

УДК 339.13.024

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ВНЕДРЕНИЯ КАРШЕРИНГА В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ**Ж.В. Кочелаба, А.А. Усольцева**

ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта» (БФУ им. И. Канта), Калининград, email: zkochelaba@kantiana.ru, annausolczewa@yandex.ru

Аннотация. Анализируется экономический потенциал развития каршеринга в Калининградской области как элемента сферы туризма и инструмента увеличения валового регионального продукта в условиях растущей популярности экономики совместного потребления. Основное внимание уделяется успешным примерам внедрения услуг краткосрочной аренды в российских городах. Проводится оценка потенциального вклада финансовых вложений в развитие каршерингового сервиса с использованием мультипликатора расходов. Анализ основан на данных о проекте электромобильного каршеринга, реализуемом при участии крупнейшего оператора и автопроизводителя. Полученные результаты могут быть полезны для органов регионального управления, инвесторов и компаний, участвующих в развитии городской инфраструктуры.

Ключевые слова: каршеринг, валовый региональный продукт, мультипликатор расходов, туристический поток, инвестиции.

ECONOMIC EFFECT OF THE INTRODUCTION OF CARSHARING IN THE KALININGRAD REGION**J.V. Kochelaba, A.A. Usoltseva**

Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education "Immanuel Kant Baltic Federal University" (I Kant BFU), Kaliningrad, email: zkochelaba@kantiana.ru, annausolczewa@yandex.ru

Abstract. The article analyzes the economic potential of carsharing development in the Kaliningrad region as an element of tourism and a tool to increase gross regional product in the conditions of growing popularity of the sharing economy. The main attention is paid to successful examples of introduction of short-term rental services in Russian cities. The potential contribution of financial investments in the development of the carsharing service is assessed using the cost multiplier. The analysis is based on the data on an electric carsharing project implemented with the participation of a major operator and a car manufacturer. The results obtained can be useful for regional authorities, investors and companies involved in the development of urban infrastructure.

Keywords: carsharing, gross regional product, expenditure multiplier, tourist flow, investment.

Дата поступления статьи в редакцию: 30.04.2025

Дата принятия статьи в печать: 02.06.2025

Введение

В настоящее время наблюдается активное развитие концепции шеринг-экономики, и более популярным является каршеринг — современный вид аренды автомобилей. Этот сервис предоставляет потребителям удобный и экономически выгодный способ передвижения без необходимости владения собственным автотранспортом. Каршеринг в большинстве городов России является неотъемлемой частью жизни современного человека, однако в Калининградской области данная отрасль не столь развита, а имеющиеся аренды автомобилей пока не способны предложить все прелести данной услуги. В условиях развивающейся туристической сферы (в 2024 году в летний сезон область посетило 810 тысяч туристов) вполне рациональным решением стало бы развитие мобильности и «умной» городской среды. Растущий интерес поспособствует быстрому внедрению каршеринга от крупных игроков данной ниши и станет неотъемлемой частью отраслевых приоритетов экономического роста региона.

Каршеринг — это форма краткосрочной аренды автомобиля, осуществляемая через цифровые платформы с почасовой или поминутной оплатой. В России подобные сервисы начали развиваться с 2012 года, когда на рынке появился оператор Anytime. Наиболее распространена в нашей стране модель предоставления услуги по схеме «free-float», позволяющая пользователям начинать и завершать аренду в произвольной точке внутри зоны обслуживания [6]. Как весьма новая бизнес-модель каршеринг решает экономические, социальные и экологические вопросы. Каршеринг является частью экономики совместного потребления (шеринг-экономики) и отражает переход к более рациональному использованию ресурсов и интегрируется в концепцию устойчивого развития. Он способствует снижению потребности во владении

нии личным транспортным средством, сокращая негативное влияние на окружающую среду. Это делает его не только технологически инновационной, но и социально значимой моделью, формирующей новые поведенческие привычки потребителей в условиях урбанизации и экологических ограничений [1].

Расширению каршеринга способствуют следующие факторы:

- Относительная доступность по стоимости в сравнении с владением собственного автомобиля или использованием услуг такси;
- Популяризация идей разумного потребления и роста интереса к совместному использованию ресурсов;
- Цифровизация сервисов и удобство приложений;
- Государственная поддержка и перспективное развитие правовой базы;
- Повышение требований к экологичности транспорта.

Несмотря на бурное развитие каршеринга, в Калининградской области данный вид услуги остается на начальной стадии формирования. Существуют некоторые препятствия полноценному внедрению каршеринга в область в виде неразвитой инфраструктуры и низкий уровень территориального охвата сервиса. Однако в условиях растущего турпотока и необходимости повышения мобильности населения особенно актуально исследование вклада данного вида шеринга в экономическое развитие региона, включая его воздействие на валовый региональный продукт. Таким образом, целью статьи является оценка потенциал каршеринга как инструмента стимулирования регионального экономического роста и развития сферы услуг на примере Калининградской области.

Объекты и методы исследования

Объектом исследования является потенциал развития каршеринга в Калининградской области, и влияние внедрения краткосрочной аренды автомобилей на экономику региона. Работа направлена на анализ возможных экономических и социальных эффектов, которые могут возникнуть в результате внедрения каршеринговых сервисов в регионе. Учитывая на данный момент ограниченность данных о реальном функционировании каршеринга в области, внимание также уделяется изучению российской и региональной практики, примеров из крупных городов и туристических центров. А также возможных трендов, способных оказать влияние на развитие этой модели в регионе.

Методологической основой исследования являются теоретический анализ научно-популярной литературы, экономический метод и метод мультипликатора. Проанализированы успешные примеры ведения каршеринга в крупных городах России, что позволит выявить ключевые факторы успеха и в будущем адаптировать лучшие практики для Калининградской области, учитывая возможные риски и преимущества внедрения каршеринга в регионе с меньшей плотностью населения, на рынок Калининградской области. Кроме того, сравнение тарифов каршеринга с ценами на такси позволит выявить экономические преимущества каршеринга для конечных пользователей и оценить потребительскую привлекательность услуги. Чтобы узнать потенциальный экономический эффект на валовый региональный продукт области произведены расчеты через отношение мультипликатора расходов и инвестиций в местный проект развития сфера каршеринга, после чего произведено обобщение полученных данных.

Результаты исследования и их обсуждение

Каршеринг в нынешнее время успешно развивается в крупных городах Российской Федерации, согласно данным Единого транспортного портала, Москва занимает первое место в мире по количеству автомобилей в краткосрочной аренде (каршеринге). На конец 2024 года в городе было совершено около 53 млн поездок. Ежегодно количество активных пользователей каршеринга возрастает на 12-15% и превышает 1,7 млн человек. К концу 2024 года совокупный объем российского рынка превысил 60 млрд рублей. Столь активный рост отрасли обусловлен как расширением географии присутствия сервисов, так и растущим предпочтением потребителей использовать арендованные автомобили помимо общественного транспорта. В среднем на каждую машину приходится шесть поездок в день [3]. Всего на российском рынке каршеринга работают 18 операторов, при этом четыре ведущих компании контролируют 89% от общего числа автомобилей, более того обеспечивают 96% всех перевозок [2]. Они и представлены в курортном городе Сочи: Делимобиль, Ситидрайв, Яндекс.Драйв, Belkacar, и к ним присоединился Cars7. Среди пользователей почти половина – это туристы (48%) возрастом от 26-35 лет. Но также наблюдается значительный рост пользователей возрастной группы старше 45 лет, с 2023 года прирост составил 22%. Возможности, которые предоставляет краткосрочная аренда автомобиля являются снижение напряженности транспортной сети, выбросов выхлопных газов и замедление роста числа личных

авто, а также высокая интеллектуальность транспортных систем и инфраструктуры. А для пользователей — это экономия денежных средств, мобильность, доступность автомобилей премиум-класса и др.

Целевой аудиторией сервиса выступают преимущественно жители крупных городов в возрасте от 25 до 45 лет, предпочитающие управлять автомобилем самостоятельно, а не пользоваться общественным транспортом, и при этом ориентированные на снижение транспортных расходов. Основным конкурентом каршеринга, безусловно, выступает такси, однако потребители нередко делают выбор в пользу аренды автомобиля благодаря ключевым преимуществам — возможность самостоятельно управлять транспортом и более доступной стоимости поездки. Для этого используются приложения Яндекс.Такси и Яндекс.Драйв по локациям Москва, Санкт-Петербург и Сочи, Калининград (табл. 1).

Таблица 1

Сравнительная таблица тарифов каршеринга и такси

Стоимость Маршрут, 14 км	Каршеринг (Haval Jolion)	Такси (комфорт)
г. Санкт-Петербург, Медный всадник – Родео Драйв, 12 (14:20)	238,04 р/ч или 17,62/мин*31 мин + 39 р(аренда) = 546,22 рублей	1057 рублей
г. Москва, Большой театр– Остров Мечты (14:20)	230,47 р/ч или 18,01р/мин*27 мин+51р (аренда)= 537,27 рублей	1018 рублей
г. Сочи, Парк Ривьера – ул. Курортный проспект, 120к2 (14:25)	211,27 р/ч или 16,07 р/мин*19 мин + 39р (аренда) = 344,33 рублей	715 рублей
г. Калининград ост. Центральный парк – ул. Ленина, 5 (14:25)	Данная услуга не предоставляется	608 рублей

Расчеты, представленные в таблице 1, четко показывают существенную разницу в стоимости услуг, что весьма привлекает потребителей, имеющих водительские права, выбирать каршеринг. Более того, в периоды повышенного спроса на такси стоимость поездки увеличивается, в то время как стоимость услуг каршеринга остается неизменной.

Статистические данные доказывают привлекательность данной модели шеринга, так по подсчетам специалистов аналитической компании Б1, отечественный рынок краткосрочной аренды автомобилей (каршеринг) увеличится по итогам 2023 года на 33% до 44 млрд рублей [2]. При этом рынок такси прибавляет всего 7% в год, а классическая аренда — 9%. Фактором привлекательности каршеринга как для водителей, так и для органов регионального управления является повышение уровня безопасности. Опасения, связанные с риском дорожно-транспортных происшествий с участием арендованных автомобилей, могут быть смягчены за счет позитивной динамики: в 2024 году количество ДТП снизилось на 17% по сравнению с 2023 годом.

Одним из ключевых факторов активного развития каршеринга в Москве стало институциональное содействие со стороны городских властей. Так, начиная с 2015 года, запуск проекта «Московский каршеринг» сопровождался предоставлением льготных условий, в частности, возможности оформления специальных парковочных разрешений по сниженным тарифам. Это стало отправной точкой для бурного роста сектора. В дальнейшем поддержку усилили прямыми финансовыми мерами: с 2018 по 2022 годы на эти цели было выделено около 950 млн рублей, что позволило приобрести порядка 39 тыс. новых автомобилей. В 2023 году на развитие сферы такси и каршеринга было дополнительно направлено 450 млн рублей. Примечательно, что при покупке электромобилей субсидии предоставляются в удвоенном размере, что также стимулирует переход операторов на экологичный транспорт [4]. В Санкт-Петербурге же каршеринг пользуется спросом для дальних и более продолжительных поездок за город. Почти на 60% оценивается рост количества таких поездок в 2024 г. по сравнению 2023 г. А парк автомобилей расширился на 15%.

В самом популярном курортном центре России, Сочи, в условиях высокого туристического потока и ограниченной доступности качественного общественного транспорта каршеринг стал не просто альтернативой, а функционально необходимым элементом транспортной сети. В рамках обсуждения расширения за пределы Сочи и Краснодара в 2024 году «Делимобиль» осветил свои ориентиры на населенные пункты с населением, превышающим 500 тыс. совершеннолетних потребителей. По прошествии 5 лет после появления операторов краткосрочной аренды в Сочи стал меняться возраст целевой аудитории, благодаря увеличению предложения и понятностью пользования. Это приводит к увеличению оборота в сфере платных транспортных услуг, формированию заказов в смежных секторах (ИТ, страхование, СТО) и росту налоговых поступлений. Например, по данным «Ситидрайв», сервис с момента

запуска стал популярнее в 4,5 раза, а поездок в аэропорт на арендованных автомобилях стало в 2,6 раза больше. Опыт показал, что даже при сезонной нагрузке и сравнительно небольшом постоянном населении устойчивый спрос формируется за счет туристов и приезжающих, что делает модель применимой к другим приграничным и туристическим регионам, таким как Калининградская область.

Привлекательность каршеринга для потребителей продолжает расти в условиях увеличения затрат на содержание личного автомобиля, старения автопарка и повышения цен на приобретение новых транспортных средств. Согласно исследованию рынка совместной мобильности и каршеринга в России в декабре 2023 года водительские права имеют около 44 млн человек. В Калининградской области отмечается, что правами на вождение обладают более половины граждан региона, что эквивалентно приблизительно 500 тыс. человек [2]. В 2024 году туристический поток в Калининградскую область составил 2,4 млн человек, при этом темпы его прироста достигают 9% в год. Это создает дополнительную нагрузку на региональную инфраструктуру и требует комплексного подхода к обеспечению туристов жильем, питанием и транспортом. Учитывая социально-демографические характеристики туристического потока (большинство туристов прибывает из Москвы и Санкт-Петербурга, а средний возраст посетителей составляет 41 год), можно предположить высокий уровень потенциального спроса на краткосрочную аренду автомобилей в регионе.

Развитие каршеринга в Калининградской области только начинает свой путь. На рынок региона в конце лета 2023 года вышел один из крупнейших операторов «BelkaCar», а 3 ноября 2024 года были анонсированы более масштабные планы. Совместными усилиями автопроизводитель ООО «Автотор» и лидер российского рынка краткосрочной аренды «Делимобиль», при поддержке правительства Калининградской области, Минпромторга РФ и АО «ТВЭЛ», планируют запуск каршерингового сервиса на базе электромобилей. В рамках проекта жителям региона станет доступен парк из 500 электромобилей модели «Амберавто» А5, выпускаемых на мощностях «Автотор» с высокой степенью локализации производства в рамках заключенного специального инвестиционного контракта [7]. Стоит отметить, что совокупная выручка «Делимобиля» в 2024 году по всем городам России составила 27,4 млрд рублей, что свидетельствует о масштабах бизнеса и его инвестиционной привлекательности. В данном контексте проект в Калининградской области выглядит особенно значимым, объем вложений оценивается более чем в 70 млрд рублей [8]. Данное событие, безусловно, оправдано, так как Калининградская область — регион с высоким туристическим потоком и приграничным статусом, что делает его привлекательным для внедрения современных транспортных решений. Перспективный проект позволит не только улучшить мобильность туристов и местных жителей и увеличить туристическую привлекательность, но и улучшить экологическую обстановку в регионе. Наиболее привлекательное то, что проект стимулирует развитие смежных отраслей, включая строительство зарядной инфраструктуры. Сервисное обслуживание электромобилей и IT-сектор, создают новые рабочие места, увеличивая налоговые поступления. Важно отметить, что «зеленый» транспорт в России развивается более медленно, чем в Китае, Европе и США, поэтому внедрение электрокаров через каршеринг и такси является драйвером перехода на более экологичный транспорт и поддержкой концепции устойчивого развития.

Внедрение каршеринга на базе электромобилей, произведенных в Калининграде, имеет значительный экономический потенциал. Проект затрагивает ключевые сферы, такие как промышленность, трудовую занятость, инфраструктуру, сферу туризма и услуг. Совокупно это способствует росту валового регионального продукта как за счет прямых финансовых поступлений, так и их косвенное влияние на экономику, повышающие устойчивость и инновационность региональной экономики. Одним из инструментов, позволяющих количественно выразить такое воздействие, является использование мультипликатора расходов — коэффициента, отражающего степень чувствительности валового регионального продукта к изменению инвестиционных потоков. Расходный мультипликатор демонстрирует, насколько увеличится ВРП в ответ на единичное увеличение совокупных расходов в экономике страны или региона. Его применение особенно уместно при анализе вложений в инфраструктурные и сервисные проекты, связанные с созданием дополнительных цепочек добавленной стоимости и увеличением потребительского спроса.

Для нахождения значения мультипликатора расходов обратимся к исследованию, проведенному сотрудниками Банка России А. Мясниковым и его коллегами. При помощи метода кластерного анализа к-средних сформировано 2 кластера, однако необходимо учитывать, что некоторые регионы не были взяты в работу. Для классификации регионов были выбраны показатели, отражающие состояние экономики и рассчитанные как средние значения за десятилетний период. Таким образом, были разделены зоны с высокими и низкими экономическими показателями (рис. 1).

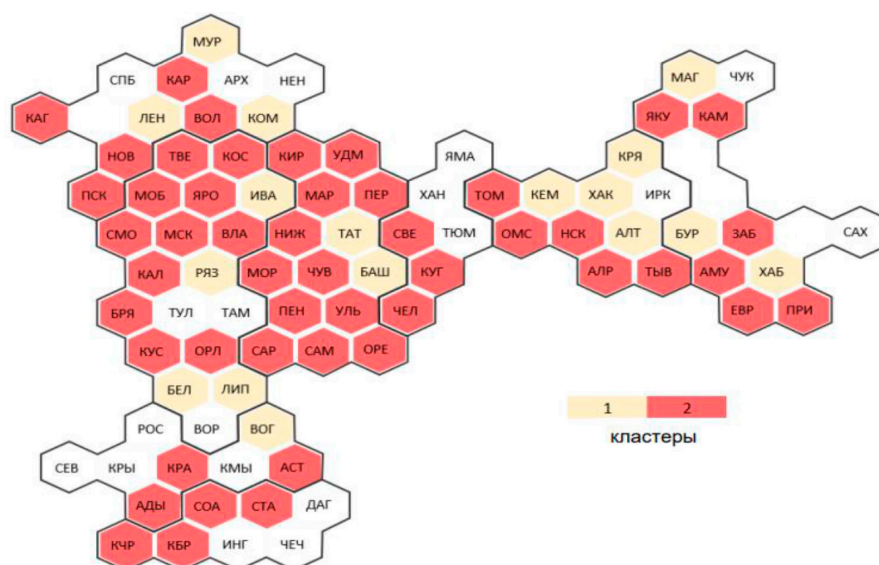


Рис. 1. Кластеры регионов по признакам, характеризующим величину бюджетных мультипликаторов [5]

Калининградская область обозначена аббревиатурой КАГ, соответственно она попала в кластер 2, характеризующийся низкими показателями экономического развития. Регионы в кластере 1 обладают более высокими показателями экономического развития, но более низким мультипликатором бюджетных расходов по сравнению с нужным нам кластером номер 2.

Согласно расчетам, медианный мультипликатор расходов для группы регионов, сопоставимых с Калининградской областью по уровню развития сферы услуг и экономической структуре, составляет 0,84 (табл. 2). [5] Этот показатель позволит рассчитать потенциальный мультипликативный эффект от запуска каршерингового сервиса на электромобилях в экономику региона, а именно ВРП.

Таблица 2

Медианные значения показателей для сформированных кластеров регионов

Наименование показателя	Кластер	
	1	2
Мультипликатор расходов п.п.	0,47	0,84

С учетом планируемого объема капиталовложений в рамках проекта Делимобиля и Автотора оцениваемого в 70 млрд рублей, потенциальное влияние на валовый региональный продукт может быть оценено по формуле:

$$\Delta \text{ВРП} = \text{Объем инвестиций} \times \text{Мультипликатор расходов} = 0,84 \times 70 = 58,8 \text{ млрд р.}$$

Следовательно, расчет мультипликативным методом показал, что реализация проекта по запуску каршеринга на электромобилях в Калининградской области способна потенциально обеспечить прирост ВРП региона на сумму 58,8 млрд рублей. Следует понимать, что данный показатель отражает модельный потенциал экономического эффекта и не учитывает возможные потери, институциональные ограничения или макроэкономическую нестабильность. Тем не менее, такой расчет важен для оценки масштаба воздействия рассматриваемой инициативы и использован для отражения значимости внедрения новой услуги как инструмента стимулирования регионального экономического роста за счет активизации смежных отраслей и потребительского спроса. Ориентируясь на то, что объем ВРП региона за 2024 составил 876,6 млрд рублей, данный вклад соответствует примерно 6,7% от общего объема регионального продукта. Это превышает среднегодовые темпы прироста ВРП, что подчеркивает стратегическую значимость внедрения подобных проектов для стимулирования экономической активности в регионе. Вероятно, что внедрение каршеринга непосредственно крупнейшим оператором краткосрочной аренды автомобилей сделает данную сферу услуг рентабельной и востребованной, так как Делимобиль по всей стране имеет собственную потребительскую базу, которая будет рада воспользоваться привычным сервисом в момент посещения Калининградской области.

Выводы

Исследование подчеркивает значительный потенциал каршеринга как драйвера развития Калининградской области и эффективного инструмента для решения актуальных проблем региона. При относительно компактной территории, высокой туристической активности и развитой промышленной базе, проект «Делимобиля» и «Автотора» по внедрению сервиса краткосрочной аренды электромобилей способен повысить мобильность, туристическую привлекательность и экономическую активность, одновременно сокращая нагрузку на дорожную инфраструктуру. Модельные расчеты показывают возможный прирост ВРП на 6,7% при инвестициях в 70 млрд рублей. Несмотря на условность оценки, сфера демонстрирует высокий экономический потенциал. Существующая клиентская база «Делимобиля» обеспечит спрос среди туристов, а доверие местных жителей к «Автотору» усилит популярность услуги. Более того, каршеринг отвечает вызовам урбанизации и экологии, а его развитие задаст долгосрочный импульс для устойчивого развития региона. В перспективе возможно привлечение других операторов, что создаст здоровую конкурентную среду и ускорит рост сектора.

Литература

1. Веретенникова А.Ю. Общественная значимость шеринг-экономики в обеспечении жизнестойкости региона // Вопросы инновационной экономики. 2024. Т. 14, № 4. С. 1229-1246.
2. Исследование рынка совместной мобильности и каршеринга в России. Декабрь, 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://b1.ru/upload/sprint.editor/16f/nj8rf9cdt1rmzn6t6jpu0ka0xpn08aev/b1-car-sharing-in-russia-survey.pdf> (дата обращения: 26.04.2025).
3. Как менялись московские сервисы каршеринга в 2024 году? Разобрались вместе с «Трушерингом» и рассказываем вам. Единый Транспортный портал. [Электронный ресурс]. URL: https://transport.mos.ru/mostrans/all_news/123127 (дата обращения: 26.04.2025).
4. Милякин С.Р., Скубачевская Н.Д. Перспективы развития каршеринга в Москве: анализ и прогноз с применением теории социальных практик // Проблемы прогнозирования. 2024. № 4. С. 166-178.
5. Мясников А., Тарасов В., Аверьянова А., Ткаченко Региональные финансы и бюджетно-налоговое регулирование: оценка бюджетного М. мультипликатора. Серия докладов об экономических исследованиях № 138 / декабрь 2024. [Электронный ресурс]. URL: https://cbr.ru/StaticHtml/File/170342/wp_138.pdf (дата обращения: 30.04.2025).
6. Нестерова С.И. Анализ рынка каршеринга в России // Вестник Самарского муниципального института управления. 2024. № 2 С. 34-48.
7. Росатом подписал соглашения о развитии электромобильности в Калининградской области. Новости в России и в мире – ТАСС. [Электронный ресурс]. URL: <https://tass.ru/ekonomika/22304631> (дата обращения: 23.04.2025).
8. Столичный каршеринг запускает парк электромобилей в Калининграде. Информационно-аналитический портал PRO Шеринг. [Электронный ресурс]. URL: <https://sharingpro.ru/stolichnyj-karshering-zapuskaet-park-elektromobilej-v-kaliningrade/> (дата обращения: 24.04.2025).