

Каршеринг как сервис «онлайн по умолчанию»: цифровой разрыв и неравенство в привилегиях для пожилых жителей малых городов

Научный руководитель – Вдовина Маргарита Владимировна

Юфин Владимир Николаевич

Аспирант

Российский государственный социальный университет, Факультет социологии,
Социальной антропологии, Москва, Россия

E-mail: vladimiryufin@inbox.ru

Каршеринг (краткосрочная аренда авто через приложение) становится обычной альтернативой городской мобильности. По данным «Коммерсанта» со ссылкой на «Платформу ОФД», в 2025 г. число чеков на каршеринг выросло на 10% год к году, средний чек — до 629 руб.; в январе 2026 г. рост числа чеков составил еще 19%, а средний чек достиг 719 руб. [6]. По данным Росстата, которые приводит «Коммерсантъ», в январе — ноябре 2025 г. расходы населения на услуги каршеринга составили 63,8 млрд руб. (на 11,5% больше) [6]. На фоне удорожания владения автомобилем оборот рынка каршеринга за 2020-2024 гг., по оценкам, увеличился примерно в три раза и достиг 63 млрд руб.; на 2025 г. прогноз около 88 млрд руб., а к 2028 г. — около 234 млрд руб. [5]. Чем массовее становится практика, тем отчетливее исключение из преимуществ, которые этот сервис предлагает, в том числе для населения старшего поколения. Для пожилых жителей малых городов исключение из выгод чаще связано с тем, что путь к привилегии устроен как «онлайн по умолчанию» и требует устойчивой цифровой автономности.

При этом рынок такого вида услуг не выглядит насыщенным: по оценке сервиса контроля над каршерингом Б1, текущее проникновение каршеринга составляет 1,2%, а предельное — 20,4% [7]. С учетом доли населения с действующими водительскими удостоверениями предельное проникновение услуг каршеринга может быть в диапазоне 8-12% [7]. Параллельно фиксируется территориальная асимметрия: по оценке Б1, крупные операторы представлены только в 10 из 36 городов с населением 500+ тыс. человек (2023 г.), что задает неравномерность территориального входа в сервис [7]. Для социальной структуры это означает, что каршеринг становится элементом инфраструктуры доступа, но инфраструктуры, имеющей собственные пороги включения, распределенные по территории и социальным группам. Связку «территория + маршрут + помощь» можно описывать так: сервис формально есть, но практический путь к результату неравен для разных социальных групп [4]. Для малых городов это первичный барьер: привилегия начинается с географии — еще до входа в приложение.

Следует учесть, что каршеринг устроен как цифровой маршрут — последовательность шагов, которые нужно пройти для получения результата. Этот сервис требует автономность пользователя: подтвердить личность, управлять доступом, реагировать на уведомления, понимать правила тарификации и санкций. Для пожилых людей сложно довести маршрут до результата без срыва на каком-либо шаге. В рамках цифрового неравенства — это сдвиг от вопроса «есть ли доступ» к вопросу «что удастся получить» и в какой мере цифровое участие конвертируется в реальные преимущества? Уверенный (и, как правило, молодой) пользователь превращает цифровое участие в экономию: выгоды краткосрочны, персонализированы и привязаны к интерфейсу. Для тех, кто не удерживает автономию в цифровых действиях, сервис становится зоной риска: формально он доступен, но фактически труднодостижим. Барьер проявляется как отсутствие завершения: сервис есть, но

маршрут не достигает результата. Показательно, что даже для включенных пользователей зависимость от цифровой инфраструктуры остается критической: отмечаются случаи, когда ограничения геолокационных сервисов и Интернета приводили к временной недоступности части автомобилей в отдельных локациях [6].

B1 приводит сопоставления, где в ноябре 2023 г. средняя стоимость 1 км пути в каршеринге оценивалась в 23 руб., в такси — 39 руб. [7]. Расчетная модель совершения двух поездок в сутки годовые расходы в Москве за 2023 г.: каршеринг (эконом) — 171411 руб., такси — 264056 руб., личный автомобиль — 1053894 руб. [7]. Тем самым привилегии аренды — это не декоративные бонусы, а экономия и расширение мобильности. Но доступ к этой экономии распределен неравномерно среди разных поколений: нужно уметь входить в приложение, подтверждать личность, выбирать тариф, завершать аренду и контролировать результат. Привилегия здесь неравномерно достижима по возрасту и территории, хотя потребность пожилых в личном, а не общественном транспорте очевидна.

Здесь возрастной цифровой разрыв проявляется как неравенство в привилегиях. Пожилые пользователи включаются в цифровую среду поздно, на фоне сформированных офлайн-практик; нормы «онлайн по умолчанию» требуют вторичной социализации и нередко компенсируются помощью близких [2]. Фактически, это сопровождение как ресурс доступности для уязвимых групп, включая пожилых [1; 3]. М.В. Вдовина и Р.А. Кузнецов показывают, что цифровизация меняет межпоколенческое взаимодействие и коммуникацию между когортами, формируя новые ожидания и способы согласования норм [2]. В применении к каршерингу это означает распределенный доступ в семье: дети и внуки становятся проводниками в регистрации и управлении приложением, а участие пожилого пользователя может строиться через делегирование. При наличии семейной сети разрыв частично сглаживается; при одиночном проживании пожилого человека и дефиците повседневной помощи риск исключения из выгод выше. В малых городах точек помощи вне семьи обычно меньше, поэтому отсутствие близких сильнее повышает риск исключения пожилых из выгод [1] именно за счет слабой цифровизированности. Так «онлайн по умолчанию» переводит демографические различия в различия доступа к экономии и мобильности как социальным благам.

Источники и литература

- 1) Вдовина М. В. Семейная конфликтология. – Москва, 2011. – 264 с.
- 2) Вдовина М. В., Кузнецов Р. А. Ценностные ориентации поколений в эпоху цифровизации (в контексте межпоколенческого взаимодействия) // Logos et Praxis. – 2025. – Т. 24. – №. 4. – С. 43-55.
- 3) Семейведение / О. Г. Прохорова, Е. И. Холостова, Е. М. Черняк [и др.]. – М.: Юрайт, 2013. – 403 с.
- 4) Технология социальной работы / Л. И. Кононова, Е. И. Холостова, С. Г. Анисимова [и др.]. – 1-е изд. – М., 2012. – 503 с.
- 5) Авто поехали в аренду. Продолжится ли активный рост каршеринга в 2026 году // Коммерсантъ. 29.01.2026. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8377935> (дата обращения: 01.03.2026)
- 6) Автомобилисты подсели на аренду. Спрос на каршеринг вырос в 2025 году на 10% // Коммерсантъ. 06.02.2026. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8401367> (дата обращения: 01.03.2026)
- 7) Исследование рынка совместной мобильности и каршеринга в России. Декабрь 2023 г. (B1) [Электронный ресурс]. URL: <https://b1.ru/analytics/b1-car-sharing-in-russia-survey/> (дата обращения: 01.03.2026)