

МОЕ АВТО — МОЯ КРЕПОСТЬ

КОРОНАВИРУС МЕНЯЕТ ПРАВИЛА НА ДОРОГАХ



Пандемия способна подкосить взлет шеринговых форм владения автомобилями, который наблюдался во всем мире в последние годы и имеет уже солидное прошлое: исторически первые попытки реализовать идеи пользования общим авто взамен личного предпринимались еще в середине прошлого века — первый эксперимент с таким сервисом был зафиксирован в швейцарском Цюрихе в 1948 году. Но стремительный набор скорости автомобильных шеринговых услуг в мире начался недавно — он пришелся на начало 2010-х годов, когда распространение смартфонов и мобильного интернета позволило сделать эти сервисы по-настоящему удобными.

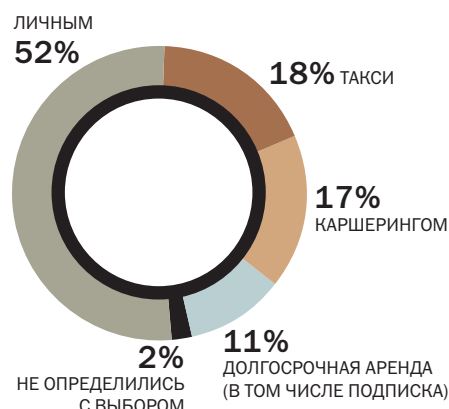
На начало текущего года, до распространения пандемии, по данным международной аналитической компании Movmi, каршеринговые услуги работали в 59 странах мира, в более 3 тыс. городов, в сфере этих услуг задействовано около 250 крупных компаний. По данным аналитической компании Berg Insight, мировой автопарк каршеринговых машин до пандемии превышал 400 тыс. единиц, а в общей сложности такими услугами регулярно пользовались порядка 55 млн человек в год. Значимый вклад в развитие каршеринга в мире вносила Россия: по итогам ушедшего года Москва вообще вырвалась в этой области в мировые лидеры — в 2019 году в российской столице парк каршеринговых машин достиг 30 тыс. автомобилей, что в два раза больше, чем в 2018 году. Таким образом, в мировом зачете Москва уверенно обгоняет другие ведущие мегаполисы планеты, такие как Шанхай, Токио, Нью-Йорк, где парк каршеринга еще не преодолел планку в 20 тыс. автомобилей.

До пандемии каршерингу прочили продолжение динамичного разгона: например, Berg Insight прогнозировал, что к 2023 году число клиентов увеличится более чем в четыре раза, до 227 млн человек. Однако коронавирус может смешать все карты планам мирового господства каршерингового бизнеса. И дело не только в карантинных мероприятиях, которые постепенно отменяются, а в новых психологических установках потребителя, который в большей степени стал воспринимать личный автомобиль как крепость от внешних угроз, а общественное транспортное средство в общественном сознании превращается в потенциальный источник опасности.

ТЕКСТ **Георгий Алексеев**
ФОТО **Александр Петросян**

КАКИМ АВТОМОБИЛЕМ БУДУТ ПРЕДПОЧИТАТЬ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ В РОССИИ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ?

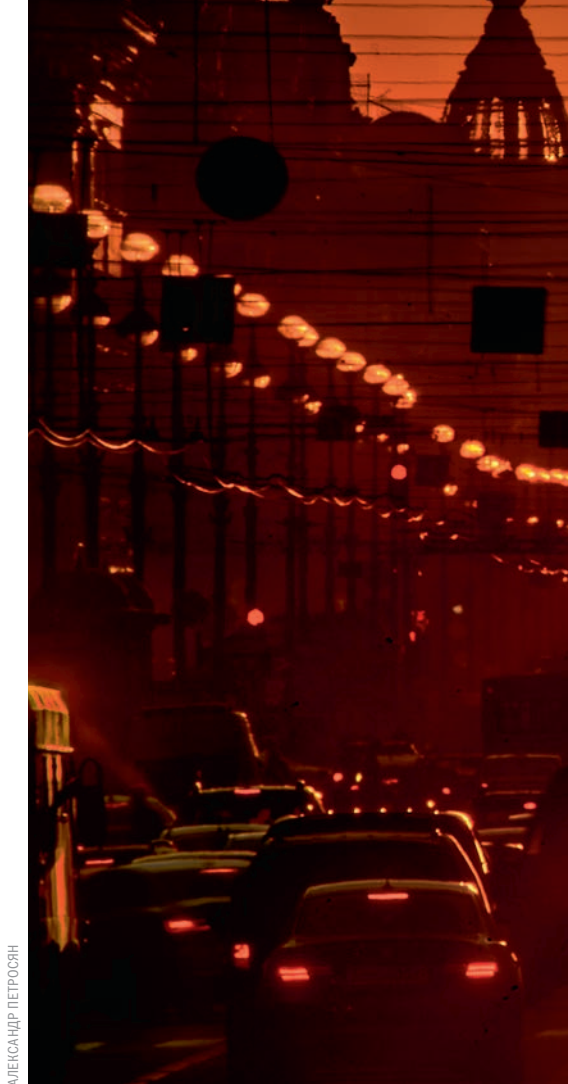
Источники: Roland Berger и НТИ «Автонет», опрос более 20 тыс. человек из всех регионов России в возрасте от 18 до 50 лет.



Коммунизм под запретом

В период пандемии коронавируса «коммунистические» сервисы пользования авто получили болезненный удар со стороны регулятора: как известно, пользование каршерингом в Москве и Санкт-Петербурге в период карантина было полностью запрещено. Власти посчитали, что такие сервисы не способны были обеспечивать соблюдение санитарно-эпидемиологических норм после каждого клиента и это нанесло серьезный удар по каршеринговому бизнесу. «Каршеринг в Москве был остановлен указом мэра с 13 апреля, и запрет действовал, по сути, до конца мая. Каршеринговые компании теряли ежедневно миллионы рублей на простаивании автомобилей и необходимости при этом оплачивать лизинговые платежи, так как в основном большинство каршеринговых машин находятся в лизинге», — говорит Елена Банникова, региональный директор компании «Интерлизинг».

В поисках путей компенсировать убытки сервисы каршеринга пытались искать альтернативные пути работы: например, «Делимобиль» постарался переориентироваться на корпоративный сегмент, предложив, в частности, ритейлеру «Пятерочке» свой автопарк для доставки заказов



АЛЕКСАНДР ПЕТРОСЯН

из магазинов. Услуги доставки пыталась организовывать и шеринговая компания YouDrive. Впрочем, таким же образом пытались компенсировать свои убытки и такси — из-за спада спроса на поездки курьерские сервисы начали внедрять «Яндекс.Такси», Gett, «Ситимобил». Хотя стоит признать, что в период карантина подвергся гонениям и весь личный автомобильный транспорт — даже те, кто имел цифровой пропуск на передвижение, могли получить несправедливый штраф с дорожных камер за нарушение карантинного режима (сейчас в разных инстанциях оспариваются, по некоторым оценкам, несколько тысяч штрафов, получатели которых заявляют, что они выписаны несправедливо).

Но сейчас автомобильные рестрикции уходят в прошлое, каршеринги разрешены, их представители заявляют, что клиентский поток постепенно восстанавливается. Однако карантин сильно подорвал саму идею совместного пользования автомобилями, о чем говорят последние опросы. Например, недавно туристическая компания Tvil.ru провела опрос пользователей соцсетей с вопросом, выберут ли они каршеринг с учетом урока пандемии. По словам представителя Tvil.ru Оксаны Шустиковой, результаты исследования показали, что только 2,2% респондентов рассматривают в будущем возможность передвигаться по городам с помощью шеринговых услуг и подавляющее большинство (87,8%) предпочитает передвигаться на своем личном автотранспорте.

Другой недавний опрос, в котором приняли участие более 20 тыс. человек из всех регионов России в возрасте от