

КАРШЕРИНГ И КАРПУЛИНГ, КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ РЫНОЧНОГО ПОТЕНЦИАЛА ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Назарова Вазира Хамидовна

старший преподаватель, Ташкентский государственный транспортный университет

Суть управления производственным потенциалом на городском пассажирском транспорте – это установления баланса между спросом на пассажирские перевозки и возможностями отрасли удовлетворить данный спрос, то есть определение уровня производственного потенциала перевозчиков, соответствующего имеющемуся уровню спроса. А это прежде всего необходимые производственные мощности, выражающие в провозной способности парка.

Недостаток провозных способностей или их низкий уровень, требует наращивание производственных мощностей. То есть данные действия есть не что иное, как трансформация существующего производственного потенциала отрасли в новый, который полностью удовлетворяет существующий спрос и обеспечивает соответствующий уровень качества городских пассажирских перевозок.

Одним из способов повышения уровня производственного потенциала городского пассажирского транспорта является развитие таких форм предоставления услуг, как каршеринг и карпулинг.

Проблема повышения уровня мобильности в городах, является одной из актуальных в настоящее время. Рост городского населения, увеличивающийся уровень автомобилизации, проблемы безопасности и экологии, ограничения ресурсов требуют поиск новых подходов решения этой проблемы. В настоящее время основными способами повышения транспортной мобильности в городе являются перемещение на личном автомобиле и использованием для этих целей городского общественного пассажирского транспорта (ГОПТ). Массовая автомобилизация уменьшает долю общественного транспорта в общей структуре городского пассажирского транспорта, тем самым порождает определенные проблемы в экологии, экономики и организации инфраструктуры городов. Рост количества легковых автомобилей загрязняет окружающую среду, ухудшает мобильность больших групп людей, вследствие создания заторов и пробок на дорогах, повышает уровень шума и вибрации, увеличивает расходы на содержание и обслуживание автомобилей и т.д. [1]

В этих условиях одним из направлений повышения мобильности и качества транспортных услуг является применение такого сервиса совместной мобильности, как каршеринг. Идея применения каршеринга состоит в

рациональности использования ограниченных ресурсов и получения доступа к качественным услугам по доступным ценам.

В Узбекистане данное направление транспортных услуг для населения развивается быстрыми темпами, особенно после принятия Постановления Кабинета Министров от 29.12.2020 года «О дополнительных мерах по поддержке приобретения и сдачи в аренду автотранспортных средств, использования электромобилей и мототранспортных средств, а также развития велосипедного путешествия по стране», предусматривающего с 10 января 2021 года возможность компаниям свободно сдавать автомобили в аренду физическим лицам и компаниям на срок до 30 дней без оформления у нотариуса и регистрации в отделах внутренних дел. Данные автомобили должны будут иметь специальный опознавательный знак. И, что самое главное, сам каршеринг включают в классификацию видов экономической деятельности. Данное постановление дало толчок развитию компаний, занимающихся арендой автомобилей, счет которым в настоящее время идет на десятки и количество их неуклонно растет, так как спрос растет, в связи с увеличением туристического оттока и понимания выгоды использования данного вида услуг. Но предоставляемая услуга включает только посуточную аренду автомобиля, и в настоящее время в стране практически нет компаний, которые сдают автомобиль в аренду с поминутной и почасовой оплатой, хотя все необходимые законодательные нормы, допускают использование каршеринга.

Целью исследования является изучение развития каршеринга и карпулина в Узбекистане, как сервиса, направленного на повышение качества предоставляемых услуг с целью повышения производственного потенциала городского транспорта.

Каршеринг – это вид услуги, при котором автомобиль предоставляется в краткосрочную аренду до суток, возможно почасовое (поминутное) использование в любом месте, времени, и расстоянии, оговоренном в договоре. Первое упоминание в печати о каршеринге было в 1948 году.[2] А дальнейшее развитие каршеринга произошло в Европе в 70-80е годы прошлого века.[3] Каршеринг в основном используется корпоративными и частными клиентами во внутригородских перевозках, и на короткие расстояния в пригородных перевозках. Каршерингу в отличие от обычной аренды характерна круглосуточная доступность в режиме 24 на 7, не зависимо от выходных и праздничных дней; быстрое обслуживание и получение услуги, вследствие полной автоматизации всех этапов процесса – бронирования, аренды, оплаты, возврата; возможность возврата автомобиля практически в любом месте. Главное преимущество каршеринга по сравнению с обычной арендой автомобиля, это его доступность в любой день недели и время суток.

Развитие каршеринга в стране имеет определенные проблемы. Первая проблема – это различные преступные действия, такие как кража запчастей, разворовывание имущества автомобилей, мошенничество с картами доступа, использование чужих аккаунтов и другие противозаконные действия. Вторая проблема – это нарушение безопасности движения водителями, взявшими в аренду автомобиль., попытка избежать наказания за неправильную езду на дорогах.

Кроме этого существуют экономические проблемы – это значительные затраты, ведущие к повышению стоимости данной услуги. Такие как – разработка программного обеспечения, вместе с необходимыми картами доступа и его обслуживанием, лизинговые платежи, амортизационные затраты, ремонт и обслуживание автомобиля, такие, как мойка и чистка автомобилей, затраты на топливо и на оплату парковочных мест, накладные расходы.

Еще одной проблемой, является то, что данная деятельность требует больших инвестиционных вложений, для обеспечения прибыльности которой необходим соответствующий уровень спроса, обеспечивающий высокий коэффициент использования парка, чтобы автомобили не простаивали, а приносили отдачу на вложенный капитал. Например, в России в 2018 году, по данным RBC все компания, предоставляющие данный вид услуг были убыточны. В целях снижения убыточности и повышения коэффициента использования парка компании проводят агрессивную маркетинговую политику, нацеленную на свою целевую аудиторию.

Важной проблемой развития каршеринга является, очень часто - плохое техническое состояние автомобилей, вследствие того что пользователи данной услуги хотят сэкономить на поминутном тарифе, увеличивая скорость движения и не щадя транспортное средство, относясь к нему потребительски. Это все увеличивает затраты на ремонт, а иногда делает дальнейшую эксплуатацию автомобилей невозможной. Кроме этого часто отмечаются случаи вандализма по отношению к эксплуатируемым автомобилям.

Одной из очевидных проблем распространения каршеринга является его неприятие и непопулярность, его как средства передвижения, за исключением туристических целей. Причиной этому является то, что большинство пользователей считают, что личное владение автомобилем, более лучшим вариантов, по сравнению с каршерингом. Так как в нашей стране, как и во многих других странах региона, владение автомобилем придает статус его владельцу. Кроме того противодействие каршерингу осуществляют конкурирующие сферы перевозки пассажиров, такие как такси. В мире были

такие случаи, когда представители такси напали на автомобили каршеринговых фирм.

Одной из существующих проблем развития каршеринга является дорожные пробки и заторы на дорогах. Хотя внедрение каршеринга способствуют замене личных автомобилей и снижению в целом их количества на дорогах, в то же время повсеместное использование личного транспорта, как известно ведет к снижению мобильности на дорогах. В этих условиях менеджерам трудно предсказать когда клиенты вернут автомобиль, и данная ситуация затрудняет управление парком. В этих условиях арендаторам предоставляются льготы при соблюдении времени пользования арендованным автомобилем.

Все эти и другие проблемы затрудняют внедрение каршеринга в нашу жизнь. Но не смотря на это развитие сервисов совместной мобильности объективное требование времени. Все больше людей, особенно в городах, готовы изменять свои привычные установки в области передвижения в пользу более эффективного решения. Однако статистика показывает, что количество людей, совместно использующих каршеринг, 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. Внедрение каршеринга позволит сократить заторы на дорогах, снизить загрязнение окружающей среды, а также повысить мобильность транспорта.

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. Кроме того, будучи краткосрочной арендой, каршеринг создает для клиентов удобные точки входа в практику использования электромобильности. При объединении этих удобств с простым пользовательским интерфейсом и более низкой стоимостью, чем при использовании личного автомобиля, инициативы каршеринга могут быть выигранным решением.

Карпулинг – это совместное пользование автомобилем, то есть совместные поездки несколькими пользователями, которые направлены на экономию ограниченных ресурсов. Существуют различные определения карпулинга. В

Википедии это понятие трактуется, как «совместные поездки на автомобиле, когда в автомобиле едет более одного человека, что предотвращает необходимость ездить в определенное место в одиночку»[4]. А в словаре Merriam-Webster «карпулинг - соглашение, по которому группа людей совместно передвигается на автомобиле.[5] В последнее время популярность карпулинга во многих странах увеличивается. Например, во Франции крупнейший оператор карпулинга BlaBlaCar, имеет более чем 50 миллионов пользователей в 22 странах.

Повышению популярности каршеринга способствует развитие Интернета и мобильным средствам связи, позволяя пассажирам находить пути передвижения простым и надежным онлайн-сервисам. Использование каршеринга, основана на идее, что выгоднее платить за временное пользование услугой, чем нести ответственность и расходы от владения источником услуги.

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.

Карпулинг используется, как знакомыми, так и незнакомыми между собой лицами. В первом случае – это самый простой вариант карпулинга, в другом случае карпулинг усложняется и вызывает необходимость гибких решений для поиска попутчиков поездки. Это происходит в режиме реального времени, путем подбора попутчиков в зависимости от цели поездки. При этом пассажир оплачивает только часть стоимости поездки.

Карпулинг на дальние расстояния, когда попутчики присоединяются только на части пути не распространяется на весь маршрут поездки водителя, и пассажир оплачивает только пройденное расстояние. Это позволяет людям передвигаться и при этом экономить свои средства. Карпулинг имеет свои преимущества:

- низкая стоимость поездки;
- выше уровень комфорта, по сравнению с общественным транспортом;
- социальное взаимодействие людей, использующих данную услугу.

Но вместе с тем развитие карпулинга в Узбекистане имеет свои проблемы.

Одной из основных проблем является неизвестность при выборе водителя, возможность обмана при предоставлении услуги, например, предоставление менее комфортабельного транспортного средства, или завышение в конце поездки стоимости.

Кроме этого, у совместно использующих транспорт, повышается зависимость друг от друга, например, опоздание одного из попутчиков, может изменить график передвижения другого. Также попутчики, могут не найти контакта, испытывать дискомфорт от общения, если кто-то болен вирусной инфекцией, другой может заразиться и т.п.

Также риску подвергается и водитель, попутчик может не заплатить, может не прийти на встречу. И это только риски, касающиеся экономической составляющей. А помимо этого существуют риски, связанные с личной безопасностью.

То есть основные проблемы развития карпулинга связаны с низким уровнем безопасности передвижения, а также удобством и быстрой доступностью личного автомобиля.

В Узбекистане элементами карпулинга является внедренный в этом году мобильным приложением «Яндекс», тариф «Вместе».[6] При выборе данного тарифа Вы едите вместе еще с одним пассажиром, которого выбирает система. Специальный алгоритм подбирает попутчика с самым подходящим маршрутом. То есть, это пассажир, который находится рядом с вами и которому надо ехать в ту же сторону, что и вам. Водитель сначала забирает одного, потом другого. Стоимость поездки для обоих пассажиров будет ниже, чем обычно, а водитель заработает больше, выполняя, по сути, два заказа одновременно.

Для внедрения каршеринга и карпулинга в практику перемещения населения необходимо формирование нормативной базы, регулирующей все этапы бизнес процессов; создание экономических стимулов для компаний, занимающихся данным видом деятельности и осуществление мониторинга за осуществлением всех мероприятий.

Кроме этого органам власти на местах 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. Как показывает международный опыт, каршеринг имеет большой потенциал для улучшения качества жизни населения и условий дорожного движения в городах.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Modeling The Level Of Attractiveness Of Urban Public Passenger Transport Of The City Of Tashkent, V Nazarova, B Kenjaeva, Z Atadjanova, Journal of Optoelectronics Laser 41 (5), 274-280
2. Shaheen S., Sperling D., Wagner C. Carsharing in Europe and North America: Past, Present and Future. Transportation Quarterly, 1998, 52 (3), pp. 35–52.
3. 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/>.
4. <https://en.wikipedia.org/wiki/Carpool>
5. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/carpool>
6. <https://www.gazeta.uz/ru/2024/05/01/yandex-go/>