



DOI: 10.24412/1561-7785-2025-3-201-211  
EDN: BKXPNG

## ПЕРСПЕКТИВЫ ВОВЛЕЧЕНИЯ МОСКВИЧЕЙ В ЭКОНОМИКУ СОВМЕСТНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ

Борковская Е. И.<sup>1\*</sup>, Александрова О. А.<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup>Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации  
(125993, Россия, Москва, Ленинградский проспект, 49)

<sup>2</sup>ИСЭПН ФНИСЦ РАН  
(117218, Россия, Москва, Нахимовский проспект, 32)

\*E-mail: katrin\_borkovskaya@mail.ru

### Для цитирования:

Борковская Е. И., Александрова О. А. Перспективы вовлечения москвичей в экономику совместного потребления // Народонаселение. – 2025. – Т. 28. – № 3. – С. 201-211. DOI: 10.24412 / 1561-7785-2025-3-201-211; EDN: BKXPNG

**Аннотация.** Как и жители других столичных мегаполисов, москвичи сталкиваются с рядом проблем: перегруженными дорогами, платными парковками, дорогим жильём. В современном мире в этих вопросах на помощь приходит экономика современного потребления (ЭСП). В Москве имеются объективные факторы для её развития, однако готовы ли москвичи к тому, чтобы отказаться от собственной квартиры и автомобиля в пользу арендных форм жилья и транспорта, а также к тому, чтобы сохранять и приумножать накопления, необходимые для решения, в том числе, и этих проблем с помощью крауд-финансов? На основе концептуальной модели социологического анализа перспектив развития ЭСП было проведено эмпирическое исследование, включавшее анкетный опрос и серию экспертивных интервью. Готовность москвичей к взаимодействиям в формате ЭСП тестировалась на трех сферах: жильё, транспорт и финансы (соответственно, изучалось отношение к долгосрочной аренде и коливингу, каршерингу и сервису «автомобиль по подписке», а также к краудлendingу), для чего были разработаны три тематические анкеты и опрашивались три отдельные аудитории (в каждой N=300). Выявлено, что, несмотря на наличие у москвичей потребностей, которые, в принципе, могут быть удовлетворены в рамках ЭСП, а также имеющихся для этого в столице объективных условий, рост секторов ЭСП происходит неравномерно, а в ряде сегментов почти не наблюдается, при этом ключевыми ограничителями выступают факторы социокультурного характера (стереотипы, уровень доверия, способность к кооперации и другие).

**Ключевые слова:** экономика совместного потребления, Москва, жильё, транспорт, финансы, аренда, коливинг, каршеринг, автомобиль по подписке, краудлending.

## Введение

Будучи в силу ёмкости рынка труда и иных преимуществ жизни в столице центром притяжения для многих жителей России и мигрантов из-за рубежа, столичный мегаполис одновременно демонстрирует и ряд проблем: перегруженные дороги с огромными «пробками», проблемы с парковкой личного автотранспорта, дорогоизна жилья. В современном мире в этих вопросах на помошь всё чаще приходит так называемая экономика совместного потребления (ЭСП) (*sharing economy*), получившая развитие, благодаря, с одной стороны, распространению цифровых технологий, а, с другой, меняющимся ценностям — приоритету мобильности перед обременительным владением собственностью, заботе об экологии и так далее.

В Москве имеются объективные факты для развития ЭСП: это, с одной стороны, потребности населения города в жилье и транспорте и при этом заметный рост стоимости жилой недвижимости и содержания собственного автомобиля; с другой — высокий уровень развития цифровых технологий, возможности городского бюджета, образованное и динамичное население. Однако готовы ли москвичи к тому, чтобы отказаться от собственной квартиры и автомобиля в пользу арендных форм жилья и транспорта, а также к тому, чтобы сохранять и приумножать свои накопления, необходимые для решения проблем, включая упомянутые, с помощью т.н. краудфинансов? Поиск ответов на эти вопросы, позволяющие оценить перспективы и условия развития ЭСП в столице, и стал целью исследования, результаты которого представлены в статье.

## Степень разработанности проблемы

Обзор научных публикаций по тематике ЭСП позволяет систематизировать их содержание следующим образом. Во-первых, описываются стимулирующие развитие ЭСП факторы: технологические (появление каналов коммуникаций за счёт ком-

пьютерных технологий [1]), экономические (рост социально-экономического неравенства на фоне избытка товаров, выгодность временного доступа к благам по сравнению с их приобретением [2; 3]), экологические (необходимость снижения вредного воздействия товарного производства на окружающую среду [4]), социокультурные (развитие «осознанного» потребления, сопрягающего процесс выбор товара/услуги с этикой, идеалами, ценностями [5; 6]). Некоторые авторы полагают, что ЭСП получила широкое распространение потому, что образующийся вследствие «провалов» рынка «социальный вакuum» требует заполнения, а ЭСП помимо экономической выгоды предлагает социальные взаимодействия [7; 8]. Отсюда — её двойственный или гибридный характер (сочетание рыночных и нерыночных отношений) [9] и имеющий место парадокс: ЭСП — продукт капиталистической экономики, но одновременно — своеобразная альтернатива чисто капиталистическим отношениям [10].

Во-вторых, раскрывается суть феномена ЭСП (например, «совместное пользование ресурсом, его обмен или аренда без передачи права его владения» [11] или, сложнее, «система, обеспечивающая больший доступ к ресурсам и эффективность их использования за счёт активизации недоиспользованной стоимости всех активов на основании функционирования цифровых моделей» [12]), в статьях российских авторов представлен ещё и перевод *«sharing economy»* на русский язык, при этом «зонтичный» характер понятия [13; 14] приводит к многочисленным терминологическим вариациям («экономика совместного пользования / потребления / повторного использования»; «распределительная / одноранговая / колаборативная экономика», «экономика по требованию» и другое), стремящимся отразить ключевую характеристику явления — «совместность» использования товаров или услуг и широкий спектр связанных с этим взаимодействий.

В-третьих, описываются две модели ЭСП: базирующаяся на получении доступа к некоему ресурсу (the accessed-based

consumption) и собственно совместного потребления (the collaborative consumption): в первом случае фокус внимания исследователей – на ломающем логику развития многих рынков переходе от модели продажи товара/услуги к продаже функции по их использованию, во втором – на объединении людей в сообщества, координирующие приобретение и распределение благ (мотивации объединения, механизмах координации, способах рекрутирования) [15].

В-четвёртых, исследуется эволюция развития ЭСП, например, вычленяются следующие этапы: базовый (именуемый также «secondhand sharing») – совместное (вторичное) потребление, основанное на социальном обмене без использования цифровых технологий [16]; технологический («torrent sharing») – уже цифровой, когда продуктом «шеринга» становится аудио- и видео-контент; платформенный («Uber sharing») – открывший возможность для развития отраслей и крупных игроков ЭСП; и, наконец, «социальный» – характеризующийся иным отношением к собственности и владению благами: идея приобретения собственности уступает идее использования арендных форм, что повышает доступность дорогостоящих благ и комфорта для невысокодоходных групп. При этом оговаривается, что речь – не о всеобщем отказе от стремления к собственности, но о ценностном сдвиге. По мнению большинства исследователей, основная часть стран сейчас находится на данном этапе, но некоторые более развитые страны движутся к пятому этапу – продвинутому или осознанному «шерингу», характеризующегося укоренением моделей ЭСП и их многообразием на фоне ценностных изменений, в том числе связанных с «экологическим сознанием».

Факторы, имеющие социальную природу, выступают в качестве не только стимулов, но и условий развития ЭСП. К числу последних, в первую очередь, относится доверие [17] и тесно связанный с ним институт репутации. В этой связи подчёркивается наличие третьего участника взаимодействия – выступающей посредником цифровой платформы [18], призван-

ной обеспечивать надежную и комфортную среду для коммуникаций и проведения транзакций, гарантировать условия, отражающие интересы всех сторон в части доверия, простоты и надёжности, перераспределения издержек и рисков [14]. Отсутствие доверия – серьёзный барьер для развития sharing-сервисов [19], отсюда – вопрос страхования моральной ответственности потребителя услуг ЭСП [20]. Исследователи подчёркивают: в случае реализации успешного сценария развития механизмов ЭСП в социуме будут культивироваться доверие, альтруистические мотивы и взаимопомощь в рамках взаимодействия, реализация же противоположного сценария будет приводить к обострению социальных проблем и усугублению социальных и экономических противоречий [15].

## Методология исследования

Исследование осуществлялось в несколько этапов. В 2019 г. с помощью массового опроса и фокусированных групповых интервью исследовалось отношение к арендным формам жилья и транспорта московской молодёжи; в 2021 г., во-первых, методом контент-анализа изучалось освещение тематики ЭСП в СМИ и, во-вторых, с помощью фокусированных групповых интервью выяснялась готовность москвичей разных поколений к использованию формата ЭСП для решения проблем в сфере жилья, транспорта, а также личных финансов. Анализ данных, полученных в ходе этих исследований, наряду с изучением научных публикаций, позволил разработать концептуальную модель социологического анализа перспектив развития ЭСП в столичном мегаполисе (рис. 1).

Внешний контур модели – предпосылки развития ЭСП экономического, технологического и социокультурного характера (подробнее – рис. 2); следующий контур – имеющие место в зарубежном опыте практики ЭСП, касающиеся в данном случае тех трёх сфер (жильё, транспорт, финансы), в рамках которых предполагалось тестиировать готовность москвичей к участию в ЭСП.

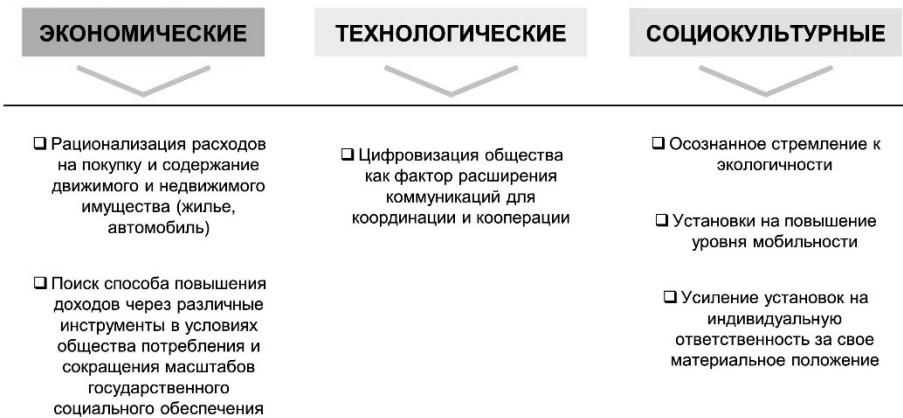


**Рис. 1. Концептуальная модель социологического анализа перспектив развития ЭСП в столичном мегаполисе**

Fig. 1. Conceptual model of sociological analysis of the prospects for development of sharing economy in the capital megapolis

Источник: разработано авторами.

## ПРЕДПОСЫЛКИ РАЗВИТИЯ ЭСП В МИРЕ



**Рис. 2. Предпосылки развития ЭСП в современном мире**

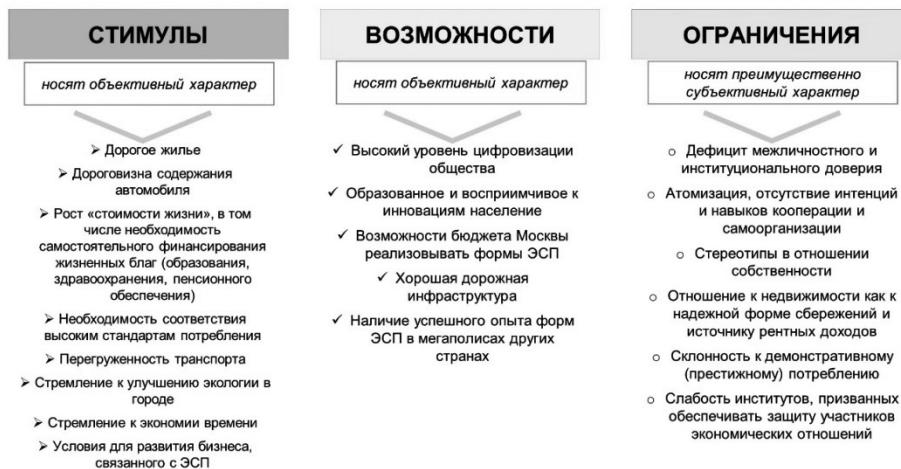
Fig. 2. Prerequisites for development of sharing economy in the modern world

Источник: разработано авторами.

Центральная часть модели посвящена перспективам развития ЭСП, которые складываются, с одной стороны, из того, что способно служить драйверами развития, а именно, из существующих у москвичей

потребностей, удовлетворение которых может лежать в плоскости ЭСП, и имеющихся в столице объективных возможностей для развития ЭСП, а, с другой стороны, неких ограничений, барьеров (рис. 3).

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭСП В МОСКВЕ



**Рис. 3. Слагаемые перспектив развития ЭСП в Москве**

Fig. 3. Components of the prospects for development of sharing economy in Moscow

Источник: разработано авторами.

Исходя из этой логики, в ходе массового опроса москвичей в 2024 г. у респондентов сначала выяснялось наличие той или иной потребности, основных способов её удовлетворения и их доступности, а затем – насколько они осведомлены о форматах ЭСП в данной сфере и как к ним относятся (в случае жилья – к долгосрочной аренде, а также коливингу; в случае транспорта – к каршерингу и сервису «автомобиль по подписке» и в случае финансов – к краудлендингу), готовы ли их использовать.

В связи с тем, что сферы, в рамках которых предполагалось тестировать готовность москвичей к участию в ЭСП, очень разные и при этом требовалось изучить отношение москвичей к формату ЭСП в каждой из них, были разработаны 3 специальные анкеты, содержащие по 30 преимущественно полузакрытых вопросов, и опрашивались 3 отдельные аудитории численностью по 300 человек с контролем по полу и возрасту (согласно данным Росстата). Анкеты, касающиеся сферы транспорта и личных финансов включали в себя фильтры, призванные отсечь респондентов, которые в силу отсутствия необходимых ресурсов рассуждали бы сугубо абстрактно: в первом

случае опрос проходили москвичи, имеющие водительские права, во втором – использовавшие на момент опроса какие-либо финансовые инструменты, предназначенные для сохранения и/или приумножения имеющихся накоплений.

Завершала полевую часть исследования серия экспертных интервью (весна 2025 г.) с учёными и практиками – специалистами в каждой из трёх исследованных сфер (опрошено 12 экспертов). Гипотеза исследования состояла в том, что, несмотря на наличие у москвичей потребностей, которые, в принципе, могут быть удовлетворены в рамках ЭСП, а также имеющихся для этого в столице объективных условий, рост секторов ЭСП происходит неравномерно, при этом ключевыми ограничителями выступают факторы социокультурного характера (стереотипы, уровень доверия, способность к кооперации и так далее).

### Результаты

Готовность москвичей к использованию форматов ЭСП в сфере жилья. Подавляющее большинство москвичей проживает в собственном жилье, однако полностью удовле-

творена им только треть опрошенных. Чаще всего жителей столицы не устраивает мебраж (61%), качество строительства или отделки (31 и 37%), количество проживающих на одной жилплощади людей (25%). Переехать в другое помещение в срок до 5-ти лет планируют чуть более половины опрошенных, в то же время, четверть жителей столицы вообще не видят для себя такой возможности. Уровень притязаний москвичей в отношении жилищных условий является умеренным (почти 60% устроила бы 2-х или 3-х комнатная квартира), однако лишь менее пятой части могут приобрести жильё без обращения к заёмным средствам. В условиях чрезмерной стоимости столичного жилья, долговая нагрузка оказывается весьма существенной. Тем не менее, переориентация москвичей на формы жилья с элементами ЭСП пока идёт медленно: твёрдо готовы рассмотреть стратегию долгосрочной аренды порядка 14%, скорее готовы — 26%. Среди основных плюсов аренды жилья — отсутствие необходимости в большом первоначальном взносе, который требуется для ипотеки (30%); возможность не быть привязанными к конкретному жилью (22%) и относительно легко менять его на более комфортабельное или большое (14%). К ключевым недостаткам отнесены: необходимость регулярно направлять деньги «в чужой карман» (более трети опрошенных), риск ценовых перепадов (25%); отсутствие возможности обустройства жилья «под себя» (22%), риск резкого расторжения договора арендодателем (18%).

Формат коливинга жителям столицы практически неизвестен (хорошо знают лишь 8%, что-то слышали — 25%), и после ознакомления с его сутью твёрдую готовность жить в коливинге выразили только 7% опрошенных; ещё 18% «скорее готовы». Более половины респондентов пугает наличие общих кухонь и санузлов; 40% отталкивает ситуация частого взаимодействия с социумом; треть не уверены, что коливинг действительно будет местом проживания единомышленников.

Таким образом, большинство москвичей считают необходимым иметь жильё, находя-

сящееся в их собственности, видя в нём гарантированную стабильность, ценный актив, а также необходимое условие для создания семьи. По мнению экспертов, подобные установки могут объясняться, во-первых, тем, что россияне лишь недавно получили возможность стать собственниками жилья, и жилая недвижимость для абсолютного большинства остаётся единственным активом; во-вторых, советским опытом вынужденного «коммунального» проживания, негативные ассоциации с которым передаются новым поколениям; в-третьих, тем, что в условиях практически перманентной финансовой нестабильности россияне видят в недвижимости один из немногих надёжных инструментов сохранения накоплений, а также источник рентных доходов, особенно, в старости.

Готовность москвичей к использованию форматов ЭСП в сфере автотранспорта. Уровень осведомлённости москвичей о разных «шеринговых» формах использования легкового автотранспорта, заметно разнится: очень высокий относительно каршеринга (81% хорошо знают и 17% что-то слышали) и пока что очень низкий об «автомобиле по подписке» (9% хорошо знают и 27% что-то слышали), что, однако, не помешало высоко оценить перспективы последнего после получения информации о нём и свидетельствует об открытости москвичей к применению новых форматов ЭСП в сфере транспорта.

Москвичами реалистично оцениваются недостатки владения личным автомобилем, связанные с расходами на его содержание и обслуживание, тем более в условиях серьёзной загруженности дорог. Отсутствие этих обременений при использовании автотранспорта в форматах ЭСП выступает их преимуществом. Значим и сдвиг в представлениях о символическом значении собственного автомобиля: существенная доля москвичей не считает это символом успеха, у части респондентов такая установка имеется, но лишь в отношении обладания автомобилем высокого класса. В ситуации, когда удовлетворить посредством автомобиля стремление к демонстративному по-

треблению становится сложнее, готовность использовать «шеринговые» формы, имеющие ряд экономических, экологических и временных преимуществ, может расти. И действительно: почти две трети опрошенных склонны считать, что каршеринг — достойная альтернатива личному автомобилю (твёрдо уверены 18% и 46% — скорее уверены; категорически не согласны менее 10%).

Основные барьеры развития моделей ЭСП в сфере транспорта связаны не со стереотипами (как в жилищной сфере) и не с «входными» барьерами (наличием свободных средств и финансовой грамотности — как в крауд-финансах), а с конкретными недоработками каршеринговых сервисов (ограниченностью автопарка, зон пользования, завершения аренды и т.д.), которые со временем могут быть устранины, а также с дефицитом межличностного доверия (опасениях относительно уровня ответственности и порядочности других пользователей). Опрошенные эксперты в основном разделяют оптимизм в отношении развития «шеринговых» форм использования автотранспорта, обосновывая это, с одной стороны, растущей ценой на автомобили при резком ограничении выбора компаний-автопроизводителей, а, с другой — улучшением работы общественного транспорта (расширением московского метро, обновлением автобусного парка). В меньшей степени склонность к использованию «шеринга» могут проявлять, в силу привычки, водители со стажем, в том числе, не готовые «разделять» транспортное средство с неведомыми им водителями.

Готовность москвичей к использованию форматов ЭСП в сфере финансов. Уровень осведомлённости жителей столичного мегаполиса об инвестиционных инструментах, имеющих отношение к ЭСП, остаётся очень низким (о краудлендинге хорошо знают 10% и 22% — что-то слышали). В то же время, заметная часть располагающих накоплениями москвичей считает имеющиеся сегодня возможности для их сохранения и преумножения недостаточными (уверены, что таких способов достаточно только 21%). При этом у существенной части име-

ющих сбережения жителей столицы есть опыт предоставления денег в долг, в трёх четвертях случаев не сопровождавшийся сколько-нибудь значимыми проблемами с должниками. Опыт возмездного кредитования других индивидов имеется только у четверти опрошенных москвичей.

В отношении возможности участия в краудлендинге в будущем опрошенная аудитория разделилась пополам, однако твёрдо заявили об отказе рассматривать даже в будущем такой вариант только чуть менее трети респондентов. Жителей столицы, готовых к рассмотрению такого варианта, привлекают самостоятельность выбора инвестиционных проектов, технологические новшества, расчёт на более высокую доходность инновационных финансовых инструментов и, что особенно важно с точки зрения перспектив развития ЭСП, желание делать общее для всех дело, быть причастными к развитию других людей и проектов. Неготовность к участию в краудлендинге респонденты объясняют предпочтением более знакомых и понятных финансовых инструментов (на момент опроса 92% имели банковский депозит, 38% — индивидуальный инвестиционный счёт, от 15% до 22% хранили деньги в иностранной валюте, ценных бумагах и т.п.), отсутствием компетенций для самостоятельного выбора инвестиционных проектов, а также неуверенностью в качестве проверки потенциальных заёмщиков краудлендинговой платформой и страхом потери своих средств в случае возникновения проблем с заёмщиком. В представлениях москвичей ключевые причины заметного отставания России по уровню развития краудлендинга в сравнении с другими странами связанны с недоверием людей друг к другу, к компаниям и правоохранительным органам, то есть, с низким уровнем межличностного и институционального доверия. Ещё один важный фактор — недостаточность доходов, которые могли бы быть направлены в сферу инвестиций. В рамках интервью эксперты подтвердили выявленные в ходе опроса тенденции, а также солидаризировались с москвичами в части видения при-

чин, тормозящих развитие «шеринговых» форм в сфере финансов.

\*\*\*

Тестиирование готовности москвичей к удовлетворению своих потребностей в форматах «шеринга» подтвердило гипотезу о неравномерном развитии разных сегментов ЭСП и ограничивающих его социокультурных факторах. Так, в силу исторически сложившихся стереотипов и установок, сформированных уже в наши дни, институт собственности в жилищной сфере вряд ли в ближайшее время будет серёзно потеснён арендой жилья и коливингом. Новизна ин-

струмента и представления о высоких рисках на фоне низкого уровня межличностного и институционального доверия не позволяют ожидать и быстрого развития краудлендинга. Наиболее понятными и приемлемыми для населения являются форматы ЭСП в сфере транспорта, хотя и здесь есть ограничения, связанные с доверием к другим участникам «шеринговых» взаимодействий. Как показали опрос и экспертные интервью, основной целевой аудиторией и двигателем развития разных сегментов ЭСП в большей мере может выступать молодёжь — как более продвинутая в области цифровой компетентности и более подвижная в части ценностных установок.

### ***Литература и Интернет-источники***

1. **Lawrence, L.** Remix: Making Art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy / L. Lawrence. — New York : Penguin Press, 2008. — 352 p.
2. **Авдокушин, Е. Ф.** Модель шеринга как определяющий фактор функционирования современного бизнеса / Е. Ф. Авдокушин, Е. Г. Кузнецова // Вестник Кемеровского государственного университета. Серия: Политические, социологические и экономические науки. — 2022. — Т. 7. — № 2(24). — С. 201–211. DOI: 10.21603 / 2500-3372-2022-7-2-201-211; EDN: MQXGLC
3. **Gold, L.** Small enterprises at the service of the poor: The economy of sharing network / L. Gold // International Journal of Entrepreneurial Behavior & Research. — 2003. — Vol. 9. — Iss. 5. — P. 166–184. DOI: 10.1108 / 13552550310488910
4. **Kriston, A.** The marriage of car sharing and hydrogen economy: A possible solution to the main problems of urban living / A. Kriston, T. Szabo, G. Inzelt // International Journal of Hydrogen Energy. — 2010. — Vol. 35. — Iss. 23. — P. 12697–12708. DOI: 10.1016 / j.ijhydene.2010.08.110
5. **Аликперова, Н. В.** Поведение потребителей: современные реалии и глобальные тренды / Н. В. Аликперова // Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета. — 2019. — Т. 9. — № 4. — С. 46–51. DOI: 10.26794 / 2226-7867-2019-9-4-46-51; EDN: DZKTWB
6. **Беляева, Ю. В.** Трансформация потребительского поведения в России под воздействием развития информационных технологий и цифровизации общества / Ю. В. Беляева // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2020. — № 3. — С. 2016–218. DOI: 10.23672 / SAE.2020.2020.58107; EDN: VMKALN
7. **Платонова, Е. Д.** Исследование генезиса и эволюции концепции шеринговой экономики в зарубежных публикациях (по материалам базы данных Scopus) / Е. Д. Платонова // Вестник евразийской науки. — 2019. — № 1. — С. 34. EDN: YBYLNE
8. **Белоконев, С. Ю.** Социальные эффекты совместного потребления (sharing economy): сетевые экономические и политические сообщества / С. Ю. Белоконев, А. А. Хоконов, М. З. Шогенов // Власть. — 2019. — № 6. — С. 115–123. DOI: 10.31171 / vlast.v27i6.6837; EDN: JADFZD
9. **Scaraboto, D.** Selling, Sharing, and Everything in Between: The Hybrid Economies of Collaborative Networks / D. Scaraboto // Journal of Consumer Research. — 2015. — Vol. 42. — Iss. 1 (June). — P. 152–176. DOI: 10.1093 / jcr / ucv004
10. **Richardson, L.** Performing the sharing economy / L. Richardson // Geoforum. — 2015. — Vol. 67. — Iss. 4. — P. 121–129. DOI: 10.1016 / j.geoforum.2015.11.004
11. **Puschmann, T.** Sharing economy / T. Puschmann, R. Alt // Business & Information Systems Engineering. — 2016. — Vol. 58. — Iss. 1. — P. 93–99. DOI: 10.1007 / s12599-015-0420-2

12. **Botsman, R.** What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption / R. Botsman, R. Rogers. — Harper Business, 2010. — 304 p.
13. **Anglada, Q. M.** Research on sharing economy: why are some articles more cited than others? / Q. M. Anglada, A. B. Lara // Economic Research — Ekonomika Istrazivanja. — 2019. — Vol. 33. — Iss. 1. — P. 2787–2805. DOI: 10.1080 / 1331677X.2019.1694427
14. **Семячков, К. А.** Тренды развития экономики совместного пользования: анализ индексов / К. А. Семячков, А. Ю. Веретенникова // Экономика и управление. — 2022. — № 11. — С. 1089–1099. DOI: 10.35854 / 1998-1627-2022-11-1088-1099; EDN: FLJYGP
15. **Маркеева, А. В.** Экономика участия: расцвет «социальной» экономики или развитие «рентного» капитализма? / А. В. Маркеева // Четвертая промышленная революция: реалии и современные вызовы. X Санкт-петербургские социологические чтения: сборник материалов Международной научной конференции (Санкт-Петербург, 13–14 апреля 2018 г.). — Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский политехнический университет имени Петра Великого, 2018. — С. 80–84.
16. **Norum, P.** Factors affecting consumer acquisition of secondhand clothing in the USA / P. Norum, M. Norton // Journal of Fashion Marketing and Management. — 2017. — Vol. 21. — Iss. 2. — P. 206–218. DOI: 10.1108 / JFMM-10-2016-0090
17. **Botsman, R.** Who Can You Trust? How Technology Brought Us Together and Why It Might Drive Us Apart / R. Botsman. — Public Affairs, 2017. — 336 p.
18. **Wang, X.** Research on information sharing platform of supply chain under regional economies environment / X. Wang // Proceedings 3rd International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering. — 2010. — P. 366–369. DOI: 10.1109 / ICIII.2010.408
19. **Chica, M.** An evolutionary trust game for the sharing economy / M. Chica, R. Chiong, M. T. P. Adam, S. Damas, T. Teubner // Proceedings of IEEE Congress on Evolutionary Computation. — 2017. — P. 2510–2517. DOI: 10.1109 / CEC.2017.7969610
20. **Weber, T. A.** Intermediation in a Sharing Economy: Insurance, Moral Hazard, and Rent Extraction / T. A. Weber // Journal of Management Information Systems. — 2014. — Vol. 31 — Iss. 3. — P. 35–71. DOI: 10.1080 / 07421222.2014.995520

#### **Сведения об авторах:**

Борковская Екатерина Игоревна, аспирант факультета социальных наук и массовых коммуникаций, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия.  
Контактная информация: e-mail: katrin\_borkovskaya@mail.ru, РИНЦ SPIN-код: 2484-1850.

Александрова Ольга Аркадьевна, д.э.н., зам. директора по научной работе, ИСЭПН ФНИЦ РАН; проф. Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия.  
Контактная информация: e-mail: a762rab@mail.ru; ORCID: 0000-0002-9243-9242; РИНЦ SPIN-код: 4419–6003.

DOI: 10.24412/1561-7785-2025-3-201-211

## **PROSPECTS FOR INVOLVING MUSCOVITES IN THE SHARING ECONOMY**

**Ekaterina I. Borkovskaya<sup>1,\*</sup>, Olga A. Aleksandrova<sup>1,2</sup>**

<sup>1</sup>*Financial University under the Government of the Russian Federation  
(49 Leningradsky prospect, Moscow, Russia, 125993)*

<sup>2</sup>*ISESP FCTAS RAS  
(32 Nakhimovsky prospect, Moscow, Russia, 117218)*

\*E-mail: katrin\_borkovskaya@mail.ru

**For citation:**

Borkovskaya E.I., Aleksandrova O.A. Prospects for involving Muscovites in the sharing economy Narodonaselenie [Population]. 2025. Vol. 28. No. 3. P. 201-211. DOI: 10.24412/1561-7785-2025-3-201-211 (in Russ.)

**Abstract.** Like residents of other metropolitan cities, Muscovites face a number of problems: congested roads, paid parking, expensive housing. In the modern world, the sharing economy comes to the rescue in these matters. Moscow has objective factors for its development, but are Muscovites ready to give up their own apartment and car in favor of rented housing and transport, as well as to save and increase savings needed to solve, among other things, these problems, with the help of crowd finance? Based on the conceptual model of sociological analysis of the prospects for development of the sharing economy, an empirical study was conducted, including a questionnaire survey and a series of expert interviews. Muscovites' readiness for interactions in the sharing economy format was tested in three areas: housing, transport and finance (respectively, the attitude towards long-term rent and co-living, car sharing and the «car by subscription» service, as well as crowdlending was studied), for which three thematic questionnaires were developed and three separate audiences were surveyed ( $N=300$  in each). It was found that, despite the presence of needs among Muscovites that, in principle, can be satisfied within the sharing economy, as well as the objective conditions available for this in the capital, the growth of the sharing economy sectors is uneven, and in some segments it is practically not observed, while the key constraints are socio-cultural factors (stereotypes, level of trust, ability to cooperate, etc.).

**Keywords:** sharing economy, Moscow, housing, transport, finance, rent, co-living, car sharing, car by subscription, crowdlending.

**References and Internet sources**

1. Lawrence L. *Remix: Making Art and Commerce Thrive in the Hybrid Economy*. New York. Penguin Press. 2008. 352 p.
2. Avdokushin E.F., Kuznetsova E. G. Model' sheringa kak opredelyayushchij faktor funktsionirovaniya sovremennoogo biznesa [Sharing model as a determining factor of modern business] Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta. [Bulletin of Kemerovo State University]. 2022. Vol. 24. No. 2. P. 201–211. DOI: 10.21603/2500-3372-2022-7-2-201-211 (in Russ.)
3. Gold L. Small enterprises at the service of the poor: The economy of sharing network. *International Journal of Entrepreneurial Behavior & Research*. 2003. Vol. 9. No. 5. P. 166–184. DOI: 10.1108/13552550310488910
4. Kriston A., Szabo T., Inzelt G. The marriage of car sharing and hydrogen economy: A possible solution to the main problems of urban living. *International Journal of Hydrogen Energy*. 2010. Vol. 35. Iss. 23. P. 12697–12708. DOI: 10.1016/j.ijhydene.2010.08.110
5. Alikperova N. V. Povedenije potrebitelej: sovremennye realii i global'nyje trendy [Consumer behavior: current realities and global trends] Gumanitarnye nauki. Vestnik Finansovogo universiteta [Humanities and Social Sciences. Bulletin of the Financial University]. 2019. Vol. 9. No. 4. P. 46–51. DOI: 10.26794/2226-7867-2019-9-4-46-51 (in Russ.)
6. Beliaeva Yu. V. Transformatsiya potrebitel'skogo povedeniya v Rossii pod vozdejstviem razvitiya informatsionnykh tekhnologij i tsifrovizatsii obshchestva [Transformation of consumer behavior in Russia under the influence of development of information technologies and digitalization of society]. Gumanitarnye, sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki [Humanities, Socio-Economic and Social Sciences]. 2020. No. 3. P. 2016–218. DOI: 10.23672/SAE.2020.2020.58107 (in Russ.)
7. Platonova E. D. Issledovanije genezisa i evolyutsii kontseptsii sheringovoj ekonomiki v zarubezhnykh publikatsiyakh (po materialam bazy dannykh Scopus) [Research of the genesis and evolution of the concept of sharing economy in foreign publications (based on the Scopus database)] Vestnik yevrazijskoj nauki [Bulletin of Eurasian Science]. 2019. No. 1. P. 34. (in Russ.)

8. Belokonev S. Yu., Khokonov A. A., Shogenov M. Z. Sotsial'nye effekty sovmestnogo potrebleniya (sharing economy): setevye ekonomicheskie i politicheskie soobshchestva [Social effects of joint consumption (sharing economy): network economic and political communities]. *Vlast'* [Authority]. 2019. No. 6. P. 115–123. DOI: 10.31171/vlast.v27i6.6837 (in Russ.)
9. Scaraboto D. Selling, Sharing, and Everything in Between: The Hybrid Economies of Collaborative Networks. *Journal of Consumer Research*. 2015. Vol. 42. Iss. 1 (June). P. 152–176. DOI: 10.1093/jcr/ucv004
10. Richardson L. Performing the sharing economy. *Geoforum*. 2015. Vol. 67. No. 4. P. 121–129. DOI: 10.1016/j.geoforum.2015.11.004
11. Puschmann T., Alt R. Sharing economy. *Business & Information Systems Engineering*. 2016. Vol. 58. No. 1. P. 93–99. DOI: 10.1007/s12599-015-0420-2
12. Botsman R., Rogers R. *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. 2010. Harper Business. 304 p.
13. Anglada Q. M., Lara A. B. Research on sharing economy: why are some articles more cited than others? *Economic Research – Ekonomika Istrazivanja*. 2019. Vol. 33. No. 1. P. 2787–2805. DOI: 10.1080/1331677X.2019.1694427
14. Semyachkov K. A., Veretennikova A. Yu. Trendy razvitiya ekonomiki sovmestnogo pol'zovaniya: analiz indeksov [Trends in the development of the sharing economy: analysis of indices] *Ekonomika i upravlenije [Economy and Management]*. 2022. No. 11. P. 1089–1099. DOI: 10.35854/1998-1627-2022-11-1088-1099 (in Russ.)
15. Markeeva A. V. Ekonomika uchastiya: rastsvet «sotsial'noj» ekonomiki ili razvitije «rentnogo» kapitalizma? [Sharing economy: the rise of the «social» economy or the development of «rent» capitalism] Chetvertaya promyshlennaya revolyutsiya: realii i sovremennyye vyzovy. 10 Sankt-peterburgskije sotsiologicheskie chteniya: sbornik materialov Mezhdunarodnoj nauchnoj konferentsii (Sankt-Peterburg, 13–14 aprelya 2018 g.) [The Fourth Industrial Revolution: Realities and Modern Challenges. X St. Petersburg Sociological Readings: the International Scientific Conference (St. Petersburg, April 13–14, 2018)]. Sankt Peterburgskij politehnicheskij universitet Petra Velikogo [Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University]. St. Petersburg. 2018. P. 80–84. (in Russ.)
16. Norum P., Norton M. Factors affecting consumer acquisition of secondhand clothing in the USA. *Journal of Fashion Marketing and Management*. 2017. Vol. 21. No. 2. P. 206–218. DOI: 10.1108/JFMM-10-2016-0090
17. Botsman R. *Who Can You Trust? How Technology Brought Us Together and Why It Might Drive Us Apart*. 2017. Public Affairs. 336 p.
18. Wang X. Research on information sharing platform of supply chain under regional economies environment. *Proceedings of the 3rd International Conference on Information Management, Innovation Management and Industrial Engineering*. 2010. P. 366–369. DOI: 10.1109/ICIII.2010.408
19. Chica M., Chiong R., Adam M. T. P., Damas S., Teubner T. An evolutionary trust game for the sharing economy. *Proceedings of IEEE Congress on Evolutionary Computation*. 2017. P. 2510–2517. DOI: 10.1109/CEC.2017.7969610.
20. Weber T. A. Intermediation in a Sharing Economy: Insurance, Moral Hazard, and Rent Extraction. *Journal of Management Information Systems*. 2014. Vol. 31. No. 3. P. 35–71. DOI: 10.1080/07421222.2014.995520

**Information about the authors:**

Borkovskaya Ekaterina Igorevna, Postgraduate Student, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia

Contact Information: e-mail: katrin\_borkovskaya@mail.ru; Elibrary SPIN-code: 2484–1850.

Aleksandrova Olga Arkadyevna, Doctor of Economics, Deputy Director for Research, ISESP FCTAS RAS; Professor, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia.

Contact Information: e-mail: a762rab@mail.ru; ORCID: 0000-0002-9243-9242; Elibrary SPIN-code: 4419–6003.

Статья поступила в редакцию 09.06.2025, утверждена 10.08.2025, опубликована 30.09.2025.