались глубокий анализ и модернизация сервиса, чтобы вновь состоялся его пробный запуск.

Справедливости ради, надо отметить, что проблема безопасности имеется и в других сервисах мобильности, даже в общественном транспорте и такси, где нападение на пассажиров является одним из наиболее распространенных инцидентов.

В ноябре 2019 г. Министерство Транспорта Российской Федерации представил законопроект¹³⁸, после принятия которого все лица, «трудовая деятельность которых связана с управлением транспортными средствами при перевозке пассажиров такси, автобусами, троллейбусами, трамваями», должны будут предоставить работодателю справку из полиции о судимости. Без такой справки компании обязаны будут отстранить работника от управления транспортом. Очевидно, что такой подход не решает проблему возможного насилия в частном автомобиле, участвующем в карпулинге.

Отсутствие понятий и правил совместных перевозок, понимания механизма контроля за осуществлением такого рода деятельности, наряду с возрастающей популярностью онлайн-сервисов и социальных сетей по поиску попутчиков, обуславливает остроту запроса на необходимость правового регулирования.

С учетом зарубежного опыта предлагается ограничить величину компенсации, которую получает водитель транспортного средства, используемого для карпулинга – размер такой компенсации не может превышать предельного размера, определенного в порядке, установленном правительством Российской Федерации¹³⁹.

¹³⁸ <https://regulation.gov.ru/projects#npa=97045>.

¹³⁹ Минтранс предложил ограничить размер оплаты поездки по карпулингу. РИА Новости, 16 ноября 2019 г. См. на <https://ria.ru/20191116/1561018991.html>.

5.3 РОЛЬ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ФОРМИРОВАНИИ ЭФФЕКТИВНЫХ БИЗНЕС-МОДЕЛЕЙ КАРШЕРИНГА И КАРПУЛИНГА

Все модели совместного использования транспортных средств не могли бы получить серьезного развития без интеграции новейших технологий, которые позволяют работать эффективно и результативно. Они также нуждаются в простых пользовательских интерфейсах, чтобы облегчить процесс принятия решений. Ключевыми составляющими сервисов являются мобильные приложения для каршеринга или карпулинга автомобилей. Для того чтобы они были эффективными, они должны иметь нижеперечисленный примерный набор характеристик.

Функциональность, которая включает в себя большую часть из следующего:

- наличие пользовательского соглашения и согласия на электронную обработку персональных данных
- оповещения об одобрении договора через СМС и e-mail
- возможность установить связь с несколькими банковскими картами для оплаты
- информация о тарифах в приложении
- карта заправок
- информация о зоне завершения аренды
- история поездок
- возможность выбора модели автомобиля
- информация о выбранном автомобиле
- адрес стоянки
- расстояние до автомобиля
- условия аренды
- остаток топлива (зарядки)
- регистрационный номер
- фотография автомобиля.

Удобство пользования. Приложение должно обладать: простотой и качеством навигации, наличием приветственной инструкции, разделов «Помощь» и «Информация», обратной связью и адаптацией для иностранных туристов.

Безопасность. С помощью специализированного программного обеспечения приложения должны проверяться на наличие возможных уязвимостей и вредоносных программ, обеспечивать избыточность запрашиваемых разрешений, безопасность передачи данных, возможность удаления учетной записи и установки пароля.

Надежность и производительность. Необходимо обеспечить стабильность и корректность работы приложений, корректность отображения элементов интерфейса, минимизировать объем загружаемой информации и занимаемый объем памяти, скорость запуска, плавность и скорость работы. Имеют значение устойчивость к внешним прерываниям и оптимизация использования ресурсов батареи.

Следует отметить проблему отсутствия доступа к мобильным услугам для людей, не имеющих смартфонов и банковских (кредитных или дебетовых) карт или не обладающих опытом работы с цифровыми услугами.

В отсутствие мобильных приложений может быть реализована бизнес-модель каршеринга на основе стационарных точек проката (stationary) и выдаваемых смарт-карт, наличие только такой модели будет являться ограничивающим фактором развития сервисов совместной мобильности. Еще одним ограничивающим фактором может стать отсутствие, либо неустойчивая работа интернета и сотовой связи в некоторых регионах.

В среднесрочной перспективе продолжающееся быстрое распространение смартфонов и внедрение банковских карт в значительной степени решат вышеуказанные проблемы. Проникновение цифровых технологий в Центральной Азии ускоряется, по данным Международного союза электросвязи, специализированного учреждения ООН, стационарные телефоны быстро теряют свою популярность¹⁴⁰. В Казахстане на каждый стационарный телефон приходится почти 7 мобильных абонентов, а в Кыргызстане и Таджикистане по 20.

Перспективы использования инноваций

Электромобили, беспилотное вождение, подключенность транспортных средств изменят способы использования автомобилей, а также стратегии продвижения продуктов и дополнительных услуг от автопроизводителей. Именно поддержка со стороны автопроизводителей может стать фактором успеха для развития каршеринга на местном уровне, при этом необходимо учитывать особенности страны и предпочтения клиентов¹⁴¹.

Хотя каршеринг не может обеспечить самую быструю отдачу от инвестиций, в целом добавленная стоимость для автопроизводителей является значительной и не должна игнорироваться. Сервисы совместной мобильности позволяют производителям получить доступ к новым группам клиентов, которые в противном случае не учитывали бы данную модель или бренд при покупке нового автомобиля. Автопроизводители получают также репрезентативную платформу для маркетинга и тестирования своих инновационных автомобилей и технологий (например, электромобилей), возможность использования идей клиентов для дальнейших исследований и разработок.

Например, карпулинг станет намного привлекательнее в мире автомобилей с автоматическим управлением, стирая грань между личным и общественным транспортом. Беспилотные автомобили могут быть изначально спроектированы с учетом использования карпулинга, можно расположить сидения таким образом, чтобы максимизировать комфорт, конфиденциальность и безопасность пассажиров. Автоматизированная система сможет выявлять совпадения в маршруте в режиме реального времени и соответствующим образом корректировать движение, подбирая попутчиков, стоимость поездок снизится за счет исключения оплаты труда водителя.

¹⁴⁰ Цифровая Центральная Азия: мобильные телефоны (часть вторая). Питер Сэмлер, Назик Иманбекова / CAA Network, 28 Март 2018. См. на <https://caa-network.org/archives/12707>.

¹⁴¹ Monitor Deloitte. Carsharing in Europe. Issued June 2017. См. на <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/de/Documents/consumer-industrial-products/CIP-Automotive-Car-Sharing-in-Europe.pdf>.

6. ИССЛЕДОВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОЛУЧЕННОГО ОПЫТА В ПРИОРИТЕТНЫХ СТРАНАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ (КАЗАХСТАН, КЫРГЫЗСТАН И ТАДЖИКИСТАН)

6.1. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ КЛЮЧЕВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ И УРОКОВ, ИЗВЛЕЧЕННЫХ ИЗ ИЗУЧЕННЫХ ПРИМЕРОВ

Несмотря на свое относительно недавнее появление в развивающихся странах, услуги совместной мобильности быстро растут и набирают популярность. Однако они все еще очень ограничены по объему и представляют собой нишевые услуги по сравнению с общественным транспортом и личными автомобилями.

Азиатские страны лидируют по динамике внедрения услуг каршеринга и карпулинга автомобилей. Учитывая высокий уровень загрязнения окружающей среды, развитие электрической мобильности в настоящее время является трендом в секторе каршеринга.

Уроки, извлеченные из представленного опыта, свидетельствуют о том, что факторами, ограничивающими распространение каршеринга на развивающихся рынках, в наибольшей степени являются:

- местные традиции приобретения и использования личного автомобиля;
- недостаточная осведомленность общественности и государственных учреждений о преимуществах каршеринга;
- конкуренция со стороны традиционных видов мобильности: такси, микроавтобусы, прокат автомобилей, двухколесный транспорт и т.д.;
- необходимость значительных инвестиций при запуске стартапов;
- низкий уровень доходов населения.

Основные возможности для ускорения внедрения услуг каршеринга на развивающихся рынках заключаются в следующем:

- стремление потребителей использовать автомобили, распространение моделей экономики совместного потребления;
- государственная политика в отношении совместной мобильности, принятие необходимой нормативной базы;
- широкое внедрение цифровых технологий и платформ;
- партнерство операторов совместной мобильности и производителей автомобилей;
- партнерство с местными органами власти, получение налоговых и иных льгот.

Карпулинг (в том числе его корпоративные формы) имеет значительный потенциал роста в условиях правовой определенности; в настоящее время широкое распространение получили дальние поездки; основными требованиями потребителей являются комфорт и безопасность совместных поездок наряду с сохранением их ценовых преимуществ.

6.2. РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ МЕСТНЫХ И ЦЕНТРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ В ЦЕЛЯХ СОЗДАНИЯ СЕРВИСОВ КАРШЕРИНГА И КАРПУЛИНГА

В настоящем разделе содержатся некоторые выводы и обобщения, которые вытекают из опыта реализации проектов совместной мобильности, рассмотренных в предыдущих разделах. Подробно описаны примеры опыта Российской Федерации, которые и являются основным источником для этих руководящих указаний, так как данная страна во многом схожа со странами Центральной Азии в своих подходах к нормативному регулированию общественного транспорта, принципах развития транспортных систем, по образу жизни и культуре населения. Также были включены соответствующие примеры и уроки, извлеченные из опыта других стран, которые могут помочь в разработке соответствующих рекомендаций.

Руководящие принципы создания и развития сервисов совместной мобильности были разработаны для использования любым заинтересованным органом, некоторые из них могут быть также приняты во внимание операторами совместной мобильности. Кроме того, обсуждаются вопросы совершенствования нормативной правовой базы и форм взаимодействия государственного и частного секторов, которые могли бы способствовать инновациям путем обеспечения мобильности различных групп населения максимально безопасным, широким и справедливым образом.

6.2.1 *Формирование регуляторной политики в отношении сервисов совместной мобильности*

В целях решения проблем загруженности дорог, программы совместной мобильности разрабатывают и реализуют не только власти отдельных крупных городов, но и правительства целых стран. В разделах 3.1 и 3.2 настоящего отчета рассмотрены некоторые примеры подобных мер по стимулированию развития сервисов каршеринга и карпулинга. Уроки, извлеченные из зарубежного опыта, могут способствовать созданию аналогичных сервисов в целевых странах.

Для того чтобы создать надлежащие условия для внедрения схем каршеринга и карпулинга от государственных и городских властей потребуется определенная последовательность действий при реализации данных инициатив; рекомендуемые действия (этапы) представлены в таблице 4.

Последовательность этих действий определяется логикой процесса внедрения новых транспортных услуг для населения.

Во-первых, власти должны четко сформулировать свои потребности и цели, разработав или обновив план устойчивой городской мобильности (англ. sustainable urban mobility plan или SUMP). Во-вторых, для реализации этого плана в определенные сроки необходимо разработать и принять соответствующую законодательную базу. В-третьих, сервисы совместной мобильности должны получать разрешения на свою деятельность в соответствии с требованиями, установленными властями. Наконец, в-четвертых, должны быть предусмотрены меры по развитию услуг каршеринга и карпулинга автомобилей и достижения показателей, установленных в плане SUMP.

К этой работе могут быть привлечены некоторые государственные структуры: министерства транспорта, департаменты общественного транспорта, городские и областные администрации, специализированные агентства по развитию транспортной инфраструктуры, а также иные заинтересованные государственные органы.

ТАБЛИЦА 4: ЭТАПЫ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ДЛЯ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ В ЦЕЛЯХ РАЗВИТИЯ КАРШЕРИНГА И КАРПУЛИНГА

НАИМЕНОВАНИЕ ЭТАПА	МЕРОПРИЯТИЯ В РАМКАХ ЭТАПА	ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ МЕРОПРИЯТИЙ
I. Разработка или актуализация плана устойчивой городской мобильности	Разработка планов устойчивой городской мобильности SUMP для пилотных городов, оценка их эффективности с учетом появления сервисов совместной мобильности	Создание устойчивой транспортной среды и соответствующей политики в области совместной мобильности, включая инициативы каршеринга и карпулинга на городском или региональном уровне
II. Формирование нормативной базы для реализации инициатив каршеринга и карпулинга	II-а. Разработка принципов и направлений государственного регулирования II-б. Разработка правовых требований к операторам каршеринга и карпулинга, механизма их допуска к коммерческой деятельности II-с. Разработка требований к клиентам сервисов совместной мобильности II-d. Разработка мер по стимулированию развертывания сервисов совместной мобильности	Разработка и согласование правового обеспечения деятельности операторов каршеринга и карпулинга
III. Возможная административная процедура выдачи разрешений на осуществление деятельности каршеринга	Лицензирование или выдача разрешений на коммерческую деятельность операторов услуг общей мобильности, выдача льготных разрешений на парковку для автомобилей каршеринга	Практическое внедрение инициатив каршеринга и карпулинга
IV. Экономические меры для поддержки операторов совместной мобильности	Развитие сервисов совместной мобильности в сотрудничестве с операторами	Поддержка операторов совместной мобильности экономическими мерами
V. Мониторинг результатов реализованных мероприятий	Мониторинг и контроль установленных требований к операторам на основе показателей плана устойчивой городской мобильности и иных местных критериев	Мониторинг целевых показателей развития и защита прав потребителей

6.2.2. Этап I. Разработка или актуализация планов устойчивой городской мобильности

Правовые документы, принимаемые органами государственной власти, должны быть направлены на обеспечение устойчивого развития городской транспортной системы с целью удовлетворения потребностей общества в мобильности при одновременной минимизации негативных воздействий на здоровье населения и состояние окружающей среды.

Основой для управленческих решений по внедрению сервисов совместного использования автомобилей могут быть планы устойчивой городской мобильности (в англоязычной литературе для них используется аббревиатура SUMP), ориентированные на потребности различных групп населения. Следует отметить, что, хотя подобные документы не являются правовыми актами, но в то же время определяют действия общественных институтов и органов государственного управления страны или города в области транспортной мобильности на

долгосрочную перспективу. Как правило, такие документы содержат комплекс мероприятий, необходимых для того, чтобы сделать различные виды совместной мобильности более безопасными и привлекательными альтернативами частному автомобилю.

В некоторых странах мира разработка планов городской мобильности является обязательным требованием национального законодательства, причем регламентируется процедура их разработки и принятия муниципалитетами – как например, в Бразилии¹⁴², Индии, Франции, а также во многих странах ЕС. В других странах планирование устойчивой городской мобильности осуществляется в качестве добровольных инициатив городов, что позволяет гибко организовать процесс. В руководстве, подготовленном Европейской платформой по планам устойчивой городской мобильности в 2014 году, подобные документы определяются как стратегические планы, разрабатываемые для удовлетворения потребностей в мобильности людей и бизнеса в городах и пригородах, и улучшения качества жизни¹⁴³.

В рамках выполнения проекта ПРООН/ГЭФ «Устойчивый транспорт г. Алматы» было определено 10 элементов устойчивой мобильности для городов Казахстана¹⁴⁴:

1. Планирование и управление мобильностью
2. Повышение роли общественного транспорта
3. Развитие пешеходного и велосипедного движения
4. Интермодальность (интегрированность разных видов транспорта в единую систему)
5. Безопасность дорожного движения
6. Минимизация возможности использования личного транспорта
7. Внедрение концепции эффективной городской логистики
8. Координация и сотрудничество местных заинтересованных сторон
9. Улучшение привлекательности, доступности и безопасности общественных пространств
10. Планомерный переход к низкоуглеродному развитию города через устойчивую мобильность.

В указанном перечне отмечена необходимость действий по снижению использования личных автомобилей, особенно для ежедневных поездок на короткие расстояния, и поощрению использования общественного транспорта. Данные рекомендации должны быть приняты во внимание властями пилотных городов приоритетных стран с целью улучшения качества транспортной мобильности населения и постепенному переходу к устойчивому низкоуглеродному развитию.

Совместное использование автомобилей (каршеринг) должно быть частью глобальной политики устойчивой мобильности городских властей и может рассматриваться как промежуточное звено между использованием общественного транспорта и частного автомобиля. Властям рекомендуется выделить достаточные ресурсы для проведения работ по внедрению совместного использования автомобилей и совместных поездок.

¹⁴² См. подробнее на <https://www.wri.org/our-work/top-outcome/brazilian-cities-begin-reshape-urban-areas-through-sustainable-mobility-plans>.

¹⁴³ Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plan, January 2014. См. на <https://www.eltis.org/mobility-plans>.

¹⁴⁴ Руководство по подготовке плана устойчивой городской мобильности для городов Казахстана, 2016. Подготовлено в рамках проекта ПРООН-ГЭФ «Устойчивый транспорт города Алматы». См. на https://alatransit.kz/sites/default/files/rukovodstvo_sump2016_2.pdf.

При разработке плана действий рекомендуется устанавливать конкретные целевые ориентиры по созданию конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системы, например, сокращение количества регулярно используемых частных транспортных средств, количества бесплатных парковок в центре крупных городов, количества выбросов углекислого газа, уменьшение числа случаев смертей в автомобильных авариях и т.п. Люди должны иметь возможность безопасно и быстро добираться до работы, учебных заведений, больниц и мест отдыха, задачей транспортной системы становится перемещение людей, а не транспортных средств.

Иногда простого изменения психологических установок индивида может быть достаточно для того, чтобы повлиять на его выбор средства передвижения, даже если уровень качества транспортных услуг остается прежним.

Политика городских администраций по интеграции сервисов каршеринга, карпулинга, общественного транспорта и других форм совместной мобильности будет способствовать достижению приоритетной задачи: замены модели использования личного автомобиля на различные формы совместной мобильности. Эта политика должна заложить основу для создания прочных государственно-частных партнерств и целевых инвестиций в транспортную систему, включающую как общественный транспорт, так и иные формы совместной мобильности.

Следует отметить, что, когда ранее неизвестные бизнес-модели впервые появляются в регионе, значительная часть работы органов государственной власти и операторов мобильности будет связана с установлением отношений доверия между сторонами и определением общих целей. Именно поэтому перед запуском сервисов совместной мобильности существует острая необходимость в заблаговременном формировании базовых правовых норм, или «правил игры», обеспечивающих равные возможности для всех игроков и создающих «пространство для инноваций».

Поскольку план SUMP является первым этапом вышеуказанных правил игры, принципы его разработки представляют интерес для местных органов власти, всестороннее пошаговое описание процесса разработки плана приводится в соответствующих руководствах¹⁴⁵. Данные европейские руководящие принципы следуют структуре цикла планирования устойчивой мобильности – четыре основных этапа, каждый из которых включает в себя три дополнительных шага (в общей сложности 32 мероприятия), как показано ниже:

Этап 1: Подготовка и анализ

Шаг 1: Создание рабочих структур

Шаг 2: Определение рамок планирования

Шаг 3: Анализ ситуации с мобильностью

Этап 2: Разработка стратегии

Шаг 4: Построение и совместная оценка сценариев

Шаг 5: Разработка видения и целей совместно с заинтересованными сторонами

Шаг 6: Установление индикаторов и целевые показатели

¹⁴⁵ Rupprecht Consult (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019. См. на https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Guidelines/guidelines_for_developing_and_implementing_a_sump.pdf.

Этап 3: Планирование мероприятий

Шаг 7: Выбор пакетов мер вместе с заинтересованными сторонами

Шаг 8: Согласование действий и обязанностей

Шаг 9: Подготовка к принятию плана и финансирование

Этап 4: Внедрение и мониторинг

Шаг 10: Управление реализацией плана

Шаг 11: Мониторинг, адаптация и коммуникация

Шаг 12: Анализ опыта и извлеченных уроков.

Реализация мероприятий Этапа I позволяет обеспечить следующие возможности для развития сервисов совместной мобильности:

- формирование городской политики мобильности, установление приоритетов и целевых показателей развития;
- связи создаваемых сервисов с другими формами устойчивой городской мобильности;
- создание предпосылок для формирования нормативной базы;
- принятие управленческих решений для начала практического внедрения;
- создание государственно-частных партнерств и получение целевых инвестиций.

6.2.3. Этап II. Формирование нормативной базы для внедрения инициатив каршеринга и карпулинга

6.2.3.1. Подэтап II-а. Разработка принципов и направлений государственного регулирования

Регулирование работы операторов совместной мобильности необходимо для устранения административных барьеров, обеспечения справедливой конкуренции, безопасности пользователей сервисов и всех граждан. Разные страны подходят к этому вопросу по-своему. В Германии был принят отдельный закон, расширяющий права местных органов власти в отношении услуг каршеринга (см. подраздел 3.1.2), в Соединенных Штатах Америки операторы каршеринга в некоторых штатах пользуются налоговыми льготами (см. подраздел 3.1.8). В Российской Федерации требования местных органов власти к операторам каршеринга основаны на получении льготного разрешения на пользование платными парковочными местами (см. подраздел 3.1.9).

Прежде всего, следует решить вопрос о том, рассматривать ли услуги каршеринга и карпулинга как часть инфраструктуры общественного транспорта. Этот концептуальный вопрос актуален как с точки зрения определения того, какие должны применяться нормативные положения, так и определения того, могут ли операторы являться получателями государственных льгот и субсидий.

В настоящее время каршеринг и карпулинг являются неким промежуточным этапом между использованием личного автомобиля и общественного транспорта. В перспективе, с внедрением концепции МaaS, сервисы совместной мобильности станут неотъемлемой частью транспортной системы.

В случае прямого интегрирования каршеринга и карпулинга в системы общественного транспорта в Российской Федерации и приоритетных странах Центральной Азии может возникнуть проблема получения соответствующих лицензий и выполнения подчас обременительных лицензионных требований. В то же время, как будет показано далее в подэтапе II-b, существует возможность предъявить некоторые требования к операторам каршеринга и карпулинга вне стандартной процедуры лицензирования.

Возникает необходимость включить новый тип услуг в существующую нормативную схему, которая не была к нему адаптирована. Выбор наиболее подходящей формы регулирования достаточно сложен, что уже показал опыт Российской Федерации.

В этой стране для регулирования деятельности каршеринга потребуются поправки сразу в несколько законодательных актов, в частности – в Гражданский кодекс, в Правила дорожного движения, а также в Кодекс об административных правонарушениях. Аналогичная ситуация складывается и в странах Центральной Азии, где основные подходы в сфере нормативного регулирования схожи с российскими правилами. Детальные изменения, которые потребуются в каждой из выбранных стран, будут изучены в рамках последующего проекта.

Вместе с тем, есть обоснованные мнения, что невозможно отдельными поправками регулировать эту прогрессивную отрасль – потребуется рамочный закон и подзаконные акты. Понятия каршеринга в законодательстве приоритетных стран пока не существует. Так же, как в отношении транспортных услуг отсутствует понятие «агрегатор». Например, законопроект о деятельности служб заказа легкового такси по состоянию на конец 2019 года все еще находился на рассмотрении в парламенте Российской Федерации¹⁴⁶.

Поэтому целесообразнее разработать комплексный закон, направленный на достижение целей устойчивого транспортного развития и регулирующий эту сферу деятельности в дополнение к введению конкретных требований к отдельным сервисам. При этом желательно обеспечить коммерческим операторам совместной мобильности независимость от государственных структур для твердого соблюдения принципов ведения бизнеса. Это должно сопровождаться построением системы, которая способствует развитию бизнеса.

В отношении каршеринга по аналогии с законами других стран (см. раздел 3.1 настоящего отчета), рекомендуется предусмотреть в рамочном законе введение понятия транспортного средства совместного пользования. Подобные транспортные средства должны быть зарегистрированы властями и идентифицированы как транспортные средства каршеринга.

В законе возможно определить понятия форм и моделей каршеринга, в том числе свободной модели каршеринга и модели, основанной на стационарных точках выдачи/приема транспортных средств. Это позволит в дальнейшем местным властям опираться на имеющийся понятийный аппарат. Желательно определить общие права водителей каршеринговых транспортных средств, при условии соблюдения ими требований к безопасности дорожного движения (подробнее об этом – в подэтапе II-c).

В рамочном законе о совместной мобильности может быть предусмотрена дополнительная норма, прямо позволяющая местным властям снижать или отменять плату за парковку автомобилей каршеринга в тех случаях, когда внутри стран применяются принципы субсидиарности (согласно данному принципу, социальные проблемы должны решаться на местном уровне). Например, в Российской Федерации размер платы за пользование парковками устанавливается региональными органами государственной власти (статья 6 Закона «Об организации дорожного движения» от 29.12.2017 N 443-ФЗ).

¹⁴⁶ Доступно по ссылке <https://sozd.duma.gov.ru/bill/481004-7>.

В обсуждаемом рамочном законе необходимо дать правовое определение карпулинга для того, чтобы исключить эту деятельность из сферы регулирования, применимого к коммерческим пассажирским перевозкам. Ряд определений этого явления был рассмотрен в предыдущих главах в соответствии с различными национальными требованиями. Государства должны определять карпулинг в соответствии со своими требованиями, обеспечивая при этом соблюдение базовых принципов предоставления услуг (например, в некоммерческих целях и т. д.). Как показывает опыт, в некоторых странах нормативно определены характер учитываемых затрат или установлены конкретные пороговые значения стоимости эксплуатации автомобиля. Органам государственной власти приоритетных стран рекомендуется следовать данным подходам. В законе могла бы содержаться ссылка на официальные расценки (тарифы), определяемые уполномоченными органами, которые устанавливают стоимость эксплуатации различных моделей автомобилей в расчете на один километр пробега. Наличие тарифов, установленных на государственном уровне, будет способствовать разграничению между совместной оплатой расходов и получением прибыли.

Закон может также разрешать использовать для карпулинга только автомобили, где не более 8 пассажирских мест (категория M1), ограничивать количество поездок, которые может осуществлять такой автомобиль за определенное время, перечислять и получать плату за поездки только по безналичному расчету, что позволит контролировать превышение предельного размера платы.

Задача достижения эффективной интеграции каршеринга и карпулинга в правовое поле осложняется тем, что в приоритетных центрально-азиатских странах ответственность за регулирование деятельности общественного транспорта и за безопасность дорожного движения зачастую возлагается на различные органы власти (Министерство транспорта и Министерство внутренних дел соответственно).

Для разработки мер правового регулирования с целью внедрения сервисов совместной мобильности потребуются координация действий указанных государственных органов и органов местного самоуправления. Не дожидаясь принятия норм общегосударственного регулирования, органы местной власти, в пределах своих полномочий, могут заблаговременно предпринять меры, позволяющие подготовиться к появлению сервисов совместной мобильности, например, информировать граждан и все заинтересованные стороны об экономических и экологических преимуществах совместного использования автомобилей.

Для реализации положений, изложенных в следующем разделе, предварительно необходимо наделить полномочиями городское ведомство (агентство, департамент и т.п.), которое будет предъявлять требования по допуску операторов к деятельности каршеринга или карпулинга. В этих целях проводится разработка соответствующего положения о работе уполномоченного ведомства или внесение изменений в действующее положение.

Реализация мероприятий Подэтапа II-а на уровне центрального правительства позволяет обеспечить следующие возможности для создания сервисов совместной мобильности:

- введение понятийного аппарата в сфере каршеринга и карпулинга;
- определение места сервисов совместной мобильности в системе общественного транспорта;
- определение общих прав и обязанностей организаторов и участников сервисов совместной мобильности, иных рамочных требований и норм;
- обеспечение координации действий центральной власти и городских властей;
- наделение необходимыми полномочиями органов власти различных уровней.

6.2.3.2. Подэтап II-b. Разработка правовых требований к операторам каршеринга и карпулинга, механизма их допуска к коммерческой деятельности

Конкретные правовые требования к операторам каршеринга и карпулинга должны устанавливаться с учетом изложенных в подэтапе II-a принципов и направлений государственного регулирования. Предполагается, что к этому моменту уже будет установлен правовой статус сервисов совместной мобильности, нормативно закреплена их позиция в городской системе общественного транспорта, определены целевые показатели для оценки эффективности их деятельности.

Международный опыт организации автомобильных перевозок показывает, что создание развитой и эффективной системы государственного регулирования и лицензирования имеет основополагающее значение для эффективной работы. Лицензирование проводится в целях предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, объектам культурного наследия, обороне и безопасности государства. Лицензирование может осуществляться в различных формах, но всегда основано на строгой системе требований, которым должен соответствовать заявитель для работы в том или ином сегменте транспортного рынка.

Таким образом, на данном этапе необходимо принятие механизма допуска к коммерческой деятельности операторов каршеринга и карпулинга, который предназначен для обеспечения безопасности и качества предоставляемых ими услуг. Указанный механизм предполагает наличие четко установленных критериев (лицензионных условий) и контроль их выполнения.

В качестве таких критериев для операторов каршеринга могут быть рассмотрены следующие условия:

- наличие в парке оператора достаточного количества транспортных средств, как правило, необходимы автомобили, с момента выпуска которых прошло не более 3 лет и которые соответствуют последним требованиям ООН по безопасности;
- транспортные средства должны соответствовать установленным требованиям (габариты, экологический класс, наличие электрической силовой установки и т.д.) и иметь цветовую раскраску оператора (логотипы), с тем чтобы городские службы, отвечающие, например, за парковки, могли их легко идентифицировать;
- транспортные средства должны быть оснащены определенными видами оборудования (спутниковая навигация, подключение к Интернету, средства дистанционного управления и контроля и т.п.) которое должно быть сертифицировано;
- документы, свидетельствующие о том, что транспортные средства регулярно проходят технический осмотр и техническое обслуживание в соответствии с правилами ООН;
- документы, свидетельствующие о наличии диспетчерской службы, готовой круглосуточно решать проблемы клиентов с использованием телефонной «горячей» линии или интернет-доступа;
- документы, свидетельствующие о наличии установленных процедур охраны личных данных клиентов и гарантирующие их сохранность;
- договор страхования гражданской ответственности за причинение вреда лицами, управляющими транспортным средством (на каждый автомобиль);

- наличие в свободном доступе программного обеспечения, позволяющего клиентам бронировать автомобили оператора;
- документы, свидетельствующие о наличии установленных процедур по защите системы от угроз кибербезопасности;
- предоставление в систему управления дорожным движением города данных о местоположении автомобилей оператора и их статуса использования;
- доказательства статуса хорошей репутации компании (например, отсутствие судебных дел, открытых против компании);
- отсутствие просроченной задолженности по уплате налогов, сборов и иных обязательных платежей;
- наличие зарегистрированного офиса в стране пребывания;
- отсутствие грубых нарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения, процедур ликвидации или банкротства.

Помимо перечисленного, могут быть предъявлены и другие требования, которые сочтут нужным установить городские власти, учитывая цели разработанных SUMP.

Следует учитывать также наличие установленных государством лицензионных требований для пассажирских перевозок, которые могут оказать влияние на инициативы в области каршеринга. В транспортном законодательстве приоритетных стран (см. подраздел 3.3) предусмотрен контроль за соблюдением автоперевозчиком лицензионных требований. Контроль осуществляется органом, выдавшим лицензию, путем проведения плановых и внеплановых проверок документов, транспортных средств и водителей.

В целевых странах понятие «каршеринг» не включено в законодательство, поэтому лицензирование каршеринга не требуется, но местные органы власти должны иметь возможность контролировать соблюдение своих правовых требований. Необходимо разработать механизм мониторинга; необходимо выделить людские и финансовые ресурсы для мониторинга и контроля (см. подраздел 6.2.6).

В этих рамках также важно обеспечить наличие четких стандартов и требований к операторам, использующим общественные парковочные места. Местный орган власти должен заключить соглашение (согласно которому он может взимать или не взимать плату) с операторами об использовании парковочных пространств, и для этого он должен иметь соответствующую политику.

При запуске услуг каршеринга в пилотных городах приоритетных стран рекомендуется руководствоваться перечнем документов, предоставленных в соответствии с таблицей 3 (подраздел 3.1.9), учитывая при этом специфику стран.

В случае нарушения оператором требований, установленных местными органами власти, могут быть применены различные административные меры. Например, в Москве льготные разрешения на парковку могут быть аннулированы в следующих случаях:

- если у собственника транспортного средства имеется просроченная задолженность по уплате не менее трех административных штрафов за нарушения в области дорожного движения или правил парковки;
- если собственник транспортного средства нарушил стандарты обслуживания, требования и условий;

- если собственник транспортного средства не внес плату за льготную парковку транспортного средства каршеринга;
- прекращения права собственности либо права владения и пользования в отношении транспортного средства, на которое выдано разрешение;
- невыполнения в установленный срок требований об отчетности перед уполномоченными органами и нарушения требований Административного регламента по выдаче парковочных разрешений.

Соблюдение стандартов обслуживания, требований и условий может контролироваться как путем документарной проверки, так и использования специального автоматического оборудования с функциями фото и видеозаписи.

Нормативное регулирование карпулинга

Поскольку совместные поездки могут осуществляться только на некоммерческой основе, концепции карпулинга как коммерческой деятельности не существует. Оператор карпулинга не должен позволять пользователям использовать свой сервис для поиска пассажиров в коммерческих целях. При выполнении этого требования не требуется лицензирования оператора в сфере карпулинга.

Вместе с тем, как указано ранее в подразделе 4.3.2, могут быть предъявлены иные требования к деятельности оператора как агрегатора совместных поездок. Например, может быть предъявлено обязательное требование о том, что агрегатор карпулинга заключает соглашение об информационном взаимодействии с уполномоченным органом исполнительной власти. Соглашение в этом случае предусматривает обмен информацией в целях выполнения требований в отношении проверки водителей и транспортных средств. В Российской Федерации предлагалось также закрепить требование об обязательной регистрации автомобилей карпулинга в этой стране и оснащении их национальной системой спутникового позиционирования ГЛОНАСС.

На первый план выходит контроль соблюдения правил, установленных законом в отношении карпулинга. Вместе с тем, связанные с управлением транспортным средством действия отдельных водителей должны подчиняться правилам дорожного движения и контролироваться органами полиции. Органы власти могут рекомендовать операторам карпулинга внедрять в свои сервисы инструменты, позволяющие исключить необоснованное получение прибыли и обеспечить безопасность пользователей. Указанные инструменты могут быть следующими:

- рекомендованный размер оплаты за километр, применяемый к любому водителю, публикующему информацию о поездке на платформе сервиса;
- ограничение возможности увеличивать или уменьшать взнос на покрытие расходов водителя (например, не более чем на 50% от рекомендованной цены). Это позволит водителям, которые хотят привлечь больше пассажиров, предложить меньшую стоимость взноса, тогда как те, у которых дорогой в обслуживании автомобиль или автомобиль, имеющий меньше мест, имеют возможность установить более высокий взнос;
- ограничение количества пассажиров, которые могут участвовать в совместной поездке, как правило, количество мест, которые может предложить водитель, ограничено восемью (транспортные средства категории M1);

- безопасные электронные платежи на основе приложений, интегрированных в платформу;
- возможность отслеживать прибытие автомобиля на точку встречи и обмениваться информацией о поездке, местонахождении и предполагаемом времени прибытия с заинтересованными лицами;
- возможность клиентов оставлять отзывы о водителе и попутчиках в режиме реального времени, что является важным элементом безопасности совместных поездок, для гарантии безопасности водителя и попутчиков должны приниматься максимально возможные меры, включая, но не ограничиваясь функцией распознавания лиц для водителей, позволяющей избежать несанкционированного использования сервиса;
- проектирование платформы карпулинга в соответствии с высокими стандартами компьютерной безопасности и периодическое тестирование для проверки надежности защиты от взлома;
- оператору карпулинга рекомендуется заявить о готовности взять на себя обязательства, связанные с общественной безопасностью, уголовными правонарушениями и спорами, которые непосредственно затронут его платформу.

Правовое регулирование карпулинга – сложный вопрос, и трудно представить, что местные органы власти смогут решить его без поддержки центрального правительства. Вместе с тем, местные органы власти могут официально поддерживать любую деятельность, способствующую как совместным поездкам, так и различным видам перевозок общественным транспортом.

Реализация мероприятий Подэтапа II-b позволяет обеспечить следующие возможности для создания сервисов совместной мобильности:

- установление правового механизма предъявления требований к операторам каршеринга и карпулинга (лицензирование, разрешительная система);
- разработка требований к операторам каршеринга и карпулинга для их допуска к коммерческой деятельности.

6.2.3.3. Подэтап II-с. Разработка требований к клиентам сервисов совместной мобильности

Существует ряд условий, которые должны выполнять клиенты сервисов совместной мобильности, чтобы иметь возможность пользоваться их услугами. Данные условия требования могут быть как безусловными требованиями, вытекающими из законодательства (например, наличие действительных водительских удостоверений, соблюдение правил дорожного движения и т.д.) так и теми, которые устанавливаются самими операторами совместной мобильности (это прежде всего минимальный возраст и стаж вождения). В настоящее время в ряде компаний введена обязательная система визуальной идентификации лиц пользователей, чтобы минимизировать риск несанкционированного использования учетной записи (фальшивых аккаунтов).

На законодательном уровне предпринимаются попытки ужесточить требования к клиентам каршеринга. Некоторые поправки могли бы значительно затруднить для клиентов процесс доступа к автомобилям. Например, в целях безопасности в Российской Федерации предлагалось обязать операторов каршеринга проверять личные данные клиента либо при его личном визите в офис оператора (как это практикуется в традиционных сервисах

аренды автомобилей), либо посредством его онлайн идентификации через официальный сайт «Госуслуги». Пока данное предложение не принято. Другие международные операторы идут другим путем и снижают требования к проверке. Выбор конкретного подхода зависит от национальных требований к идентификации личности.

В предыдущих разделах рассмотрены последствия, которые наступают в случае совершения противоправного действия пользователя. Некоторые системы могут ограничивать вмешательство (на уровне платформы) запретом на использование сервиса, в то время как другие идут дальше. Очевидно, что дорожные правонарушения должны рассматриваться компетентными органами (обычно полицейскими службами), однако необходимо также обеспечить координацию и обмен информацией между различными государственными органами для обеспечения принятия надлежащих мер.

Например, дорожная полиция Российской Федерации (ГИБДД) предлагает запретить пользоваться каршерингом злостным нарушителям и тем лицам, кто был ранее лишен водительских прав. Ведомство планирует создать единую базу данных постоянных нарушителей и предоставить операторам эти данные для проверки будущих клиентов. Это предложение возникло после ряда резонансных аварий, виновниками которых стали именно водители каршеринговых автомобилей¹⁴⁷.

Согласно закону, каждый человек, получивший водительское удостоверение, может стать полноценным участником дорожного движения, поскольку государство признает человека достаточно квалифицированным, чтобы получать доступ к транспортному средству. Однако каршеринговые компании устанавливают свои ограничения, аргументируя их тем, что стаж вождения определяет опыт водителя и повышает безопасность движения (снижая риск для компании).

Как правило, большинство компаний устанавливает требования к стажу водителя в каршеринге не менее 2-х лет, а минимальный возраст 20 лет (который может быть увеличен для престижных и дорогих автомобилей). Однако в ряде более мелких компаний можно арендовать автомобиль, начиная с 18 лет при отсутствии стажа вождения. Недавний опыт Российской Федерации свидетельствует о снижении возрастного порога¹⁴⁸. Однако, по крайней мере на начальных этапах создания нового сервиса, важно требовать от пользователя не менее 2-х лет водительского стажа. В тех странах, где существует балльная система оценки правонарушений, властям рекомендуется требовать от операторов каршеринга предоставления права пользования автомобилем только тем водителям, которые не потеряли более одной трети своих баллов.

Другие требования к водителям, предъявляемые операторами сервисов, обусловлены спецификой бизнеса каршеринга и используемых технологий, отметим типовые:

- не курить в автомобиле;
- не завершать сессию аренды за пределами зоны покрытия;
- во время завершения сессии аренды не оставлять автомобиль в подземном паркинге или парковке торгового центра;
- следить за сохранностью и внутренней чистотой транспортного средства;

¹⁴⁷ <https://www.autonews.ru/news/5cfd6f79a794748a96e0212>.

¹⁴⁸ <https://vc.ru/transport/42466-servis-karsheringa-delimobil-snizil-trebovaniya-k-vozrastu-i-stazhu-voditeley?from=rss>.

- во время завершения сессии аренды не оставлять автомобиль с топливным баком, заполненным ниже допустимой сервисом нормы, и т.д.;
- органы власти должны требовать от операторов подробно публиковать все эти дополнительные требования на своем веб-сайте и на информационной карточке, находящейся внутри каждого транспортного средства.

Кроме того, власти, возможно, пожелают предоставить операторам дополнительные льготы и привилегии, направленные на стимулирование использования каршеринга, в дополнение к рассмотренным выше разрешениям на парковку.

Власти могут потребовать от операторов карпулинга обеспечить, чтобы водители, участвующие в автомобильных перевозках, отвечали определенным требованиям, в первую очередь направленным на безопасность пассажиров. Например, такие требования могут включать: наличие национального водительского удостоверения, минимальный стаж вождения, отсутствие судимости или непогашенных штрафов и т.д.

Реализация мероприятий Подэтапа II-с позволяет обеспечить следующие возможности для создания сервисов совместной мобильности:

- установление безусловных требований к клиентам сервисов совместной мобильности;
- определение требований, которые могут устанавливать операторы сервисов совместной мобильности и которые обусловлены спецификой бизнеса и используемых технологий.

6.2.3.4. Подэтап II-d. Разработка мер по стимулированию создания сервисов совместной мобильности

Местные органы власти должны рассмотреть вопрос о том, какие меры (по примеру перечисленных в разделе 3.4) следует принять в дополнение к созданию инициатив каршеринга и карпулинга.

Конкретная структура пакета стимулов для внедрения сервисов совместной мобильности в приоритетных странах должна основываться на социологических исследованиях и (или) моделировании транспортного спроса.

Внедрение пакета стимулов для поощрения совместной мобильности может привести к непреднамеренному эффекту: сокращению использования общественного транспорта, что может оказаться невыгодным с точки зрения сокращения транспортных заторов и выбросов углекислого газа.

Недавнее экспериментальное исследование также показывает, что каршеринг по модели free-floating является сильным конкурентом общественного транспорта¹⁴⁹. Поэтому стимулирующие меры должны быть такими, чтобы совместное использование автомобилей не заменяло поездки на общественном транспорте и другие формы устойчивой мобильности. Эта проблема может оказаться особенно важной для развивающихся стран. На этот вопрос обратили внимание турецкие исследователи [48, Sanitez 2017]. Одним из решений могло бы стать принятие местными властями мер по интеграции систем совместного использования автомобилей с городскими системами общественного транспорта. Например, в шаговой

¹⁴⁹ Carrone V. et.al. Understanding car sharing preferences and mode substitution patterns: A stated preference experiment. Transport Policy, 2020. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.03.010>.

доступности от остановок общественного транспорта и пересадочных узлов можно организовать парковки каршеринговых автомобилей.

Конкретная структура пакета стимулов для внедрения совместной мобильности в приоритетных странах должна основываться на проведенных социологических исследованиях и (или) моделировании транспортного спроса.

Непреднамеренный эффект внедрения пакета стимулов для поощрения совместной мобильности может заключаться в уменьшении поддержки общественного транспорта, что может быть не так выгодно с точки зрения снижения заторов на дорогах и выбросов углекислого газа.

Реализация мероприятий Подэтапа II-d позволяет обеспечить следующие возможности для создания сервисов совместной мобильности:

- принятие мер административной поддержки (ограничение движения транспортных средств в определенных зонах, введение платных парковок, меры по организации дорожного движения и т.д.);
- принятие мер финансовой поддержки (налоговые льготы и субсидии).

6.2.4. Этап III. Возможная административная процедура выдачи разрешений на осуществление деятельности каршеринга

В некоторых странах, например, в Индии, для получения допуска к деятельности каршеринга, как и на такси, требуется лицензия на пассажирские перевозки (см. подраздел 3.1.5). В Таджикистане таксомоторные перевозки подлежат лицензированию, и каршерингу также потребуется лицензия, если только не будет изменено законодательство. Но, как уже упоминалось ранее, процедура предоставления льготных парковочных разрешений для размещения транспортных средств каршеринга является фактически допуском операторов к коммерческой деятельности в городах.

Возможным примером процедуры подачи заявок на парковочные разрешения являются мероприятия, реализуемые в соответствии с Административным регламентом – Приложением № 12 к постановлению Правительства Москвы от 17.05.2013 г. № 289-ПП «Об организации платных городских парковок в городе Москве». Согласно данному регламенту, в качестве заявителей могут выступать индивидуальные предприниматели и (или) юридические лица, осуществляющие деятельность по предоставлению автомобилей в краткосрочную (до 24 часов) аренду на основе поминутной тарификации физическим лицам для целей, не связанных с осуществлением такими физическими лицами коммерческих операций. Данная деятельность именуется «каршеринг», это в настоящее время единственное в России действующее правовое определение вида совместной мобильности. Заявители должны соблюдать стандарты обслуживания, требования и условия, установленные соответствующими пунктами постановления Правительства Москвы № 289-ПП и подтвержденные документами (перечислены в подэтапе II-b).

Административные процедуры и (или) действия, установленные вышеуказанным Регламентом, осуществляются на основании Единых требований к предоставлению государственных услуг в городе Москве, установленных мэрией. Срок предоставления разрешений не может превышать 10 рабочих дней, при условии, что все поданные документы соответствуют установленным требованиям. В случаях, если заявитель не соответствует данным требованиям или в представленных заявителем документах содержатся противоречивые сведения, вместо разрешений выдается отказ. Выданные разрешения вносятся в специальный электронный регистр.

Реализация мероприятий Этапа III позволяет обеспечить следующую возможность для создания сервисов совместной мобильности:

- установление административных процедур выдачи лицензий и разрешений для доступа операторов к коммерческой деятельности.

6.2.5. Этап IV. Экономические стимулы для операторов совместной мобильности

На данном этапе рассматривается возможность экономической поддержки услуг каршеринга и карпулинга. Важно отметить, что прямая финансовая поддержка со стороны государства не является нормой; анализ бизнес-кейсов, проведенный в главе 4, показал, что существует ряд случаев, когда субсидии не требуются.

Как правило, финансовая поддержка может потребоваться на начальном этапе реализации проекта и только в том случае, если городские власти сочтут это необходимым, исходя из целей и задач плана устойчивой мобильности SUMP. Если ни один оператор не выражает потенциальной заинтересованности в развитии инициатив в области совместной мобильности, то может быть предложен широкий спектр мер финансовой поддержки – от налоговых льгот до кредитных гарантий и прямых субсидий.

Начинающие компании особенно часто зависят от прямой финансовой помощи или налоговых льгот, пока они не получают некоторое количество клиентов. Достижение значительного уровня проникновения на рынок является сложной задачей, особенно в местах с небольшим городским населением и более низкими затратами на парковку. Если органы власти дополняют или заменяют собственный корпоративный парк за счет использования автомобилей каршеринга, это может помочь увеличить загрузку операторов в рабочее время, а также обеспечить для них стабильный источник дохода. Более того, местные органы власти могли бы сократить расходы на деловые поездки, улучшить управление собственным автопарком и побудить другие компании перейти на использование автомобилей каршеринга и карпулинга. В то же время потенциальные бизнес-клиенты могут занять выжидательную позицию, начав участвовать в совместной мобильности только после того, как эта концепция будет поддержана известным корпоративным или институциональным лидером.

Местные власти имеют возможность предоставлять субсидии на приобретение транспортных средств. Их целью может быть уменьшение использования моторизованного частного транспорта и загрязнения воздуха, в частности, за счет расширения предложения электромобилей, как например, в Шанхае (см. подраздел 6.2.6).

Другим примером является Москва, где властями города также был предоставлен ряд льгот для каршеринговых операторов¹⁵⁰:

- 1) отменен налог для предприятий на движимое имущество в 2018 году (позднее с 1 января 2019 года полностью отменен в Российской Федерации);
- 2) с 2014 года выделены бесплатные парковочные места в зоне платных парковок для автомобилей каршеринговых сервисов (еще за год до запуска проекта «Московский каршеринг»).

Постановление [137] предусматривало возможность предоставления субсидии для операторов такси и каршеринга – на возмещение части затрат на уплату лизинговых

¹⁵⁰ Постановление Правительства Москвы от 31.08.2011 № 405-ПП «О городской поддержке таксомоторных перевозок и услуги каршеринг в городе Москве».

платежей, а также части затрат на уплату процентов по кредитным договорам, заключенным с целью приобретения новых легковых автомобилей. Требование для получения субсидий: стоимость автомобиля не более 1,5 млн рублей (\$24,200) и сборка на территории России. Для справки – максимальный размер субсидии, на который мог бы рассчитывать оператор каршеринга при приобретении автомобиля составляет до 221 тыс. руб. (\$3,600).

Важно также подчеркнуть, что вышеуказанные меры должны носить временный характер, поскольку они снижают бизнес-риски для отдельных операторов и не способствуют развитию конкурентного рынка. Отсутствие конкуренции или недобросовестная конкуренция потенциально могут снизить качество услуг, поскольку операторы будут менее охотно развивать свои стартапы и нести риски за свой счет.

Реализация мероприятий Этапа IV позволяет обеспечить следующие возможности для поддержки развития сервисов совместной мобильности:

- выбор оптимальных вариантов финансовой поддержки (если таковые потребуются);
- поддержка отдельных инициатив в области совместной мобильности или совместной мобильности в целом.

6.2.6. Этап V. Мониторинг результатов реализованных мероприятий

Основным содержанием данного этапа является контроль за достижением запланированных результатов и предоставлением субсидий, а также совершенствование механизмов поддержки субъектов предпринимательства.

Понимание и изучение результатов любого вмешательства имеет особое значение. Именно поэтому очень важно, чтобы были установлены четкие цели в отношении каршеринга и карпулинга, и чтобы эти цели контролировались. Как сами цели, так и целевые показатели должны быть включены в план устойчивой городской мобильности или в эквивалентные документы планирования. Примером является постановка задач и контроль индикаторов развития администрацией Шанхая. Здесь еще в 2016 году были установлены целевые показатели для каршеринга, с тем чтобы к 2020 году было оборудовано определенное количество точек выдачи-приемки автомобилей, появилось необходимое количество новых электрических транспортных средств и пунктов зарядки (см. подраздел 3.1.5). Для достижения этих целей предоставляются ежегодные субсидии в размере EUR 5,180 на одно новое электрическое транспортное средство¹⁵¹. Постановка целей и мониторинг результатов должны осуществляться с использованием международно признанных методологий.

Приведенная выше схема субсидирования в Москве оказалась неудачной, так как ни один московский оператор каршеринга не подавал заявки на получение субсидий в отчетном периоде (до середины 2018 года). Департамент транспорта Москвы полагает, что наиболее существенными барьерами для предоставления субсидий являлись¹⁵²:

- использование в автопарке автомобилей иностранной сборки;
- использование в автопарке автомобилей премиального сегмента;
- административный барьер (затраты на сбор и предоставление документов);

¹⁵¹ Правительство Китая использует термин «новые энергетические транспортные средства» (NEV) для обозначения электромобилей, имеющих право на государственные субсидии, и включает в себя аккумуляторные электромобили (BEV), подключаемые гибридные электромобили (PHEV) и электромобили на топливных элементах (FCEV).

¹⁵² Департамент транспорта г. Москвы. Отчет о результатах проведения оценки фактического воздействия Постановления от 31.08.2011 № 405-ПП, доступно по ссылке <https://www.mos.ru/upload/documents/files/1037/ZakluchenieobOFVPPM405-PP.pdf>.

- наличие задолженности различного характера;
- отсутствие преференций для субъектов малого и среднего предпринимательства.

Этот пример показывает, что там, где необходимы субсидии, важно иметь надежную систему субсидирования. В частности, для этого примера следует рассмотреть возможности:

- снятия требования к использованию автомобилей российской сборки;
- сокращения перечня предоставляемых документов и;
- упрощения порядка предоставления субсидии и снижения объема дополнительных требований.

В дополнение к ранее принятым целям плана SUMP могут применяться следующие критерии, отражающие социальную значимость и привлекательность системы каршеринга¹⁵³:

- автомобили находятся в непосредственной близости от пользователей;
- автомобили доступны днем и ночью;
- расходы участников в значительной степени зависят от степени использования услуги, за исключением платы за участие в программе и подписку (если таковые имеются);
- система легкодоступна и проста в использовании;
- тарифы составлены как для коротких, так и для более длительных поездок, так что частные автомобили могут быть полностью заменены услугой каршеринга, что приводит к долгосрочным отношениям между оператором и пользователем;
- имеется сотрудничество (согласованные действия) с поставщиками услуг общественного транспорта;
- пользователь может выбрать один из различных типов автомобилей, наиболее пригодный для его нужд;
- оператор располагает современным автопарком.

Для того чтобы схемы каршеринга и карпулинга были успешными, важно обеспечить многосторонний диалог между представителями различных заинтересованных сторон: политиков, специалистов по городскому развитию и транспортному планированию, ученых, бизнесменов и местных жителей. Осведомленность общественности о преимуществах каршеринга и совместного использования автомобилей должна быть краеугольным камнем любых действий.

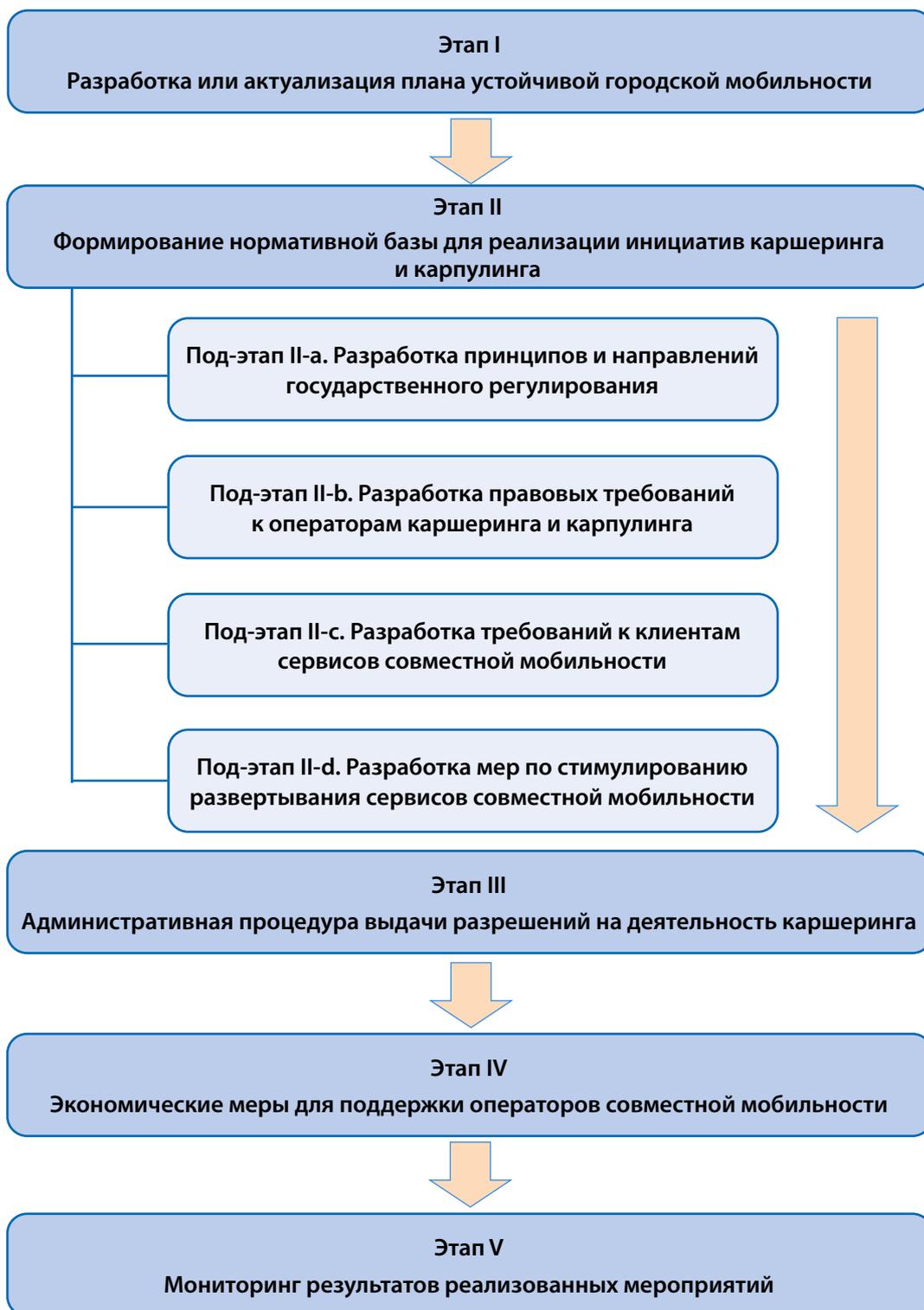
Реализация мероприятий Этапа V позволяет обеспечить следующие возможности для поддержки развития сервисов совместной мобильности:

- мониторинг целевых показателей развития,
- анализ результатов внедрения пилотных проектов,
- определение перспективных направлений устойчивого развития совместной мобильности.

Краткое изложение вышеприведенных действий органов власти по развитию каршеринга и карпулинга представлено на рисунке 17.

¹⁵³ Vanhee J. More options for energy efficient mobility through Car-Sharing. Доступно на: https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/momo_car-sharing_car_sharing_guidelines_for_public_authorities_en_en.pdf.

РИСУНОК 17: КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДЕЙСТВИЙ ОРГАНОВ ВЛАСТИ ПО РАЗВИТИЮ КАРШЕРИНГА И КАРПУЛИНГА



Более подробные руководящие принципы по созданию схем каршеринга и карпулинга для операторов изложены в Приложении 2.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Все большее число людей, особенно в городских районах, готовы изменить свои привычки в области мобильности в пользу более устойчивого решения. Однако статистика показывает, что количество людей, совместно использующих автомобили, все еще очень мало и не превышает доли процента. Жизнь без постоянного использования личного автомобиля возможна только тогда, когда человек может рассчитывать на удобные и безопасные варианты передвижения. Поэтому развитие традиционного общественного транспорта наряду с новыми видами совместной мобильности является важной задачей для органов государственной власти.

Инициативы по каршерингу и карпулингу могут помочь местным сообществам в сокращении заторов и загрязнения окружающей среды, а также повысить устойчивость транспорта. Совместная мобильность по требованию все чаще объявляется ключевым инструментом решения проблем городского транспорта в крупных и быстрорастущих городах. Привлекательность этого вида транспорта во многом объясняется его удобством, простотой использования и ценовой доступностью, ставшими возможным благодаря цифровым платформам и инновациям.

Ключевым критерием принятия решения для клиентов, которые рассматривают каршеринг в качестве варианта мобильности, является удобство. Например, важно наличие свободного транспортного средства в пределах пешей доступности, как правило, на расстоянии менее одного километра. Поэтому увеличение парка совместно используемого транспорта и плотности сети его парковок является одним из способов сделать услугу более удобной и повысить частоту ее использования. Будучи краткосрочной арендой, каршеринг создает для клиентов удобные точки входа в практику использования электромобильности, развитие которой возможно только при реализации комплекса мер государственной политики. При объединении этих удобств с простым пользовательским интерфейсом и более низкой стоимостью, чем при использовании личного автомобиля, инициативы каршеринга и карпулинга могут быть выигрышным решением.

Для того, чтобы такие инициативы стали эффективными, ключевую роль должны играть центральные и местные органы государственной власти. Законы и нормативные акты, принимаемые на национальном и местном уровнях, должны поддерживать развитие сектора совместной мобильности и устранять барьеры для его роста, обеспечивая при этом безопасность пользователей и достижение более широких политических целей органов власти.

Государственные органы должны принимать принципиальные решения в отношении политики, влияющей на городскую мобильность, в том числе в отношении степени важности каждого вида общественного транспорта, роли ключевых игроков и распределения финансовых ресурсов между различными видами транспорта. Эта политика должна быть четко отражена в документах долгосрочного планирования, определяющих переход к устойчивым транспортным решениям и включающих инициативы по каршерингу и карпулингу.

В частности, необходимо предпринять следующие шаги для обеспечения эффективного развития инициатив в области каршеринга и карпулинга:

1. Разработка или актуализация планов устойчивой городской мобильности;

2. Формирование нормативной базы для внедрения инициатив каршеринга и карпулинга, включая разработку:
 - принципов и направлений государственного регулирования;
 - правовых требований к операторам каршеринга и карпулинга, механизма их допуска к коммерческой деятельности;
 - требований к клиентам сервисов совместной мобильности;
 - мер по стимулированию развертывания сервисов совместной мобильности;
3. Выработка административной процедуры выдачи разрешений на осуществление деятельности каршеринга;
4. Создание экономических стимулов для операторов совместной мобильности;
5. Мониторинг результатов реализованных мероприятий.

Местным властям рекомендуется предпринимать конкретные действия по снижению использования личных автомобилей, особенно для ежедневных поездок на короткие расстояния. Эти усилия должны поддерживаться мерами, обеспечивающими, чтобы совместное использование автомобилей не заменяло поездки, совершаемые общественным транспортом и иные формы устойчивой мобильности.

Как показывает международный опыт, каршеринг и карпулинг имеют большой потенциал для улучшения качества жизни населения и условий дорожного движения в городах. Страны Центральной Азии могут использовать руководящие принципы, предложенные в данной работе, для ускорения устойчивого развития транспортного сектора и создания комфортных условий передвижения для всех групп населения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СЕТЕВЫЕ РЕСУРСЫ И ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О РЯДЕ ИЗВЕСТНЫХ ПЛАТФОРМ КАРШЕРИНГА И КАРПУЛИНГА

КАРШЕРИНГ

НАЗВАНИЕ И СЕТЕВОЙ АДРЕС	СТРАНЫ	МОДЕЛЬ	ЧИСЛЕННОСТЬ ПАРКА	КОЛ-ВО ПУНКТОВ ПРОКАТА	КОЛ-ВО ГОРОДОВ	КОЛ-ВО КЛИЕНТОВ	ОСОБЕННОСТИ И/ИЛИ СЛОГАН	
Share Now https://www.share-now.com	Международная	Free-floating	20 500			30	3 000 000	Компания, образованная при слиянии car2go и DriveNow
Flinkster https://www.flinkster.de	Германия	Стацио-нарная	4 500	2 500		400	80 000	Создана железнодорожной и логистической компанией Deutsche Bahn
Cambio http://www.cambio-carsharing.de	Германия Бельгия	Стацио-нарная и free-floating	2 900	1 000		23 49	115 000	Можно забронировать автомобиль через интернет или по телефону. Доступ с помощью чип-карты
Stadtmobil https://www.stadtmobil.de	Германия	P2P (машины в частной собственности)	1 000	4 000		100	63 000	Группа из семи региональных компаний с общим брендом, маркетингом, веб-сайтом, системой бронирования и т.д.
Book-n-Drive https://www.book-n-drive.de/	Германия	Стацио-нарная	10 600			14	50 000	Парк дополняют более 300 автомобилей сервиса Flitzer, которые можно оставить в любом месте после использования
Miles https://miles-mobility.com/	Германия	Free-floating	300			3	50 000	Слоган Milles: Не хватает времени? Только не с Milles! Мы рассчитываем тариф по километрам, а не по минутам, так что вы можете добраться до места назначения без стресса.
Oply www.oply.com	Германия Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии	Стацио-нарная	1 000			30	50 000	В Марте 2019 г. компания Oply приобретает Co-Wheels и распространяет бизнес на Великобританию и Сев. Ирландию.

НАЗВАНИЕ И СЕТЕВОЙ АДРЕС	СТРАНЫ	МОДЕЛЬ	ЧИСЛЕННОСТЬ ПАРКА	КОЛ-ВО ПУНКТОВ ПРОКАТА	КОЛ-ВО ГОРОДОВ	КОЛ-ВО КЛИЕНТОВ	ОСОБЕННОСТИ И/ИЛИ СЛОГАН
Green Wheels https://www.greenwheels.com	Германия Нидерланды	Стацио-нарная	1 800	100	110		Greenwheels также работал в Лондоне под названием Greenwheels UK до 1 марта 2013 года
Enjoy https://enjoy.eni.com	Италия	Стацио-нарная	1 800		6		Сервис энергетической компании Eni. Enjoy предлагает исключительно автомобили Fiat 500
Ubeeqo https://www.ubeeqo.com/en	Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии Бельгия Франция Италия Германия Испания	Стацио-нарная					Заняла место Autolib Ubeeqo присоединился к группе Europcar в январе 2015 года
E-vai https://www.e-vai.com	Италия Международная	Стацио-нарная					E-Vai – это каршеринг электромобилей в Ломбардии
Getaround https://www.getaround.com	Международная	P2P (машины в частной собственности)				1 000 000	В апреле 2019 года сервис приобрел платформу Drivy
Citiz https://citiz.coop	Франция		1 250	500	100	1 200	
Free2Move https://fr.free2move.com/	Франция Международная					8 000	500 электромобилей Peugeot и Citroen бренд группы компаний PSA
Zipcar https://www.zipcar.com	Соединённые Штаты Америки Международная	Стацио-нарная	12 000		500		
Enterprise CarShare https://www.enterprise-carshare.com	Соединённые Штаты Америки Канада						Слоган: Резервируй. Езди. Возвращай. Располагает одним из самых больших и разнообразных парков в мире
HERTZ24/7® https://www.hertz247.co.uk/en-gb	Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии		1 000			85 000	Пример услуги каршеринга от компании по прокату автомобилей
Turo https://turo.com/	Соединённые Штаты Америки Международная - 56 стран	P2P (машины в частной собственности)	350 000		5 500	10 000 000	Подобно модели Airbnb, владельцы автомобилей рекламируют и сдают в аренду свои автомобили от грузовиков до роскошных машин

НАЗВАНИЕ И СЕТЕВОЙ АДРЕС	СТРАНЫ	МОДЕЛЬ	ЧИСЛЕННОСТЬ ПАРКА	КОЛ-ВО ПУНКТОВ ПРОКАТА	КОЛ-ВО ГОРОДОВ	КОЛ-ВО КЛИЕНТОВ	ОСОБЕННОСТИ И/ИЛИ СЛОГАН	
YoYo http://driveyojo.com/	Турция	Стацио-нарная				20 000	YOYO управляется ведущим автодилером MENA	
Zoomcar https://www.zoomcar.com	Индия	Стацио-нарная P2P (машины в частной собственности)	6 500		45	48 000 000	В планах расширение автопарка до 25000 автомобилей	
Myles https://www.mylescars.com	Индия	Стацио-нарная	1 000	250	23		Это дочерняя компания первого в Индии сервиса Self-Drive. Автомобили, предлагаемые сервисом – от экономичных хэтчбеков до внедорожников	
Getaround, Inc https://www.getaround.com	Соединённые Штаты Америки Междуна-родная	P2P (машины в частной собственности)	1 000+			300	5 000 000	В апреле 2019 года приобрел платформу Drivy
GoFun https://www.shouqiev.com	Китай	B2C (Бизнес для потребителя)	30 000			80+		GoFun является одним из растущего числа провайдеров каршеринга по всему миру
EvCard http://www.evcard.com	Китай	Стацио-нарная	50 000			39	6 000 000	Сервис предлагает только электромобили Один из первых каршеринговых сервисов в Китае
BelkaCar https://belkacar.ru/	Российская Федерация	Free-floating	4 000+			Москва Московская область Сочи		Сервис обслуживает Московский регион и Сочи
Делимобиль https://delimobil.ru/	Российская Федерация	Free-floating	6 000+			11		Принадлежит ООО «Каршеринг Россия», работает в России с 2015 года
Яндекс Драйв https://yandex-drive.ru	Российская Федерация	Free-floating	11 500+			Московская область Санкт-Петербург Казань		Работает с февраля 2018 года. Принадлежит поисковой системе «Яндекс»
Doscar https://doscar.club/	Казахстан	Стацио-нарная P2P (машины в частной собственности)				1	4 000	Оператор работает только на территории Алма-Аты и в 200-х километрах поблизости
Anytime https://anytime.kz/	Казахстан	Free-floating	500+			1		Дочерняя компания российского каршеринга Anytime

КАРПУЛИНГ

СТРАНА	НАИМЕНОВАНИЕ	ОСОБЕННОСТИ И СЛОГАН
Италия	BePooler https://www.bepooler.com	Корпоративный карпулинг BePooler предоставляет компаниям и частным лицам быстрый и безопасный способ обеспечить мобильность своих сотрудников. Заключены контракты со многими крупными компаниями, такими как Allianz, Axa, Covisian, Mediaset, Sia, Mondadori, Mediolanum и др. BePooler был выбран в качестве партнера летних Олимпийских игр 2024 года в Париже.
Международный Австралия Европа Юго-Вост. Азия Америка	SkedGo https://skedgo.com	SkedGo, глобальная компания по разработке программного обеспечения для мобильных устройств. SkedGo предоставляет персонализированное планирование поездок, корпоративную мобильность и другие технологии MaaS – для стартапов, корпораций и правительств. Мобильное приложение предлагает мультимодальное планирование и бронирование поездки – это означает, что все виды транспорта могут быть объединены в цепочки поездок, чтобы создать наиболее выгодный маршрут для пользователей. Приложение позволяет сравнивать и комбинировать любые виды транспорта, такие как поезд, автобус, такси, метро, трамвай, собственный автомобиль, велосипед, мотоцикл. При подключении своего календаря поездок, можно получать информацию о поездках и уведомлениях.
Международный	Waze https://www.waze.com	Waze – бесплатное социальное навигационное приложение для мобильных устройств, позволяющее отслеживать ситуацию на дорогах в режиме реального времени, прокладывать оптимальные маршруты, узнавать о расположении радаров контроля скорости, получать информацию и предупреждать других пользователей об изменении дорожных условий, препятствиях, полиции, общаться с другими пользователями. Карты в Waze создаются самими пользователями. Waze был основан в Израиле. В июне 2013 Google купила Waze за 1,1 млрд долларов. На его базе создан Waze Carpool, который уже объединил более тысячи городов и 115 миллионов водителей. Многие учреждения из государственного сектора работают с Waze. Программа Waze Veasons обеспечивает услуги определения местоположения, повышенную безопасность водителя и лучшую навигацию транспортных потоков в туннелях. Партнеры могут получать доступ к этим данным через сервис Google Cloud.
Европа	GoMore https://gomore.dk/	GoMore – это ресурс из Дании, работает с 2011 года, особенно популярен в скандинавских странах, таких как Швеция и Финляндия. GoMore предлагает планирование маршрута и частный лизинг автомобилей с моделью сдачи в аренду. Более 800 000 пользователей в Испании, Дании, Норвегии и Швеции. В Испании работает под брендом Atovens.
Международный	CarpoolWorld https://www.carpoolworld.com/	CarpoolWorld – это веб-сайт в Интернете, который в режиме реального времени предоставляет услуги поиска поездок. Пользователи вводят адреса своего местонахождения (дома) и места назначения, и система показывает им список и карту поездок других пользователей. Пользователи связываются друг с другом по телефону или электронной почте, чтобы договориться о совместной поездке. Сервис работает с 2000 года, в 2004 году был получен первый патент Соединенных Штатов Америки в области карпулинга, и на сегодняшний день продолжает лидировать в области инноваций. Имеет около 700 000 зарегистрированных пользователей и заявляет, что работает по всему миру.

СТРАНА	НАИМЕНОВАНИЕ	ОСОБЕННОСТИ И СЛОГАН
Международный	BlaBlaCar https://www.blablacar.com/	BlaBlaCar – крупнейший в мире международный онлайн-сервис поиска автомобильных попутчиков. Основан в 2006 году. В основном сервис работает для междугородных поездок, расходы на дорогу делятся пропорционально среди всех участников поездки, однако в 2017 году запущен сервис BlaBlaLines, созданный для организации совместных поездок на небольшие расстояния и ежедневных городских или пригородных маршрутов. Обслуживает более 50 млн человек в более 20 странах мира.
Индия	CarSawaari https://carsawaari.com/	CarSawaari – это мобильное приложение, особенность которого в том, что можно прокатиться в группе или индивидуально, имеются две опции: GET RIDE или GET POOL.
Турция	TAG (Tek Araba Gidelim) https://www.tekarabagidelim.com/	Один из первых турецких технологических стартапов, провайдер услуг MaaS, финансируемый Европейским Союзом. Основное место деятельности – 18-ти миллионный город Стамбул.
Италия	Jojob https://www.jojob.it/	Jojob появился в конце 2014 года – сервис, разработанный для удовлетворения потребностей пассажиров, которые ежедневно путешествуют по маршруту дом-работа. Сегодня является лидером итальянского карпулинга в секторе корпоративного автопарка. Цель состоит в том, чтобы сделать совместную поездку на работу и с работы реальной альтернативой общественному транспорту.
Германия	Fahrgemeinschaft.de https://www.fahrgemeinschaft.de	Fahrgemeinschaft.de в сотрудничестве с ADAC-club и Pendlernetz.de ежегодно обслуживает около 1,5 млн. пользователей и размещает 2,5 млн. объявлений о совместных поездках. Это один из крупнейших бесплатных сервисов карпулинга в Германии.
США	Zimride https://www.zimride.com/	Zimride – это американская платформа карпулинга, которая позволяет находить междугородние совместные поездки водителям и пассажирам через частные социальные сети. Сервис предлагает университетам и предприятиям услуги по подбору попутчиков.
Франция	Mobicoop https://www.mobicoop.fr	Mobicoop – предлагает кооперативную модель карпулинга, как альтернативу BlaBlaCar. 350 000 пользователей.
Россия	Довезу. URL: http://www.dovezu.ru/ (дата обращения: 27.10.2019) Доедем вместе. URL: http://www.doedemvmeste.ru/Search_Driver.php (дата обращения: 27.10.2019) На попутке. URL: http://narpotke.com/ru (дата обращения: 27.10.2019) Попутчик. URL: http://www.popotchik.ru/ (дата обращения: 27.10.2019) Поехали вместе – сервис поиска попутчиков // Попутчики.ру. URL: http://www.povm.ru/ (дата обращения: 27.10.2019) Попутчик72 // Car72.ru. URL: https://www.car72.ru/popotchik/ (дата обращения: 27.10.2019) Попутчики Санкт-Петербурга // В Контакте. URL: https://vk.com/topic-87070302_32702342 (дата обращения: 27.10.2019)	Перечисленные сервисы не являются общенациональными, имеют локальный характер.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СОЗДАНИЮ БИЗНЕСА КАРШЕРИНГА

В настоящем разделе содержатся некоторые выводы и обобщения, которые вытекают из опыта реализации проектов совместной мобильности в ряде стран регионов Западной Европы, Азии и Северной Америки. Информация может быть полезна как для частных компаний, так и для государственных органов, желающих узнать о специфике бизнеса в сфере совместной мобильности

Примечание. Последовательность руководящих указаний носит условный характер, в некоторой мере можно считать, что они соответствуют поэтапному плану развития предприятия каршеринга типа B2C, с учетом того, что отдельные этапы могут отсутствовать или совмещаться. Такие очевидные этапы развития компании как регистрация фирмы, аренда офиса, привлечение инвесторов, анализ деятельности конкурентов, составление бизнес-плана не рассматриваются, но их наличие обязательно.

П.1. ДОСТУП К ИНФОРМАЦИОННЫМ ТЕХНОЛОГИЯМ

Предварительным условием использования большинства сервисов совместной мобильности является наличие доступа к информационным технологиям. В первую очередь речь идет о широком проникновении на целевой рынок смартфонов, мобильного Интернета, систем электронных платежей. Отсутствие таких технологий считается сдерживающим фактором для широкого распространения каршеринга (а также и карпулинга).

Отсутствие или неустойчивая работа мобильного Интернета в районах с плохим покрытием сотовой связи может стать проблемой для клиентов оператора и обернуться потерями для всех сторон.

Следует также учитывать наличие людей с более низкими доходами и тех, кто не обладает опытом работы с цифровыми услугами. Результаты подобного анализа будут определять выбор бизнес-модели каршеринга.

П.2. ИЗУЧЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ И ДЕТАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПОТЕНЦИАЛЬНОГО РЫНКА

В период подготовки к запуску проекта важно изучить общественное восприятие каршеринга в данном городе, попытаться определить востребованность сервиса, готовность людей пользоваться предлагаемыми услугами.

Для исследования локального рынка требуется провести опрос потенциальных клиентов. Степень осведомленности людей и вероятности принятия ими новых форм мобильности зависит от уже имеющихся в городе форм совместной мобильности (велосипедов, самокатов и др.). Чем больше людей привыкли участвовать в каких-либо формах экономики совместного пользования, тем больше вероятность того, что они захотят воспользоваться услугами каршеринга и карпулинга, иметь меньше автомобилей и тратить меньше на транспорт в целом.

Как показывает изученный опыт, целевая группа потребителей сервисов каршеринга на развивающихся рынках похожа на аналогичные группы на зрелых рынках. Это, как правило, хорошо образованные, не владеющие личным автомобилем городские жители

молодого и среднего возраста, обладающие средним достатком. Готовность рынка к восприятию каршеринга зависит от степени распространения альтернативных вариантов мобильности, таких как моторизованные двухколесные транспортные средства, авторикши (в приоритетных странах отсутствуют), такси и др.

При анализе потенциального рынка следует обратить особое внимание на состояние общественного транспорта. Имеются риски, связанные с низким качеством оказания транспортных услуг населению. Плохой общественный транспорт является фактором, способствующим переключению его пользователей на личный автотранспорт, что, в свою очередь, приводит к перегруженности транспортной инфраструктуры, росту аварийности, выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов.

Среди крупных городов приоритетных стран по крайней мере три – Бишкек, Душанбе и Шымкент требуют учета данного фактора (см. раздел 3.3). В данных городах именно микроавтобусы, а не какой-либо иной транспорт, являются ключевым поставщиком общедоступных транспортных услуг и удовлетворяют большую часть транспортного спроса. Можно утверждать, что мелкие частные перевозчики смогли удовлетворить транспортный спрос количественно, но не качественно. Они смогли обеспечить необходимую провозную способность, но оказались неспособны обеспечить комфортные и безопасные условия перевозок, поэтому личный транспорт в упомянутых городах высоко ценится и очень распространен.

Еще один важный фактор, способствующий развитию каршеринга – это платные парковки, которые значительно снижают число желающих использовать личные автомобили.

В городах Алматы и Нур-Султан уже запущены системы платных парковок, зоны которых постоянно расширяются и корректируются. Планируется запуск системы интеллектуальных платных парковок в городе Шымкенте. Подобные проекты обсуждаются в Бишкеке (разработано постановление мэрии) и Душанбе.

Иные факторы, которые могут помогать развитию каршеринга (ограничения на количество номерных знаков и на управление автомобилем, высокие затраты на владение автомобилем, ограниченная доступность такси и т.п.) не характерны для приоритетных стран, но могут иметь значительное влияние на других рынках. Более того, сервисы такси повсеместно распространены во всех крупных городах приоритетных стран, поэтому вероятны риски, связанные с противодействием традиционных перевозчиков появлению конкурентов.

Следует быть готовым к учету интересов пользователей каршеринга женского пола, главными из которых являются безопасность получаемых услуг и дополнительные удобства – пешеходная доступность арендных автомобилей, наличие кресел для перевозки детей, качественная уборка салона.

Предварительное изучение общественного мнения необходимо и для определения потребности потенциальных клиентов во внедрении экологически прогрессивных транспортных средств – электромобилей. Безусловно, это возможно лишь при наличии инфраструктуры, обеспечивающей их зарядку, или конкретных планов по ее развитию.

П.3. ВЫБОР ТИПА И МОДЕЛИ СОВМЕСТНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Водители могут совместно использовать автомобили от поставщика услуг каршеринга (тип B2C), а также частные автомобили через онлайн-платформы или децентрализованные общественные группы (тип P2P). Необходимо оценить, какой из типов каршеринга, каждый из которых обладает своими уникальными характеристиками, пригоден для развития в

конкретных городах или районах приоритетных стран. Из опыта известно, что, например, в Соединенных Штатах Америки, некоторых странах Западной Европы и Азии водители более охотно сдают в аренду личный транспорт, в то время как в России тип каршеринга P2P практически отсутствует.

Очевидно, что потенциально имеется гораздо больше автомобилей P2P, чем доступных автомобилей B2C, но при этом для владельцев частных автомобилей необходимы стимулы и льготы, создающие желание совместного использования транспорта. Очень важно, чтобы люди понимали, какие выгоды они приобретают с помощью платформ совместной мобильности, экономя на владении автомобилями, осознавали экологические преимущества и последствия рационального потребления.

Предварительный анализ показывает, что в настоящее время в приоритетных странах стимулы и льготы со стороны государственных органов отсутствуют, поэтому тип каршеринга B2C будет, скорее всего, являться доминирующим в этих странах.

Анализ существующей практики каршеринга показал, что тип B2C имеет более высокий коэффициент использования транспортных средств, чем тип P2P на основе частных автомобилей. Это означает, что, поскольку автомобили в каршеринге B2C используются более интенсивно, их также придется заменить раньше. Это позволяет быстрее внедрять более энергоэффективные и менее загрязняющие модели. Кроме того, операторы B2C могут принять решение сделать свой парк полностью электрическим.

По удобству для клиентов, безусловно, лидирует модель так называемого свободного каршеринга (free-floating), когда автомобиль можно брать в аренду на время от одной минуты до нескольких дней и оставлять в любом, разрешенном для парковки месте (в зонах, которые установлены операторами), в том числе на платных парковках. В то же время некоторые операторы каршеринга организуют специальные площадки, на которых производится посадка и высадка пользователей (модель station-based), подобная схема более проста для реализации на этапе запуска проекта.

Надлежащее сочетание типов и моделей каршеринга является ключом к успешному запуску каршеринга в тех областях, которые сразу не могут быть охвачены услугами операторов: например, в менее урбанизированных регионах или в районах, непосредственно примыкающих к мегаполисам.

П.4. РАЗРАБОТКА САЙТА, МОБИЛЬНОГО ПРИЛОЖЕНИЯ И НЕОБХОДИМОГО ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Интернет-сайт – это рабочая площадка сервиса. На нем должна быть возможность зарегистрироваться, получить номер клиента, пополнить счет и т.д. Кроме того, через сайт водитель должен иметь возможность скачать мобильные приложения, возможно предоставление дополнительных услуг, например, поиск и бронирование автомобилей поблизости.

Мобильное приложение является важнейшим компонентом сервиса каршеринга, его надежность, удобство и безопасность использования являются ключевыми вопросами, влияющими на удовлетворенность пользователей. В разделе 5.3 приведены основные требования, которые предъявляются к успешным мобильным приложениям, следует отметить, что в приоритетных странах целесообразно разрабатывать приложения на нескольких языках – в дополнение к государственному иметь русский и английский варианты. Подобный подход характерен в данных странах для многих государственных

информационных ресурсов и позволяет расширить круг потенциальных клиентов, среди которых много иностранцев.

Особое внимание следует уделить безопасности, предотвращению и возможным угонам автомобиля, вандализма и воровства, борьбе с фальшивыми аккаунтами. В противном случае возможны серьезные последствия, например, автомобиль, который обманным путем взят в аренду на чужое имя, может быть доставлен в какое-то отдаленное место и разобран на запасные части.

Все крупные каршеринги работают на своих технологиях, поэтому в долговременном плане необходимо разрабатывать собственную платформу. Платформа каршеринга должна включать программное обеспечение для диспетчеров, включая, например, интерактивную карту, на которой отмечается реальное расположение всех транспортных средств оператора.

Для будущих операторов каршеринга может быть полезен опыт своих коллег из других стран. Например, крупный игрок на рынке каршеринга в Соединенных Штатах Америки – компания Zipcar (см. подраздел 4.1.4), разрешает клиентам получать доступ к автомобилю только по специальной карте (Zipcard). Данная карта не может быть активирована с помощью мобильного приложения Zipcar. Это может сделать услугу менее удобной, но значительно повышает безопасность.

Платформа и приложение каршеринга могут быть важными факторами, позволяющим учесть пользовательский опыт (UX), и на этой основе способствовать повышению эффективности работы сервиса. Кроме того, клиентам могут быть интересны мультимодальные платформы, реализующие связи с другими видами транспорта для обеспечения мобильности.

П.5. ПРИОБРЕТЕНИЕ ИЛИ АРЕНДА АВТОМОБИЛЕЙ, ИХ ПОДГОТОВКА К ЭКСПЛУАТАЦИИ В КАРШЕРИНГЕ

Этот этап наиболее затратный и требует расчетов, для начала необходимо определить оптимальное количество автомобилей и зоны завершения аренды. Выходя на рынок каршеринга, следует учитывать, что каждый регион обладает уникальной транспортной инфраструктурой и территориальными особенностями. Их необходимо учитывать на всех этапах создания и запуска сервиса, в том числе при определении потребности в автомобилях. Следует определить наиболее загруженные маршруты общественного транспорта, определить оптимальные зоны начала/окончания поездки и выбрать необходимое количество машин в автопарке.

На данном этапе окончательно выбирается бизнес-модель. Анализ накопленного опыта подтверждает, что совместное использование автомобилей по модели return-trip (возврат на точку, где машина была взята в аренду) является наиболее удобной схемой для реализации каршеринга в первые годы работы в развивающихся странах. Эта модель подходит для парка электромобилей, поскольку гарантирует, что поездки заканчиваются вблизи зарядных станций. Модель one-way несколько сложнее в реализации и требует больших размеров парка, чтобы обеспечить доступность автомобилей для клиентов. Модели free-floating, безусловно являются отличной перспективой, но они еще больше повышают расходы на логистику, на перераспределение парка по стоянкам.

Часть компаний выходит на рынок с небольшим парком, операторы запускают сервис с 10–50 машинами и пытаются адаптироваться в реальном времени, основываясь на обратной связи клиентов. Этот подход чреват большими затратами и слабой востребованностью сервиса в дальнейшем.

Только сравнительно большая платформа с достаточным предложением автомобилей по количеству и модельному ряду может привлечь и удержать многих пользователей. В крупных городах тенденция очевидна – большинство пользователей, желая гарантированного обслуживания, не хотят устанавливать приложения операторов с небольшим количеством машин. Маленькая клиентская база ведет к увеличению простоев. Вариантом решения таких проблем является объединяющая платформа или пул операторов, где каждый сервис может предложить свои автомобили через единое приложение. Вместе с тем, различие бизнес-подходов операторов и условий их работы делает такое объединение затруднительным.

Увеличение автопарка для развития каршеринга имеет критически важное значение. Для владельцев парка это может быть сложно, так как расширение требует больших инвестиций. Тем не менее, как показывает опыт, количество пользователей будет только расти, если услуги для них гарантированы. Сотрудничество между владельцами различных парков может помочь улучшить качество обслуживания. Пример: слияние сервисов BMW DriveNow и Daimler Car2Go, которое увеличивает объем и качество предложений для своих пользователей.

Для уменьшения первоначальных затрат можно взять машины в лизинг. Как правило, лизинг позволяет приобрести автомобиль в кредит на хороших условиях и дает возможность использовать транспорт по назначению с момента заключения договора. Важно учесть, что уже на этапе запуска надо привлекать большое количество пользователей, так как лизинг придется платить с первого дня.

Для каршеринга характерны высокая стоимость запуска и значительные текущие расходы, низкая окупаемость, высокая конкуренция. Фактически, речь идет о том, что каршеринг обладает характеристиками инфраструктурного проекта. В то время как большинство стартапов в сфере инноваций привлекают денежные средства через рынок краткосрочных венчурных инвестиций (проекты имеют несколько раундов финансирования), инфраструктурный бизнес требует долговременного привлечения ресурсов.

Целесообразно попытаться заручиться поддержкой со стороны автопроизводителей, для которых выход в каршеринг создает дополнительные возможности доступа к новым группам клиентов или создает рекламу. Данная поддержка может выражаться, например, в предоставлении дополнительных скидок на приобретение парка автомобилей или на техническое обслуживание, улучшении условий гарантийного обслуживания и т.п. Поддержка со стороны автопроизводителей может стать дополнительным фактором успеха для развития каршеринга на местном уровне с учетом особенностей приоритетных стран и предпочтений клиентов.

Отдельным вопросом подготовки парка автомобилей к запуску сервиса является оформление страховки, поскольку острой проблемой каршеринга является аварийность. Страховые и лизинговые компании пока настороженно относятся к каршерингу, они опасаются, что коллективное пользование автомобилем многократно увеличивает риск ущерба и даже угона.

Тем не менее, каждое транспортное средство должно иметь соответствующую адекватную страховку, при этом желательно устранить барьеры для появления новых или гибридных продуктов (пример, поминутная страховка КАСКО), для этого целесообразно проводить переговоры со страховыми компаниями. Могут быть разработаны политики, предусматривающие совместную страховку автопарка, накопительные скидки для водителей с хорошей историей аренды и др.

П.6. ПОДБОР И ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА. ПРОВЕДЕНИЕ РЕКЛАМНОЙ КАМПАНИИ

Необходимость быстрого расширения бизнеса каршеринга, увеличения клиентской базы, требует значительных инвестиций не только в транспортные средства, но и в человеческие ресурсы.

На данном этапе проводится подбор команды и наем персонала, на старте уже обязательно наличие таких подготовленных сотрудников как технический директор, fleet-менеджер, разработчики программного обеспечения, специалисты в области рекламы и маркетинга, другие профильные технические специалисты – механики, техники, электрики, водители-перегонщики и т.д.

У каждой должности может быть своя специфика, например, многие операторы ищут водителей, которые смогут перегонять автомобили и доставлять их на мойку именно ночью, когда популярность сервиса не столь высока. Обычно сотрудникам предстоит не только перегонять автомобили, но и следить за их состоянием и выполнять мелкий ремонт.

Одной из ключевых фигур компании каршеринга является диспетчер (или менеджер поддержки пользователей). Диспетчер каршеринга – это специалист, оказывающий информационную поддержку пользователям услуги. Он следит за перемещениями автомобилей на интерактивной карте, отвечает на звонки пользователей, может открыть и закрыть автомобиль, начать и закончить аренду машины по запросу, если, например, телефон пользователя не поддерживает мобильное приложение или разрядился. Диспетчер помогает пользователям решать возникающие технические вопросы и проблемы. При аварии может вызвать полицию к месту происшествия, высылает сотрудника компании для оформления необходимых документов.

При запуске проектов в развивающихся странах роль диспетчера весьма важна, поскольку он служит основным связующим звеном с потребителями услуг. В ситуации, когда правила работы каршеринга понятны далеко не всем пользователям, основные вопросы, на которые отвечает диспетчер, связаны с процессом регистрации, описанием схемы работы сервиса, процессом начала аренды автомобиля. В случаях, когда диспетчер видит, что машина слишком долго находится в аренде, он звонит пользователю и уточняет, не забыл тот завершить аренду. Кроме того, в обязанности диспетчера также входит координация перемещений обслуживающего автомобили персонала.

На начальном этапе возможно использование услуг компаний, предоставляющих аутстаффинг, тем не менее опыт показывает, что ключевые должности оператора каршеринга должны быть заняты штатными сотрудниками.

Обучение и тренинг персонала должны быть направлены на приобретение и развитие необходимых компетенций, на восприятие корпоративной культуры и повышение мотивации исполнителей. Для реализации этих задач понадобится HR-менеджер (эйчар).

На данном этапе следует также проводить поиск партнеров – автомобильных сервисов, операторов парковки и др.; заключать контракты с топливными компаниями и приобретать корпоративные топливные карты. Следует рассмотреть варианты партнерства с торговыми сетями, например, в обмен на размещение рекламы – получение небольшой скидки в магазинах этих сетей для пользователей сервиса.

Проводится запуск рекламной кампании. Ее роль перед запуском сервиса каршеринга трудно переоценить, поскольку данная форма мобильности является достаточно новой для приоритетных стран. Хотя многие считают, что сарафанное радио – это наиболее

эффективная форма рекламы, поиск путей продвижения проектов каршеринга представляет собой отдельную непростую задачу, которой следует заниматься специалистам по рекламе. Вероятнее всего, рекламная кампания должна носить комплексный характер, но, из-за того, что целевая аудитория состоит из активных пользователей Интернета, приоритет должен отдаваться различным формам сетевой рекламы.

С большой долей уверенности можно утверждать, что повышение осведомленности круга потенциальных пользователей об услугах оператора, информирование о преимуществах каршеринга, будет решающим фактором, способствующим успеху новой формы совместной мобильности.

П.7. РАБОТА ПОСЛЕ ЗАПУСКА КАРШЕРИНГА. УЧЕТ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬСКОГО ОПЫТА. ТАРИФЫ И СКИДКИ

Достаточно трудно предварительно оценить реакцию рынка на предложение новых услуг, связанных с инновациями, если потенциальные клиенты не имеют опыта работы с этими продуктами. Даже при грамотной маркетинговой стратегии может быть трудно заранее определить спрос на совместно используемые автомобили, так как это предполагает некоторый пересмотр образа жизни семьи клиента. Потребители используют личные машины не только для обычных поездок, но и для других целей – перевозки тяжелых предметов, отдыха и др. Отношение к автомобилю и его потребительская ценность сильно различаются у разных людей. Хорошо скоординированная рекламная политика может побудить людей попробовать новую услугу мобильности. Тем не менее, заставить их пересмотреть свое отношение к использованию автомобилей может только реальный и успешный опыт.

Каршеринг приводит к частичному отказу от личных автомобилей, но к полному, вероятно, не приведет никогда. В приоритетных странах может быть высок процент пожилых людей, которым свойственна консервативность. Здесь важное значение имеет общественный престиж (иметь собственную машину – это значит обладать определенным статусом), территориальными и климатическими особенностями стран (отказаться от личного транспорта трудно), сравнительно доступной стоимостью содержания личного автомобиля. Поэтому каршеринг, как полноценная альтернатива личному транспорту, вероятнее всего будет востребован в центре крупных городов приоритетных стран, где можно создать очевидные преимущества для пользователей: отсутствие платы за парковку, исключение риска угона и порчи автомобиля.

Выяснить эти аспекты может помочь анализ данных собственной статистики оператора. Каршеринг может генерировать много различных данных, анализируя их можно достичь лучшего согласования спроса и предложения на предлагаемые услуги.

Следовательно, после запуска каршеринга на первый план выходит работа с имеющимися клиентами. Необходимо постоянно изучать пользовательский опыт, выявлять претензии, жалобы, проблемы клиентов.

Списание денежных средств со счета, штрафы за действия предыдущих пользователей, отказ в предоставлении услуг без объяснения причин, все это – часть типичных проблем, с которыми сталкиваются пользователи. Техническая составляющая сервиса также не лишена проблем: некоторые машины могут быть в неудовлетворительном состоянии, могут быть и недостатки технической поддержки клиентов.

Большинство людей указывают на то, что основные барьеры для совместного использования автомобилей заключаются в надежности и удобстве их использования. Самый важный

аспект – это надежность. Пользователи должны доверять оператору, знать, что они всегда могут рассчитывать на каршеринг для удовлетворения своих потребностей в мобильности, притом именно тогда, когда это необходимо. Кроме того, повышение качества услуг, как правило, требуется в следующих областях:

- обеспечение наличия автомобилей в пешеходной доступности;
- обеспечение простого и удобного процесса получения и сдачи автомобилей; простота заказа (удобство использования мобильного приложения);
- обеспечение более быстрого доступа к автомобилям;
- повышение привлекательности автомобилей (внешний вид, чистота салона и т.д.).

Соответственно, следует избегать следующих обстоятельств в работе каршеринга:

- перебои в работе сервиса, мобильного приложения;
- требование о слишком заблаговременном заказе;
- расположение автомобиля в дальнем или небезопасном месте;
- блокирование значительных сумм депозита для обеспечения заказа;
- некорректная работа службы поддержки.

При работе по модели free-floating клиенты всегда положительно воспринимают расширение зоны разрешенной парковки. Например, в Москве зона парковки часто бывает ограничена зонами у станций метро, и многие сервисы пока не работают за МКАД. До тех пор, пока действует множество ограничений, каршеринговые машины будут использоваться только в качестве дополнительного транспорта. Большинство пользователей использует сервис каршеринга для перемещения на короткие расстояния и целесообразно разрешать завершение аренды в любом месте города, с соблюдением правил дорожного движения.

Следует также помнить, что помимо увеличения числа пользователей потенциал роста каршеринга заключается также в увеличении частоты его использования.

Высокие затраты на эксплуатацию автопарка, в том числе на лизинговые платежи, амортизацию, расходы на топливо, страхование, утилизацию транспортных средств, ремонт и техническое обслуживание, платную парковку, а также расходы, связанные с выплатой зарплаты работникам, уменьшают прибыль бизнеса каршеринга. На прибыль также негативно влияют вандализм, воровство и возможные угоны транспортных средств. При этом нужны постоянные инвестиции в рекламу, маркетинг, в IT-инфраструктуру, которую надо поддерживать и развивать.

Необходима гибкость тарифов – например, это могут быть утренние тарифы, динамические тарифы, тарифы с фиксированной стоимостью поездки, тарифы выходного дня, тариф «Междугородный» (между городами, где работает сервис) и т. д. Различные модели каршеринга могут развиваться совместно или варьироваться в зависимости от региона у одного и того же сервиса.

Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу

Услуги совместной мобильности являются частью экономики совместного пользования, в основе которой лежит идея рационального использования ограниченных ресурсов, создающая для человека возможность позволить себе качественные товары и услуги по разумной цене.

В настоящей работе представлена краткая история возникновения и развития сервисов совместной мобильности, которые способствуют более эффективному использованию имеющихся ресурсов и достижению ряда целей устойчивого развития ООН.

Различные формы совместной мобильности все чаще включаются в городскую мультимодальную транспортную систему, что оказывает влияние на различные аспекты социально-общественной жизни городских жителей в сфере экономики, экологии и безопасности.

В этом исследовании рассматривается каршеринг и карпулинг в странах Западной Европы, Азии и Северной Америки и оценивается возможное развитие аналогичных услуг в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане. Оно также предлагает руководящие принципы и рекомендации с учетом передовой практики, которая может способствовать переходу Центральной Азии к современным формам устойчивой городской мобильности.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>