

DOI: [10.14515/monitoring.2025.5.3002](https://doi.org/10.14515/monitoring.2025.5.3002)**Н. Е. Шилкина, А. В. Мальцева, С. Д. Гуриева****КИКШЕРИНГ В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ: ИГРА, ИДЕНТИЧНОСТЬ
И БОРЬБА ЗА ПРОСТРАНСТВО****Правильная ссылка на статью:**

Шилкина Н. Е., Мальцева А. В., Гуриева С. Д. Кикшеринг в большом городе: игра, идентичность и борьба за пространство // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2025. № 5. С. 251—272. <https://www.doi.org/10.14515/monitoring.2025.5.3002>.

For citation:

Shilkina N. E., Maltseva A. V., Gurieva S. D. (2025) Kicksharing in a Big City: Play, Identity, and the Struggle for Space. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*. No. 5. P. 251–272. <https://www.doi.org/10.14515/monitoring.2025.5.3002>. (In Russ.)

Получено: 21.04.2025. Принято к публикации: 20.08.2025.

КИКШЕРИНГ В БОЛЬШОМ ГОРОДЕ:
ИГРА, ИДЕНТИЧНОСТЬ И БОРЬБА ЗА
ПРОСТРАНСТВОKICKSHARING IN A BIG CITY: PLAY, IDENTITY,
AND THE STRUGGLE FOR SPACE

ШИЛКИНА Наталья Егоровна — доктор социологических наук, доцент кафедры социологии молодежи и молодежной политики, Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия
E-MAIL: n.shilkina@spbu.ru
<https://orcid.org/0000-0002-6680-703X>

Natalia E. SHILKINA¹ — Dr. Sci. (Soc.), Associate Professor of the Department of Youth Sociology and Youth Policy
E-MAIL: n.shilkina@spbu.ru
<https://orcid.org/0000-0002-6680-703X>

МАЛЬЦЕВА Анна Васильевна — доктор социологических наук, профессор кафедры социального анализа и математических методов в социологии, Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия
E-MAIL: a.maltseva@spbu.ru
<https://orcid.org/0000-0003-1322-6255>

Anna V. MALTSEVA¹ — Dr. Sci. (Soc.), Professor of the Department of Social Analysis and Mathematical Methods in Sociology
E-MAIL: a.maltseva@spbu.ru
<https://orcid.org/0000-0003-1322-6255>

ГУРИЕВА Светлана Дзахотовна — доктор психологических наук, профессор, заведующая кафедрой социальной психологии, Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия
E-MAIL: s.gurieva@spbu.ru
<https://orcid.org/0000-0002-4305-432X>

Svetlana D. GURIEVA¹ — Dr. Sci. (Psych.), Professor, Head of the Department of Social Psychology
E-MAIL: s.gurieva@spbu.ru
<https://orcid.org/0000-0002-4305-432X>

¹ St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia

Аннотация. Статья посвящена анализу относительно нового и высоко дискуссионного явления современного большого города — кикшеринга (шеринга самокатов). Онтологически (объективно) проблема состоит в недостатке солидарности среды кикшеринга с другими городскими средами. Гносеологическая сторона проблемы — неполнота теоретической модели шеринга в целом и кикшеринга в частности и теоретическая недооценка его роли в игровой идентичности большого города.

Abstract. The article is devoted to the analysis of a relatively new and highly debatable phenomenon of the modern big city — kikshering (sharing of scooters). Ontologically (objectively), the problem is the lack of solidarity of the kikshering environment with other urban environments. The epistemological side of the problem is the incompleteness of the theoretical model of sharing in general and kikshering in particular, and the theoretical underestimation of its role in the game identity of the big city.

В литературе складываются различные подходы к анализу шеринговой модели: шеринг рассматривается как деятельность,

The literature presents various approaches to the analysis of the sharing model, in which sharing is viewed as an activity driven by diverse economic, social, and ideological de-

обусловленная разнообразными хозяйственно-экономическими и социально-мировоззренческими запросами общества в их взаимодополнении и конкуренции. Авторы, концентрируясь на кикшеринге, предлагают рассматривать его как игру, доступное городское развлечение, имеющее важное значение для формирования новых идентичностей горожан, и обосновывают гипотезу шерингового потребления как игровой деятельности и игровой идентичности. Гносеологическое решение дополнить теоретическую модель шеринга оценкой его роли в игровой деятельности и игровой идентичности большого города способствует решению онтологической проблемы недостатка солидарности городских сред друг с другом и борьбы разных видов деятельности за городское пространство.

Эмпирическую базу исследования составили полученные в Санкт-Петербурге результаты исследований, проведенных в период с июня по ноябрь 2024 г. (наблюдение за пользователями кикшеринга, опрос прохожих вблизи велопарковок и фокус-групповые опросы активных пользователей кикшеринга), позволяющие сделать выводы о востребованности кикшеринга как игры и его потенциале для формирования номинальной и фактической идентичности, а также о рисках повседневной борьбы за городское пространство между пешеходами и катающимися на самокатах. Отмечено, что городская уличная и цифровая инфраструктура сохраняет потенциал возможностей для развития кикшеринга и снижения связанных с ним рисков. Авторы приходят к выводу, что кикшеринг важен как игровая, развлекательная деятельность в современном городе, как источник формирования новых идентичностей, ресурсных для жизни в различных, в том числе неигровых средах. Отмечены перспективы развития кикшеринга в городе: новые сценарии кикшеринга,

mands of society, which complement and compete. The authors, focusing on kicksharing, propose to view it as a game, an accessible urban entertainment that plays a significant role in shaping new identities among urban residents, and support the hypothesis of sharing consumption as a form of play and game identity. The epistemological solution to supplement the theoretical model of sharing with an assessment of its role in the gaming activities and gaming identity of a large city contributes to solving the ontological problem of the lack of solidarity between urban environments and the struggle of different activities for urban space.

The empirical basis of the study is the results of focus group surveys of active kicksharing users in St. Petersburg between June and November 2024, including observations of kicksharing users, surveys of passers-by near bike parking lots, and focus group interviews with active kicksharing users, which allowed us to conclude the demand for kicksharing as a game and its potential for shaping nominal and actual identities, as well as the risks of everyday competition for urban space between pedestrians and scooter riders. It is noted that the city's street and digital infrastructure retain the potential for developing kicksharing and reducing associated risks. It is concluded that kicksharing is important as a game and entertainment activity in a modern city, as a source of new identities that are resourceful for living in various environments, including non-gaming environments. The prospects for the development of kicksharing in the city are highlighted, as new kicksharing scenarios and the involvement of new participants can bring the game identity out of the periphery and increase the applicability and prospects for the development of kicksharing in the city.

вовлечение в него новых участников способны вывести игровую идентичность с периферии и повысить применимость и перспективы развития кикшеринга в городе.

Ключевые слова: кикшеринг, игра, идентичность, современный постиндустриальный город, большой город, городские среды, городское пространство

Благодарность. Статья подготовлена при поддержке Санкт-Петербургского государственного университета, шифр проекта 124032600013-2.

Keywords: kicksharing, game, identity, modern post-industrial city, big city, urban environments, urban space

Acknowledgments. The authors acknowledge Saint-Petersburg State University for a research project 124032600013-2.

Человек играет только тогда, когда он в полном значении слова человек, и он бывает вполне человеком лишь тогда, когда играет.
Ф. Шиллер

Введение

Пространственные проблемы большого города многосторонне рассмотрены классиками социологии города, это физическая близость, давка и скученность [Зиммель, 2018], иерархия пространств и ограничение свободы [Парк, 2006], плотность и неоднородность населения [Вирт, 2005] и связанные с ними проблемы социальной конкуренции за лучшие городские пространства, которой посвятили много внимания социологи XX века. Динамику проблематики большого города показала в своей монографии 2024 г. И. А. Вершинина, благодаря чему мы видим, что негативные эффекты больших городов — противостояние, борьба и даже враждебность — не исчезают, а вместе с технологическим развитием возвращаются к нам в новом качестве и по-прежнему, как и сто лет назад, остаются в центре внимания исследователей [Вершинина, 2024].

В конце XX века под воздействием процессов сетевизации, глобализации и цифровизации современного общества происходит изменение городских пространственных форм [там же], а под давлением философии гуманизма получают прикладное воплощение идеи социального равенства и доступности возможностей. Все это вместе привело к актуализации нового тренда взаимодействий в большом городе, сформулированного Я. Гейлом, — гуманистического подхода в урбанистике, ориентированного на заботу о людях и их жизни [Гейл, 2012], что в результате должно вытеснить из жизни горожан идею борьбы за улицы. Современный тренд развития большого города — это разнообразие видов взаимодействий и городских сред, формирующих новые номинальные и фактические идентичности. Разнообразие социальных взаимодействий в большом городе способно преодолеть традиционный антагонизм «одиночество — противостояние».

Высоким потенциалом разнообразия деятельности и взаимодействий в городских пространствах обладает экономическая модель совместного потребле-

ния, материализованный результат глобальной цифровизации и сетевизации общества — шеринг, «зонтичное понятие», в широком смысле означающее разные варианты совместного владения, аренды, дарообменов и т. д., в узком смысле — аренду какого-либо товара или услуги через цифровое мобильное приложение. Его частный вариант — кикшеринг (аренда самокатов).

Такая постановка проблемы определяет цель — исследовать кикшеринг как новую деятельность и выявить его роль в формировании новых идентичностей горожан, а также позволяет сформулировать ключевой исследовательский вопрос: возможно ли достижение солидарности среды кикшеринга с другими городскими средами?

Дальнейшая структура статьи включает следующие разделы: 1) описываются сложившиеся теоретические модели исследования шеринга, 2) предлагается методология исследования шеринга как игровой деятельности и игровой идентичности, 3) раскрываются проблемы включения кикшеринга в городское пространство, 4) предоставляются сведения об эмпирической базе и методах исследования, 5) приводятся работы, раскрывающие роль кикшеринга в формировании игровой идентичности пользователей, 6) в заключении авторы приходят к мнению о позитивных перспективах кикшеринга в достижении солидарности в различными городскими средами и его важном вкладе в развитие городов.

Сложившиеся теоретические модели изучения шеринга

Теоретические модели шеринга рассматривают его многосторонне. Исследования отражают значимость социальных детерминант, таких как интерес к новому (новый товар, новый дизайн) [Lho et al., 2022; Nastase, Negrutiu, Felea et al., 2022]; доверие и единение с другими, разделяющими шеринговое мировоззрение [Kolade, Adepoju, Adegbile, 2022; Lho, Quan, Yu et al., 2022]; коммуникативные мотивы (общение с единомышленниками по шеринговому мировоззрению) [Mitake, 2022], социальные связи (поддержка своих единомышленников) [Chuah et al., 2021]. То есть шеринг изучается в контексте эмоциональности, осознанности, новых солидарностей. Не меньшее влияние на развитие шеринга оказывают экономические детерминанты, такие как максимальная выработка ресурса товаров и услуг через достижение эффективных транзакций [Hawlitschek, Notheisen, Teubner, 2018], повышение экономической заинтересованности всех участвующих сторон — владельцев ресурсов, посредников и пользователей [Oberg, 2021; Su, Lin, Wang, 2022] и другие аспекты рационализации потребления и получения более дешевого продукта, снижения издержек владения и т. д. Значительное число концепций указывают на взаимодополнение экономических и социальных детерминант. В таком ракурсе рассматриваются вопросы оценки прикладной эффективности шеринга непрямыми участниками (горожанами, муниципалитетами, политиками) [Claudelin, Tuominen, Vanhamäki, 2022; Liu, Kim, 2022], вопросы доступности товаров и услуг как равенства хозяйственно-экономических возможностей [Mitake, 2022], защиты экологии, достижения ценностей устойчивого развития [Nastase, Negrutiu, Felea et al., 2022], а особенно интересны с этой точки зрения вопросы городской микромобильности, изучаемые как в социальном, так и в экономическом контексте заинтересованности и удовлетворенности потре-

бителей [Лapidус, Гостилович, Трофимов, 2024], организации транспортной логистики [Коновалова, Котенкова, Сенин, 2022], градостроительства [Исмагилова, 2023]. Шеринговая экономика несет в себе не только преимущества, но и риски — неопределенности, неизвестности нового [Гостилович, Лapidус, Давыдкин и др., 2024; Li, 2019], недоверия к качеству [Govindan, Shankar, Kannan, 2020], неуверенности в конфиденциальности [Mondal, Samaddar, 2020], эгоизма пользователей, нарушения правил, мошенничества [Rathnayake, Ochoa, Gu et al., 2024], ценностных барьеров [Kimura, Nakajima, 2020], языковых и культурных коммуникативных барьеров [Alharthi, Alamoudi, Shaikh et al., 2021].

Разнообразие подходов к анализу шеринга отражает динамику его институционализации как системы совместного потребления. Такая система содержит не только выгоды, но и риски, которые тем не менее не препятствуют росту интереса к шерингу в России и во всем мире [Rathnayake et al., 2024], что объясняется его высокой значимостью как инструмента, средства достижения ценностей, важных для экономики, для экологии и отдельных социальных групп или общества в целом. Так, по данным газеты «Коммерсантъ», по итогам 2025 г. оборот шеринговой экономики в мире достигнет 335 млрд долл., а через шесть лет может составить 1,8 трлн долл.¹ Шеринг, позиционируемый прежде всего как инструмент достижения новых целей общества от локальных до глобальных как финансово-экономическое равенство, осознанное потребление и пр., приобретает новые значения.

Методология исследования шеринга как игровой деятельности и игровой идентичности

Теоретическая модель шеринга может быть дополнена его видением в другом качестве — не только как средства, но и как самоцели, а именно игры, доступного городского развлечения. Горожане могут использовать шеринг не только в утилитарном инструментальном смысле, а также для того, чтобы весело провести время, то есть для игры в ее базовом смысле игровой неутилитарной деятельности синонимично забаве, потехе², где мотив лежит не в достижении результата, а в самом процессе³, и, кроме того, возможно совмещение инструментальной задачи шеринга с игровыми практиками. Процесс игры содержит в себе выигрыш и проигрыш, новый опыт и неизвестность, солидарность и эгоизм — и в качестве игры шеринг привлекателен для пользователей как самостоятельное развлечение через «обогащение» инструментальной задачи развлечением, а также как включение геймификации в шеринговые приложения.

Взгляд на кикшеринг и на шеринг в целом как на игру имеет важное прикладное значение. Игровые среды эффективны для формирования новых коллективных идентичностей — «мы-идентичностей». Городские игровые среды явля-

¹ Абрамян В. Расширение делением // Коммерсантъ Санкт-Петербург. 2025. 19 июня. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7798336> (дата обращения 03.07.2025).

² Игра // Словарь синонимов и антонимов современного русского языка / под ред. А. С. Гавриловой. М.: Аделант, 2014. С. 124.

³ Игра // Советский энциклопедический словарь / под ред. А. М. Прохорова. М.: Советская энциклопедия, 1984. С. 475.

ются ресурсом для преодоления традиционных негативных эффектов больших городов. Гносеологическое решение дополнить теоретическую модель шеринга оценкой его роли в игровой деятельности и игровой идентичности большого города способствует решению онтологической проблемы недостатка солидарности городских сред друг с другом и борьбы разных деятельности за городское пространство.

Новое поколение горожан, выросшее в условиях массового роста благосостояния, качества образования, креативности и постмодернистского культурного поля, экономически более благополучное и мировоззренчески более скептическое, чем предыдущие, отодвигает экономические и мировоззренческие причины шеринга на второй план и прибегает к идее совместного использования товаров и услуг прежде всего ради игровой компоненты, калейдоскопа событий, нового опыта и номинальных идентичностей. Недооценка этого мотива в организации пространства большого города актуализирует онтологическую проблему скученности в физическом пространстве разных деятельностных сред.

Гипотеза шерингового потребления как игровой деятельности и игровой идентичности базируется на идее И. Гоффмана об игре как развлекательной активности (*fun in games*), идее Я. Гейла об урбанистическом пространстве разнообразных социальных взаимодействий, а также положениях символического интеракционизма Дж. Мида о роли социальных взаимодействий в формировании идентичности. Таким образом, мы сможем убедиться, что шеринг полезен не только для экономии финансов городских домохозяйств, не только для реализации глобальных мировоззренческих идей осознанного потребления, но и как ресурс новых взаимодействий и номинальных идентичностей большого города.

Вклад кикшеринга в формирование идентичности необходимо определить в диапазоне от потенциальной идентичности до фактической. Говоря о потенциальной или нулевой идентичности, то есть состоянии, когда не пройден ни один из этапов развития идентичности, мы имеем в виду не негативный смысл непродуктивной жизни «лишнего человека» [Колотаев, 2020: 140], а перспективы вовлеченности в кикшеринг всех горожан без возрастной или другой селекции. Предлагая горожанам всех возрастов и занятий альтернативный способ передвижения по городу, кикшеринг шаг за шагом работает над изменением городского пространства в направлении гуманистической урбанистики. И в перспективе, в процессе развития инфраструктуры, потенциальная идентичность имеет возможность трансформироваться в фактическую (деятельностную) идентичность. Что касается фактической (деятельностной) идентичности и связанной с ней номинальной (внешней) идентичности [Jenkins, 2004], то ее ценность состоит в ресурсности, чему большое значение придавал исследователь идентичности Дж. Марсиа [Marcia, Waterman, 1993], видя в новых идентичностях источник развития и адаптивности человека. Игровая идентичность — это, конечно, не условие, необходимое для выживания человека в городе, а, говоря словами Р. Парка, «попытка человека преобразовать мир, в котором он живет, в наибольшем соответствии со своими сокровенными желаниями» [Парк, 2002: 4], что происходит как в физическом пространстве, так и в виртуальном мире цифрового приложения, которое участвует в формировании идентичностей, получивших в работах образные названия — «исследова-

тель», «социофил», «карьерист» и «киллер», основанных на потребностях исследования, общения, достижения и навязывания соответственно⁴ [Шилкина, 2014: 267; Юрков, 2012: 301].

Кикшеринг в городском пространстве

Эмпирическое исследование проведено в Санкт-Петербурге. Для ответа на поставленные вопросы мы сконцентрировались на широко распространенной и вызывающей много споров разновидности шеринга — кикшеринге (шеринг самокатов). Кикшеринг как деятельность имеет выраженную игровую природу, что проявляется в его сфокусированности на процессе и собственной иррелевантной логике, как будто ограничивающей игрока так называемым магическим кругом [цит. по: Глазков, 2016: 171] от остального мира и поддерживающей его пространственную автономность. Например, разгоняясь по пешеходному тротуару на электросамокате, пользователь кикшеринга действует как игрок, катаясь или оставляя самокат в соответствии с правилами кикшеринга, но не учитывая интересы пешеходов и автомобилистов, выводя их из контекста как не включенных в игру [Gofman, 1961]. Понимание проблем локализации в городском пространстве игровой среды и взаимодействия ее с другими средами позволяет объяснить дисциплинарные запреты и ограничения в отношении электросамокатов⁵. Компании, предоставляющие услуги кикшеринга, пытаясь участвовать в решении проблем взаимодействия, вводят новые правила для «игроков»⁶, но оставляют самокаты в интенсивном уличном трафике⁷. В итоге самокаты либо борются за городское пространство с пешеходами и автомобилями, либо находятся вне улиц и вне доступа⁸.

В контексте идей об экономике совместного потребления и устойчивом развитии предпринимаются попытки усилить значение транспортного кикшеринга. Так, стоянки электросамокатов расположены у станций метро «Озерки» и гипермаркета «О'Кей», чтобы горожане могли воспользоваться ими для решения транспортных задач по дороге от метро или от гипермаркета⁹. Но на практике электросамокаты у метро могут использоваться также для развлечения, что только усиливает

⁴ Bartle R. Hearts, Clubs, Diamonds, Spades: Players who Suit MUDs // Journal of MUD Research. 1996. Vol. 1. No. 19. URL: https://www.researchgate.net/publication/247190693_Hearts_clubs_diamonds_spades_Players_who_suit_MUDs (дата обращения 03.07.2025).

⁵ Водянов И. Полиция изъяла тысячи электросамокатов с улиц Петербурга // РБК. 2024. 5 июля. URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/05/07/2024/6687a5219a79476508e8cac1 (дата обращения: 22.03.2025).

⁶ Шурыгин Д. Трое на самокате, не считая собаки. Большой разговор с компаниями кикшеринга о том, как идет в Петербурге борьба за безопасность // Фонтанка.ру. 2024. 20 августа. URL: <https://www.fontanka.ru/2024/08/20/73981574/> (дата обращения: 22.03.2025).

⁷ Корбат И., Лысак И. «Безопасность нулевая». В Петербурге планируют изгнание самокатчиков с тротуара, но пока на словах // Фонтанка.ру. 2024. 15 мая. URL: <https://www.fontanka.ru/2024/05/15/73582034/> (дата обращения: 22.03.2025).

⁸ Черных К. Что сказали в полиции об изъятии электросамокатов с улиц Петербурга. Дела возбуждают о самовольном занятии земли // Фонтанка.ру. 2024. 17 мая. URL: <https://www.fontanka.ru/2024/05/17/73588193/> (дата обращения: 22.03.2025).

⁹ У станций метро «Озерки» открыто благоустроенное общественное пространство // Администрация Санкт-Петербурга. Официальный сайт. 2022. 5 ноября. URL: <https://www.gov.spb.ru/press/governor/248998/> (дата обращения: 22.03.2025).

скученность пешеходов и самокатов. Например, у станции метро «Озерки»¹⁰ дифференцировать пешеходный и самокатный трафики должен был сквер, округлые клумбы и велопарковки которого создают условия для катания, но в этом сквере также высокий пешеходный трафик, кроме того, он мал и пересечен автомобильным въездом на парковку около гипермаркета «О'Кей». Поэтому рассматриваемое пространство не воспринимается пользователями кикшеринга как пригодное для катания, и они катаются по тротуару пр. Энгельса среди уличных торговцев и пешеходов.

Борьба игровой деятельности за территорию в городе напрямую влияет на организацию передвижения и его безопасность для всей улицы и иногда принимает настолько жесткие формы, что вводятся системные меры защиты пострадавших¹¹. Предпринимаются попытки достичь безопасности кикшеринга не через дифференциацию городских сред, а с помощью правоохранительной системы¹². В городском пространстве социальных взаимодействий приоритетное место отдается неигровым сферам. Традиции индустриального города прочно закрепили приоритеты «есть, чтобы жить» и жить «ради работы» [Соколов, Рехтина, 2019: 292], иллюстрация этому — парковка автомобилей возле продуктового гипермаркета «О'Кей» у станции метро «Озерки», многократно превышающая по площади расположенный рядом сквер для кикшеринга. Жизнь индустриального города действительно не оставляет времени на игровую деятельность для взрослых. Инструментальная деятельность и дорога работающего горожанина хронометрируют сутки так, что в них едва есть время на быт и сон. Стремление нового поколения потребителей вести себя в этих условиях «постиндустриально» может восприниматься как чрезмерная зашумленность городской среды и вызывать не желание взаимодействовать, а отторжение¹³.

Пространство индустриальных городов всегда выстраивалось так, чтобы вся жизнь города поддерживала не столько потребности горожан, сколько интересы города — городской промышленности, торговли, науки и пр. В такой городской жизни преимущественные права на улице отдаются не пешеходам, а машинам с их пассажирами и грузами, обеспечивающими бесперебойность индустриальной жизни города, рядом с которой нет места такому занятию, как «бесполезное» игровое катание. Город как будто строится не для людей, а для машин и механизмов, люди в нем нужны ради их вклада в обслуживание этих машин и механизмов. Пешеход, физкультурник или ребенок с мячом косвенно полезны индустриальному городу, по остаточному принципу им выделены минимально необходимые тротуары и площадки.

¹⁰ Выбрана типичная локация стоянки электросамокатов около станции метро, рядом с торговыми центрами, остановками наземного транспорта, высоким пешеходным и автомобильным трафиком.

¹¹ Горбунова Е. «Детям мы не рады». Эксперт — о том, что делать, если вас сбил самокат, и как получить компенсацию // Фонтанка.ру. 2024. 3 апреля. URL: <https://www.fontanka.ru/2024/04/03/73415135/?ysclid=m6qcmiks4v83569815> (дата обращения: 22.03.2025).

¹² Склюев И. Первые в сезоне иски к кикшерингам: разбор с юристом // Мобилити. 2025. 22 апреля. URL: <https://mobilitymag.ru/articles/pervye-v-sezone-iski-k-kiksheringam-razbor-s-yuristom?ysclid=mgvq6b2uo3162971506> (дата обращения: 22.04.2025).

¹³ Погодина А. «Прекратить ванханалию на улицах»: запретят ли в России электросамокаты // Газета.ру. 2024. 16 июля. URL: <https://www.gazeta.ru/social/2024/07/16/19413727.shtml?ysclid=m6qfvkq91g332392359> (дата обращения: 22.03.2025).

Поколения, сформированные индустриальным городом, транслируют «выживальческие» идентичности [Bhat, 2018], обеспечивающие благополучие в индустриальном, но не постиндустриальном городе. Несмотря на условную несовременность, эти идентичности не стоит недооценивать: они обеспечивают необходимое историческое межпоколенческое воспроизводство идентичностей, которые в совокупности с новыми индивидуальными средовыми идентичностями должны становиться наилучшим жизненным ресурсом новых поколений. При этом приоритет должен быть отдан не «инаковости», а общим интересам и уважению к различиям [Вершинина, Лядова, 2022: 358].

Ключевым аргументом в пользу вытеснения кикшеринга с улиц является риск травматизации горожан и неудобства, вызванные их скученностью. Однако вряд ли можно предположить, что игровая деятельность с отменой кикшеринга будет исключена из жизни большого города. Скорее игровому кикшерингу будет найдена замена в виде другой игры, сопряженной с другими рисками.

Потребность в игровой деятельности в условиях постиндустриального города так велика, что превосходит потребность в безопасности. Это позволяет говорить об игровой деятельности как необходимой для создания условий успешного функционирования горожан в неигровых средах. Игровая деятельность может состоять из любых видов шеринга, а также других игр большого города от спортивных до азартных.

Признание необходимости игровой деятельности подразумевает, что ей соответствуют игровые взаимодействия, разнообразие которых вносит вклад в разнообразие идентичностей, усиливающих ресурсность человека в неигровых средах. Можно предположить, что эффективность постиндустриального города будет основана не на дифференциации, а на взаимодействии его сред.

Эмпирическая база и методы исследования

Эмпирической базой исследований кикшеринга как игровой деятельности и игровой идентичности стали данные об отношении к кикшерингу, о цели, формате (правилах, условиях) кикшеринга, эмоциях и чувствах, переживаемых в связи с кикшерингом. Исследование проводилось с июня по ноябрь 2024 г. и включало:

1) наблюдение за пользователями кикшеринга, задачей которого было выявление типичных элементов одежды, проводилось на велопарковке кикшеринга около станции метро «Озерки» в Санкт-Петербурге — пассивное, невключенное, дискретное; в течение 2—15 сентября 2024 г. по часам в интервалах: 8.00—10.00, 12.00—14.00, 16.00—20.00, всего 140 часов наблюдения с фиксацией элементов одежды пользователей разного пола, возраста, характера катания (в одиночку, вдвоем на одном самокате, в компании), а также погодных условий (температуры воздуха и наличия/отсутствия осадков), с последующей сводкой и группировкой элементов одежды с выявлением процента повторов — элемент одежды считался типичным, если повторялся чаще, чем у половины катающихся;

2) опрос пешеходов, задачей которого было выявление ситуаций конкуренции пешеходов с катающимися на электросамокатах, проводился около велопарковок на станции метро «Озерки» — интервью с открытыми вопросами об отношении к катанию и катающимся на электросамокатах, продолжительностью до трех

минут по систематической случайной выборке (опрос трех пешеходов в час с интервалом 20 минут, $n = 160$), шесть дней (каждое первое воскресенье месяца с июня по ноябрь) 2024 г. с 11.00 до 20.00, с последующим определением повторяющихся (более двух раз) ситуаций, которые пешеходы оценивали как вытеснение их с тротуара¹⁴;

3) фокус-групповые интервью, решающие задачи выявления признаков игровой и идентификационной составляющей в кикшеринге, проводились в сентябре-ноябре 2024 г. с жителями Санкт-Петербурга в возрасте 18—25 лет, проживающими в городе не менее года, активными (не менее раза в неделю в любых городских локациях) пользователями кикшеринга, всего 8 фокус-групп, 49 участников¹⁵, длительность фокус-групп составила 45—55 минут, гайд интервью включил в себя следующие блоки тем для обсуждения: понятие и признаки шеринга и кикшеринга; позитивные и негативные стороны кикшеринговых практик; индивидуальные причины выбора кикшеринга; представления о перспективах распространения кикшеринга, что в совокупности обеспечило получение необходимого объема материала для кодировки и систематизации высказываний¹⁶.

Необходимо отметить объективные ограничения эмпирических данных, связанные с особенностями восприятия и интерпретаций участников фокус-групп и разнообразием развития городов, но полученные данные релевантны для проверки гипотезы об игровой и идентификационной составляющей шерингового потребления.

Результаты эмпирического исследования

Сюжеты и игроки в кикшеринг

Ключевые операторы кикшеринга Whoosh, «МТС Юрент» и «Яндекс» сообщают о снижении среднего чека и длины поездки в 2024 г. Это говорит о том, что кикшеринг становится все более доступным для самых разнообразных деятельности и катание приобретает новое сюжетное содержание¹⁷. Наблюдение¹⁸ за пользователями кикшеринга у станции метро «Озерки» в течение двух недель со 2 по 15 сентября 2024 г. показало максимальную востребованность самокатов с 20 до 21 часа и минимальную — с 13 до 14 часов. Учитывая данные фокус-групповых обсуждений, можно утверждать, что самокаты используются круглосуточно.

Участники фокус-групп назвали следующие возможные сюжеты кикшеринга:

— транспортная поездка для передвижения по городу в парк, на пляж, в кино, к метро и т. п. и обратно («когда ты в таком месте, где нет общественного транспорта», или «не хочешь ждать автобус», или «автобусы перестали ходить [ночью]» (М., 23 г.);

¹⁴ В тексте статьи цитаты из интервью отмечены словом «Пешеход» и сопровождаются кодом, отражающим пол и возраст опрошенного.

¹⁵ Из них 28 мужчин и 21 женщина; 34 учатся в вузах и 7 — в колледжах Санкт-Петербурга, 8 работают.

¹⁶ В тексте статьи цитаты из интервью выделены курсивом и сопровождаются кодом, отражающим пол и возраст участника фокус-группы.

¹⁷ Склюев И. 31,2 млрд рублей и 281,6 млн поездок за сезон. Кикшеринг в России 2024 // Трушеринг. 2025. 18 апреля. URL: <https://truesharing.ru/tp/54173/#2> (дата обращения: 28.06.2025).

¹⁸ Некоторые данные наблюдения: 1) погодные условия за время наблюдения — температура +20 / +25, облачно, ясно, без осадков; 2) катаются поодиночке — 86%, вдвоем — 14%; 3) среди катающихся поодиночке 80% мужчин, среди катающихся вдвоем — 50% мужчин; 3) возраст по оценке наблюдателей 14—29.

- катание как прогулка в неопределенном направлении в компании друзей («кикшеринг — это про просто покататься» (М., 20 л.));
- катание «для настроения» («да, это в целом может быть делом настроения: захотел — покатался» (М., 24 г.));
- катание как ЗОЖ («там озеленение, дышать свежим воздухом» (Ж., 24 г.));
- катание как причастность к новому, современному («...по-новому назвали и ввели в нашу современную жизнь. Какое-то красивое, забугорное название плюс [цифровые] технологии и молодежь: „Вау! Как прикольно!“» (Ж., 24 г.));
- катание, чтобы изучить как устроен цифровой сервис («Вначале мне просто хотелось посмотреть, как все устроено, что за сервис, какие возможности» (М., 19 л.)).

А вот ценность экологического сценария катания вызвала сомнения:

Кикшеринг — это не про экологию. (М., 20 л.)

Машина, которая поломанная и она отработала свой ресурс. Она хоть в личном пользовании, хоть в пользовании компании — все еще машина, которая отработала полный ресурс и будет пылиться где-то. (М., 21 г.)

А самокаты — это литиевые аккумуляторы. (Ж., 24 г.)

Это хуже, чем бензиновые. (М., 24 г.)

Сервера надо как-то обслуживать, на сервера нужно электричество. (М., 21 г.)

Игроками становятся те, кто катается на самокате в одиночку, в компании на нескольких самокатах и вдвоем на одном самокате в соответствии с игровой идентичностью, когда кикшеринг важен как все новое («Вау! Как прикольно!»), как способ общения («катался с друзьями, было круто» (М., 19 л.)), как выигрыш («удобная вещь, но при наличии студенческого проездного бесполезная, [но нужен], когда автобусы перестают ходить» (М., 23 г.)), как источник риска («но ничего пока ни с кем не случилось» (М., 18 л.)).

В игру «принимаются» не все. Участники фокус-групп были едины в мнении, что кикшеринг жестко отсеивает игроков по возрасту:

Молодые как бы изначально живут в этой сфере [цифровой], умеют этим пользоваться, а [немолодые] не понимают, как пользоваться приложением. (Ж., 24 г.)

Переживания от игры, эмоции также связываются с молодежным возрастом:

Для нас [молодежи] он [кикшеринг] хорош тем, что дает какое-то чувство свободы. (М., 21 г.)

Участники фокус-групп отметили, что в игровом кикшеринге они могут переживать те эмоции, которые вне «магического круга» нет повода переживать или раскрывать.

Я первый раз взял самокат и просто катался с друзьями по набережной, было круто, чувствовалась скорость и свобода, мне очень понравилось. (М., 19 л.)

Кикшеринг воспринимается как временное, преходящее увлечение, как возрастная черта:

Если смотреть в будущее, то лет через десять <...> самокат я явно не буду использовать часто. (М., 19 л.)

Кроме того, участники фокус-групп полагают, что кикшеринг «не подходит» старшим пользователям. Для этого нет объективных причин, старшее поколение часто придает значение физкультуре и сохраняет спортивные навыки¹⁹, однако в игре приоритет отдается не объективным фактам, а игровой идентичности «наши — не наши».

Мне кажется, для взрослого поколения кикшеринг не подходит. (Ж., 20 л.)

Я просто представляю ситуацию, скажу: «Мама, поехали на самокате до метро додем». Она мне скажет: «Ты на 15 минут раньше выйди [и пройди пешком]». (Ж., 24 г.)

В то же время около трети пользователей сервиса кикшеринга в России — это люди старше 34 лет, а 11 % пользователей — старше 45 лет²⁰. Но они «невидимы» для молодых участников фокус-групп. Причиной этого отчасти могут быть ошибки в определении возраста, но главная причина в том, что старшие пользователи «невидимы» как не соответствующие правилам игры. В глазах молодежной аудитории старшие участники не обладают игровой идентичностью, они катаются, чтобы почувствовать себя другими, не теми, кем они являются, то есть для молодых участников старшие игроки, в игровых метафорах Гофмана, «ненастоящие»: «...Самокат нужен человеку в 50 лет, если он захотел покататься и почувствовать себя подростком» (Ж., 20 л.).

В действительности старшие пользователи, конечно, не носят маску подростков, а играют в собственную игру, в которой «невидимыми», возможно, становятся молодые люди.

Правила игры в кикшеринг

Правила игрового кикшеринга создают сами игроки. Их особенность состоит в том, что они релевантны не объективным фактам, а игровой идентичности участников игры.

Продолжая в игровых метафорах И. Гофмана, можно сказать, что пешеход или автомобиль на улице — это «ненастоящие» участники дорожного движения, они

¹⁹ В Петербурге дан старт «Активному долголетию» // Администрация Санкт-Петербурга. Официальный сайт. 2024. 11 января. URL: <https://www.gov.spb.ru/press/governor/248998/> (дата обращения: 28.06.2025)

²⁰ Склюев И. 31,2 млрд рублей и 281,6 млн поездок за сезон. Кикшеринг в России 2024 // Трушеринг. 2025. 18 апреля. URL: <https://truesharing.ru/tp/54173/#2> (дата обращения: 28.06.2025).

иррелевантны игре в кикшеринг, внешние по отношению к игре, и потому они временно исключаются из виду, что отмечают прохожие:

Если я хочу подойти к [торговой] палатке, то надо [сначала] оглянуться и посмотреть, нет ли за спиной самоката! [Потому что] он несется и меня не видит! Сердце останавливается, как они мимо свистят. (Пешеход, Ж., 54 г.)

Участники игры не связывают себя обязательствами взаимодействовать с другими:

Я не могу рассчитывать, что они [пешеходы] ни с того, ни с сего должны повернуться и пойти поперек [тротуара]. (М., 18 л.)

Участники игры включены в «магический круг» Гофмана, внутри которого они условно автономны, как если бы были отделены в пространстве от всех:

Думаешь о чем-то своем или с другом разговариваешь, и больше в моменте никого рядом нет. (М., 21 г.)

Следующее правило — костюм. Кикшеринг требует характерной для деятельности экипировки. По результатам наблюдений было сформировано представление о требуемом костюме — это, как правило, кеды или кроссовки, футболки, худы, рюкзак или поясная сумка, очки для защиты от солнца и ветра, капюшон тоже от ветра или от взглядов пешеходов, бейсболка, перчатки для скейта, может быть один или два наколенника. Одежда может содержать какую-либо символику, наклейки, но светоотражающие элементы не были замечены. Цвет — графит, темно-зеленый, серый, черный, деним. Несмотря на то, что пользователь кикшеринга участвует в дорожном движении и безопаснее было бы носить костюм неоновых цветов или светоотражающие элементы, это не важно для того, кто внутри игры и отделен «магическим кругом» Гофмана от других. Вероятно, по этой же причине пользователи игнорируют шлем, но иногда катаются в наушниках и рискованно катаются вдвоем. В целом используется одежда, применимая для спорта и активного отдыха.

Как любая игра, игровой кикшеринг предусматривает возможность выигрыша и проигрыша. Выигрыш может быть финансовым от использования разного рода преимуществ от выбора цен и условий аренды. Участники фокус-групп сообщили, что обычно выигрывают «бесплатные минуты», «дополнительные поездки», «сниженные тарифы за платные подписки», «сниженные тарифы в определенное время суток и в отдельные дни недели» и проч., а также пришли к выводу, что при расчете выигрыша от кикшеринга в сравнении с владением самокатом нужно учитывать «коэффициент полезного действия» и «долгосрочность использования в человекоднях». Другой выигрыш — это экстремально опасный адреналиновый выигрыш в соревновательной гонке на скорость и маневренность. Это наиболее опасная для горожан борьба за пространство, выигрыш от которой тем не менее интересует игроков. «Мы катаемся так ночью, когда тротуары пустые» (М., 21 г.), —

утверждают игроки, полагая, что по ночам тротуары целиком попадают в «магический круг» Гофмана и принадлежат им по праву.

Проигрыш участники фокус-групп связали с ограничением маршрутов поездок:

Самокат ты тоже можешь взять не где угодно. Самокат тоже находится в специализированных местах, желательно от них не уезжать, потому что иначе ты просто не сможешь припарковать. (М., 21 г.)

Борьба за городское пространство

Виды деятельности в постиндустриальном городе и сформированные ими идентичности в отличие от индустриальных не должны оправдывать занимаемое пространство приносимой пользой. В современном постиндустриальном городе понимание полезности гораздо сложнее, в нем должно быть место для бесполезной в индустриальном смысле игры. Тем не менее движение на улицах выстраивается так, что находиться на них нужно не «просто», а только «по делу». Такой взгляд, когда в приоритете находятся машины, противоречит идее современного городского пространства, но, что удивительно, устойчив среди пешеходов, которые готовы мириться с неудобством на тротуарах ради удобства на дорогах, поскольку машины полезнее, чем «немашины»:

Самокаты нельзя на дорогу, там они будут мешать машинам. Люди [в автомобилях] по делу, а они [самокаты] просто так. (Пешеход, М., 64 г.)

Городские улицы устроены таким образом, что речь идет не о солидарности, а о борьбе разных городских сред за пространство. Если для машин и пешеходов создаются непрерывные дороги и тротуары, то игроки кикшеринга должны кататься по неудобной выделенной полосе («никогда не знаешь, что делать, когда она внезапно прерывается» (Ж., 19 л.)), иногда борясь за нее с пешеходами:

Я пошла там по этой стороне [по велосипедной дорожке на ул. Композиторов], он на своем самокате неизвестно откуда выскочил и так кричал на меня. (Пешеход, Ж., 72 г.)

[Если] эта дорожка [велосипедная дорожка на ул. Луначарского] для велосипедов, то она для любых колес, то почему я не могу катить здесь коляску? А где мне катить коляску? (Пешеход, Ж., 23 г.)

В то же время игроки кикшеринга отмечают неудобство выделенных дорожек:

Выделена дорожка примерно полкилометра — как будто для трехлетних детей, которые будут кататься на своем трехколесном велосипеде по ней весь день туда и обратно. (Ж., 20 л.)

Показательно описание борьбы за пространство участницы фокус-группы:

Там, где я иду к метро, не только из машин пробка, но там и из людей и самокатов пробка. Там тропинка, и все навстречу друг другу — и люди, и самокаты. Нету ни промехутка, ни отдельной полосы. А этот самокатчик ездит шашкой, или, как это называется, змейкой. Вечером я могу доехать на самокате, потому что людей меньше, но утром это просто нереально. (Ж., 24 г.)

Потенциальная идентичность в кикшеринге

Говоря о перспективах вовлеченности горожан в кикшеринг, можно выделить изменения городского пространства и развитие цифровых технологий, встроенные в стратегии развития городов. В этом отношении были выделены тренды развития сценариев кикшеринга и вовлечения новых персон.

Во-первых, перспективным представляется сценарий университетского кикшеринга, когда дополнительные велодорожки и стоянки связывают разные корпуса университета друг с другом и с метро:

Мне было бы удобно брать кикшеринг от метро до университета [расстояние от метро Пл. Восстания до учебного корпуса ул. Смольного, д. 1/3 около 3 км], но там нет стоянки и, конечно, нет велодорожки, но я все равно беру с собой скейт, [чтобы доехать] от Тульской [Тульская улица — ближайшая остановка наземного транспорта, расстояние от которой до учебного корпуса ул. Смольного, д. 1/3 около 800 м], но это, конечно, в сухую погоду только, а так одежда позволяет и есть где [скейт] оставить. (Ж., 19 л.)

Во-вторых, катание поддерживается и предлагается для распространения в Санкт-Петербурге как альтернатива прогулке по пешеходной улице по аналогии с другими городами:

[Я видел, что] в Белгороде устроены целые пешеходные улицы. Там длинная аллея получается. Это пешеходная улица, она начинается... до парка, там еще один парк, потом еще один, и ты можешь спокойно кататься на них. (М., 21 г.)

В-третьих, предлагается краткосрочное устройство места для кикшеринга в выходные и праздничные дни.

У нас [откуда я приехал в Санкт-Петербург] Красная площадь Курска — это большое дорожное полотно, где автобусы едут, а в День города можно перекрыть движение, пусть там люди ходят и самокаты. (М., 21 г.)

В-четвертых, отмечается потенциал развития кикшеринга во всей стране:

Я [приехал в Санкт-Петербург] из Старого Оскола. Вот я приезжаю домой — самокатов мало кажется. Но можно найти. (Ж. 25 л.)

Я [приехала в Санкт-Петербург] из Нижегородской области, из Дзержинска. У нас очень развит и кикшеринг, и самокатчики, которые еду развозят. У нас недавно починили тротуарчики, поэтому норм инфраструктура работает. (Ж. 24 г.)

В маленьких городах сейчас тоже [появился кикшеринг]. Мне мама звонит и говорит: «У нас тоже самокаты теперь появились», — они тоже не стоят на месте. (Ж. 25 л.)

В-пятых, перспективным информанты называют совершенствование интеллектуальных технологий и вовлечение в кикшеринг людей разных возрастов.

Люди в более взрослом возрасте, 50+, они же работают, они пользуются мессенджерами, приложениями, просто им один раз показать [как пользоваться сервисом]. (Ж. 24 г.)

Номинальная и фактическая идентичности в кикшеринге

Что касается номинальной и фактической идентичности в кикшеринге, то в результате наблюдения и обсуждения на фокус-группах мы обнаружили следующее. Номинальная идентичность пользователя кикшеринга, то есть идентичность, считаваемая по внешним признакам, — это прогрессивная возрастная структура катающихся, необходимая экипировка, электросамокат, цифровое приложение. Фактическая идентичность, то есть идентичность, проявляющаяся в поведении пользователей кикшеринга, — это владение цифровыми компетенциями («минимальные навыки, все сейчас умеют»), любопытство («попробовать новое»), навык катания («довольно быстро у всех получается»), опыт дружбы («мы с друзьями обычно катаемся»), усовершенствование жизни («это особенно классно если...»), проба независимости («чем больше ты можешь, тем больше ты свободен»), раскрепощенность («круто»), риск и азарт («иногда [катаемся] на скорости, но ничего пока ни с кем не случилось»).

Такая идентичность имеет как негативную, так и позитивную стороны. С одной стороны, это фактор опасности, риск нарушения ПДД, травматизма. Однако, с другой стороны, это опыт принятия решений, понимание своих внутренних резервов, часть индивидуальной жизненной истории, новые и физические, и цифровые навыки и многое другое, что в итоге значительно повышает ресурсность горожан для жизни в иных, в том числе неигровых, средах и особенно важно для молодежи, но не только.

Заключение

Можно констатировать, что игровая сторона кикшеринга имеет особое значение для жизни большого города и заслуживает внимания. Во-первых, жители современного города хотят тратить время на игру и развлечение, а кикшеринг представляет собой вполне приемлемый и доступный вариант такой игры, если для него созданы соответствующие пространства и дорожная инфраструктура. Во-вторых, игровой кикшеринг — это новая деятельность, формирующая новые идентичности, обладающие ресурсом в неигровых средах.

Хотя на данном этапе своего развития в России кикшеринг часто воспринимается как помеха пешеходам и фактор нарушения ПДД, результаты исследования позволяют прогнозировать продуктивный вклад кикшеринга как игры в развитие большого города при условии понимания его в таком качестве и соответствующей организации городского пространства.

Говоря о большом городе, мы подчеркиваем эстафету борьбы разных городских сред за городское пространство, которую современному постиндустриальному мегаполису передал большой город времен Роберта Парка. Решение проблемы — в осмыслении, осознании необходимости условий не только для утилитарно полезной деятельности, но также и для поддержки разнообразных, в том числе игровых, взаимодействий и в широком смысле — социальных солидарностей горожан. В гуманистической концепции города разные среды имеют свои права на городское пространство.

В современном (не в календарном, а в концептуальном смысле) урбанизме, создающем пространство не для борьбы, а для взаимодействия разных городских сред и видов деятельности, кикшеринг имеет право на существование не только как инструмент достижения какой-либо экономической или экологической полезности, но и как игровая деятельность, важность которой для города и общества может быть не видна немедленно, но имеет большие перспективы для формирования в игровых взаимодействиях новых идентичностей, ресурсных для саморазвития, самореализации человека и его вклада в будущее большого города.

В широком смысле можно рассматривать значение не только кикшеринга, но всех видов шеринга в городе как источника новых социальных практик, влияние которых на идентичность представляет самостоятельный интерес для науки.

Список литературы (References)

1. Вершинина И. А., Лядова А. В. Города — острова экологической надежды? // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2022. № 4. С. 354—363. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2022.4.2285>. Рец. на кн.: Jon I. Cities in the Anthropocene: New Ecology and Urban Politics. London: Pluto Press, 2021.
Vershinina I. A., Liadova A. V. (2022) Are Cities Islands of Ecological Hope? *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*. No. 4. P. 354—363. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2022.4.2285>. Book Review: Jon I. Cities in the Anthropocene: New Ecology and Urban Politics. London: Pluto Press, 2021. (In Russ.)
2. Вершинина И. А. Социальные отношения в большом городе. М.: АНО Центр этнических и международных исследований, 2024.
Vershinina I. A. (2024) *Social Relations in the Big City*. Moscow: ANGO “Center for Ethnic and International Studies”. (In Russ.)
3. Вирт Л. Урбанизм как образ жизни // Вирт Л. Избранные работы по социологии / пер. с англ. Николаева В. Г.; отв. ред. Гирко Л. В. М.: ИНИОН РАН, 2005. С. 89—113.
Wirth L. (2005) *Urbanism as a Way of Life*. Moscow: INION RAN. P. 89—113. (In Russ.)
4. Гейл Я. Города для людей / пер. с англ. Токтонова А. М.: Крост, 2012.
Gehl J. (2012) *Cities for People*. Moscow: Crost. (In Russ.)
5. Глазков К. П. Игровая концепция повседневности И. Гофмана: между символическим интеракционизмом и этнометодологией // Социологические

обозрение. 2016. Т. 15. № 2. С. 167—191. <https://doi.org/10.17323/1728-192X-2016-2-167-191>.

Glazkov K. (2016) Erving Goffman's Gaming Concept of Everyday Life: Between Symbolic Interactionism and Ethnomethodology. *Russian Sociological Review*. Vol. 15. No. 2. P. 167—191. <https://doi.org/10.17323/1728-192X-2016-2-167-191>. (In Russ.)

6. Гостилович А. О., Лapidус Л. В., Давыдкин В. В., Юрьев Г. А. Оценка зрелости шеринг-экономики в России: рынок аренды потребительских товаров // *Ars Administrandi* (Искусство управления). 2024. Т. 16. № 1. С. 79—97. <https://doi.org/10.17072/2218-9173-2024-1-79-97>.
Gostilovich A. O., Lapidus L. V., Davydkin V. V., Yuriev G. A. (2024) Assessment of the Sharing Economy's Maturity in Russia: The Market for Renting Consumer Goods. *Ars Administrandi*. Vol. 16. No. 1. P. 79—97. <https://doi.org/10.17072/2218-9173-2024-1-79-97>. (In Russ.)
7. Зиммель Г. Большие города и духовная жизнь / пер. с нем. Левинсон К. М.: Strelka Press, 2018.
Simmel G. (2018) *Die Großstädte und das Geistesleben*. Moscow: Strelka Press. (In Russ.)
8. Исмагилова С. Х., Горшкова Е. Д., Залетова Е. А. Развитие инфраструктуры микромобильности в городе Казани // *Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета*. 2023. Т. 25. № 4. С. 57—70. <https://doi.org/10.31675/1607-1859-2023-25-4-57-70>.
Ismagilova S. Kh., Gorshkova E. D., Zaletova E. A. (2023) Development of Micromobility Infrastructure in the City of Kazan. *Bulletin of Tomsk State University of Architecture and Civil Engineering*. Vol. 25. No. 4. P. 57—70. <https://doi.org/10.31675/1607-1859-2023-25-4-57-70>. (In Russ.)
9. Колотаев В. А. Драматургия нулевой идентичности: феноменология лишнего человека в отечественном киноискусстве // *Артикульт*. 2020. № 4. С. 138—151. <https://doi.org/10.28995/2227-6165-2020-4-138-151>.
Kolotaev V. A. (2020) Zero Identity Drama: The Phenomenology of the Superfluous Person in Russian Cinema. *Articult*. No. 4. P. 138—151. <https://doi.org/10.28995/2227-6165-2020-4-138-151>. (In Russ.)
10. Коновалова Т. В., Котенкова И. Н., Сенин И. С. Микромобильность как элемент системы городского транспорта // *Транспорт и информационные технологии*. 2022. Т. 12. № 4. С. 27—40. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2022-12-4-27-40>.
Konovalova T. V., Kotenkova I. N., Senin I. S. (2022) Micromobility as an Element of the Urban Transport System. *Transportation and Information Technologies in Russia*. Vol. 12. No. 4. P. 27—40. <https://doi.org/10.12731/2227-930X-2022-12-4-27-40>. (In Russ.)
11. Лapidус Л. В., Гостилович А. О., Трофимов И. С. Драйверы лояльности и потребительской удовлетворенности шеринговыми сервисами городской мо-

- бильности: каршеринг, райдшеринг, байкшеринг, кикшеринг // Экономика и управление. 2024. Т. 30. № 3. С. 321—335. <https://doi.org/10.35854/1998-1627-2024-3-321-335>.
- Lapidus L. V., Gostilovich A. O., Trofimov I. S. (2024) Drivers of Loyalty and Consumer Satisfaction with Sharing Services for Urban Mobility: Carsharing, Ride-Sharing, Bike-Sharing, and Kick-Sharing. *Economics and Management*. Vol. 30. No. 3. P. 321—335. <https://doi.org/10.35854/1998-1627-2024-3-321-335>. (In Russ.)
12. Парк Р. Город как социальная лаборатория / пер. с англ. Баньковской С. П. // Социологическое обозрение. 2002. Т. 2. № 3. С. 3—12.
Park R. (2002) The City as a Social Laboratory. *Russian Sociological Review*. Vol. 2. No. 2. P. 3—12. (In Russ.)
13. Парк Р. Городское сообщество как пространственная конфигурация и моральный порядок / пер. с англ. Николаева В. Г. // Социологическое обозрение. 2006. Т. 5. № 1. С. 11—18.
Park R. (2006) The Urban Community as a Spatial Configuration and Moral Order. *Russian Sociological Review*. Vol. 5. No. 1. P. 11—18. (In Russ.)
14. Соколов Н. В., Рехтина Л. С. Пробки вместо хобби: синхронизация и концентрация повседневности в современном обществе // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. 2019. № 3. С. 286—305. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2019.3.16>.
Sokolov N. V., Rekhtina L. S. (2019) Traffic Jams Instead of Hobby: Synchronization and Concentration of Everyday Life in Contemporary Society. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*. No. 3. P. 286—305. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2019.3.16>. (In Russ.)
15. Шилкина Н. Е. Чем «карьерист» отличается от «киллера»? социальная адаптация в компьютерно-моделируемом виртуальном мире // Казанская наука. 2014. № 1. С. 266—268.
Shilkina N. E. (2014) What Distinguishes a “Careerist” from a “Killer”? Social Adaptation in a Computer-Simulated Virtual World. *Kazanskaya Nauka*. No. 1. P. 266—268. (In Russ.)
16. Юрков А. А. Типологизация пользователей онлайн-игр и их мотивация // Знание. Понимание. Умение. 2012. № 3. С. 301—304.
Yurkov A. A. (2012) Typology of Online Game Users and Their Motivation. *Knowledge. Understanding. Skill*. No. 3. P. 301—304. (In Russ.)
17. Alharthi M., Alamoudi H., Shaikh A., Bhutto M. (2021) “Your ride has arrived” — Exploring the Nexus Between Subjective Well-Being, Socio-Cultural Beliefs, COVID-19, and the Sharing Economy. *Telematics and Informatics*. Vol. 63. Art. 101663. <https://doi.org/10.1016/j.tele.2021.101663>.
18. Bhat A. (2018) *The Sociology of Central Asian Youth*. New York, NY: Routledge.
19. Chuah S. H. W., Tseng M. L., Wu K. J., Cheng C. F. (2021) Factors Influencing the Adoption of Sharing Economy in B2B Context in China: Findings from PLS-SEM and

- fsQCA. Resources, Conservation and Recycling. Vol. 175. Art. 105892. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2021.105892>.
20. Claudelin A., Tuominen K., Vanhamäki S. (2022) Sustainability Perspectives of the Sharing Economy: Process of Creating a Library of Things in Finland. *Sustainability*. Vol. 14. No. 11. Art. 6627. <https://doi.org/10.3390/su14116627>.
 21. Gofman E. (1961) Encounters: Two Studies in the Sociology of Interaction. Indianapolis. Indiana: Bobbs-Merrill company.
 22. Govindan K., Shankar K., Kannan D. (2020) Achieving Sustainable Development Goals through Identifying and Analyzing Barriers to Industrial Sharing Economy: A Framework Development. *International Journal of Production Economics*. Vol. 227. Art. 107575. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2019.107575>.
 23. Hawlitschek F., Notheisen B., Teubner T. (2018) The Limits of Trust-Free Systems: A Literature Review on Blockchain Technology and Trust in the Sharing Economy. *Electronic Commerce Research and Applications*. Vol. 29. P. 50—63. <https://doi.org/10.1016/j.elerap.2018.03.005>.
 24. Jenkins R. (2004) Social Identity. London and New York: Routledge.
 25. Kimura R., Nakajima T. (2020) Collectively Sharing Peoples Visual and Auditory Capabilities: Exploring Opportunities and Pitfalls. *SN Computer Science*. Vol. 1. Art. 298. <https://doi.org/10.1007/s42979-020-00313-w>.
 26. Kolade O., Adepoju D., Adegbile A. (2022) Blockchains and the Disruption of the Sharing Economy Value Chains. *Strategic Change*. Vol. 31. No. 1. P. 137—145. <https://doi.org/10.1002/jsc.2483>.
 27. Lho L. H., Quan W., Yu J., Han H. (2022) The Sharing Economy in the Hospitality Sector: The Role of Social Interaction, Social Presence, and Reciprocity in Eliciting Satisfaction and Continuance Behavior. *Humanities and Social Sciences Communications*. Vol. 9. Art. 362. <https://doi.org/10.1057/s41599-022-01379-y>.
 28. Li Y., Song D., Dang P., Wei L., Qin X., Siddique K. (2019) The Effect of Tillage on Nitrogen Use Efficiency in Maize (*Zea Mays* L.) in a Ridge–Furrow Plastic Film Mulch System. *Soil and Tillage Research*. Vol. 195. Art. 104409. <https://doi.org/10.1016/j.still.2019.104409>.
 29. Liu Y., Kim D. (2022) Why Did Uber China Fail? Lessons from Business Model Analysis. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*. Vol. 8. No. 2. Art. 90. <https://doi.org/10.3390/joitmc8020090>.
 30. Marcia J. E., Waterman A. S., Matteson D. R., Archer S. L., Orlofsky J. L. (1993) Ego Identity. A Handbook for psychosocial research. New York, NY: Springer-Verlag. URL: <https://archive.org/details/egoidentityhandb0000unse/page/n5/mode/2up> (дата обращения 22.03.2025)
 31. Mitake Y., Nagayama A., Tsutsui Y., Shimomura Y., (2022) Exploring Motivations and Barriers to Participate in Skill-Sharing Service: Insights from Case Study in Western Part of Tokyo. *Sustainability*. Vol. 14. No. 9. <https://doi.org/10.3390/su14094996>

32. Mondal S., Samaddar K. (2020) Issues and Challenges in Implementing Sharing Economy in Tourism: a Triangulation Study. *Management of Environmental Quality*. Vol. 32. No. 1. P. 64—81. <https://doi.org/10.1108/MEQ-03-2020-0054>.
33. Nastase I. A., Negrutiu C., Felea M., Acatrinei C., Cepoi A., Istrate A. (2022) Toward a Circular Economy in the Toy Industry: The Business Model of a Romanian Company. *Sustainability*. Vol. 14. No. 1. Art. 22. <https://doi.org/10.3390/su14010022>.
34. Oberg C. (2021) Disruptive and Paradoxical Roles in the Sharing Economies. *International Journal of Innovation Management*. Vol. 25. No. 4. Art. 2150045. <https://doi.org/10.1142/S1363919621500456>.
35. Rathnayake I., Ochoa J. Jorge, Gu N., Rameezdeen R., Statsenko L., Sandhu S. (2024) A Critical Review of the Key Aspects of Sharing Economy: A Systematic Literature Review and Research Framework. *Journal of Cleaner Production*. Vol. 434. Art. 140378. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2023.140378>.
36. Su B. C., Lin H., Wang Y. M. (2022) The Business Model of Digital Platforms for the Sharing Economy: Intensive Case Study Methodology for Rover.com Pet Boarding Platform. *Sustainability*. Vol. 14. No. 23. Art. 16256. <https://doi.org/10.3390/su142316256>.